

К 63.3(2)
Р 24

Виктор РАССОХИН
Сергей РАССОХИН

СЕРДЦЕ НАД ОБЛАКАМИ



Колыбельные места авиаконструктора Николая Николаевича Поликарпова



Дорога в село Калинино



В этом храме служил отец покорителя
неба – Николай Петрович Поликарпов



Легковушка – не истребитель!

* * *

Марианне Николаевне Поликарповой



Недостроенный мост –
мост в будущее...



Встреча с
архиепископом
Орловским
и Ливенским
Пантелеимоном

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 –
Татарщиной **своих** потрясена!



КРАСОТА

День майский солнцем напоён,
Заглубило небо воду.
Сосна усиливает Дон,
Который тихим не был сроду.



САМОЛЁТ ЗЕМЛЯКА

Будь славен Поликарповский "У-2",
Хребет войны ломавший днём и ночью.
Шла впереди пропеллера молва:
Враг убедился в натиске воочью.
Не избежали вечной тишины
Носители блицкриговской доктрины.
А сыновья и дочери страны
Вошли в бессмертье из твоей кабины.



Небoproходцу – букет сирени!



Марианна
Николаевна
Поликарпова –
дочь
авиаконструктора
– на родине отца.
Её письмо
из Москвы...

Милейшая мамочка,
Виктору васильевичу,
Вашу книгу получил, большое
спасибо.
Книга очень красиво оформлена,
мне понравилась ваша авто-
реда.
Когда я читала книгу о Пушкине,
мне много вспомнилось ко-
гда с мамой ездила в Костю
Ильинское и посещала Пушкин-
скую заповедник. Все это
сейчас уже в прошлом. Мама,
это здорово, сын улетел так
быстро.

Милая как всегда ма-
мочка целую вас
и все Ваши ручки.

С уважением

15/10/2010

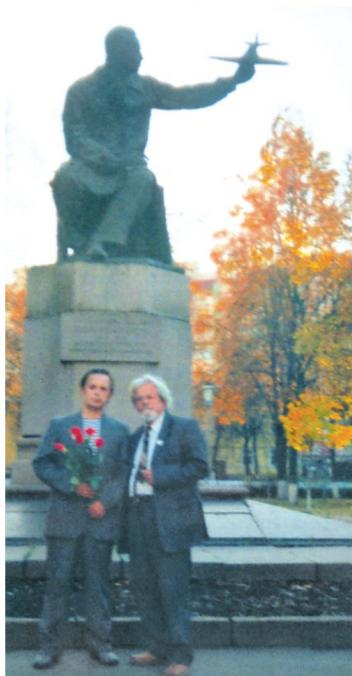
Молодцова



Миряне и недруги!

Будете рядом, не отворачивайтесь, отбросьте
личностное. Просто поклонитесь Герою, на
чьих крылатых машинах завоёвывалась наша
и не только наша свобода!

В. Рассвет *Давид*



ВИКТОР РАССОХИН

СЕРГЕЙ РАССОХИН

СЕРДЦЕ
НАД
ОБЛАКАМИ



РОССИЯ
ОРЁЛ
2010

Виктор Рассохин, Сергей Рассохин**Р 24 Сердце над облаками. Россия. Орёл, 2010 г. — С. 690.**

Колоссальное по анализу и неизвестным фактам, фундаментальное историческое исследование авторов олицетворяет богатейший научно-технический потенциал отечественной и мировой авиации XX века.

На документальной основе жизни и творческого пути конструкторского бюро во главе с Н.Н. Поликарповым, в книге рассматриваются проблемы и специфика не только военно-гражданской, истребительной авиации, моторостроения, стратегии, теории и практики ВВС, но и столкновение идеологий держав, репрессивные методы диктатур, международная дипломатия, внутривластные самоубийства, судьбы интеллигенции, приспособленчество и лживость человека, независимо от Родины, интеллекта, должности, обстановки на фронтах Второй Мировой и Великой Отечественной войн. Много страниц посвящено крестьянам, рабочим и служащим Отечества — Героям Советского Тыла...

Новое произведение отца и сына отображает истинное положение дел в стане противников СССР — Вооружённых Силах Италии, Германии, Японии. Земляки Н.Н. Поликарпова осуществили высокоответственный, гуманно-антивоенный проект, проехав сотни тысяч километров, встречались и беседовали с тысячами соотечественников, прошедших ад и славу войн ушедшего столетия, заклёпённого дьявольским оскалом человеконенавистничества по отношению к собрату по Планете. Призвание труда — наложить вечное вето на возможность возникновения Третьей Мировой войны, которая, к сожалению авторов, остаётся реальной. Ибо появились в нашей Отчизне лжеиваны и антивасилисы всех возрастов, к позору страны не знающие, КТО, ГДЕ, КОГДА — победил агрессоров в недалёком наитрагичнейшем прошлом...

«Сердце над облаками» — укрепляет позиции, смысл и цели ранее вышедших книг Рассохиных: «Круговорот», «Шапка Мономаха», «Последняя дуэль», «Тихие Гавайи?», «Небесные снайперы» (1-е и 2-е издания), «ТОЖ», «Сказка об Иване Свидетеле», «Мы вас любим, фронтовики!», «Лишний гражданин», «Шамиль в Калуге» (1992–2009 гг.).

Авторы выражают глубочайшую благодарность орловцам и россиянам, принявшим активное участие в подготовке издания к 65-летию Победы

© В.В. Рассохин,

© С.В. Рассохин, 2010



Н.Е. Жуковский



Н.И. Кибальчич



К.Э. Циолковский



Ф.А. Цандер



Ю.В. Кондратьев



С.П. Королёв



ЗАМЕЧАТЕЛЬНОМУ СЫНУ ЗЕМЛИ РУССКОЙ,
 ВЫДАЮЩЕМУСЯ АВИАКОНСТРУКТОРУ
 НИКОЛАЮ НИКОЛАЕВИЧУ ПОЛИКАРПОВУ,
 ЕГО ДРУЗЬЯМ, БОГАТЫРЯМ СОВЕТСКОЙ АВИАМЫСЛИ
 И ОТВАЖНЫМ ЛЁТЧИКАМ ВВС СССР

ПОСВЯЩАЕТСЯ



Д.Л. Томашевич



Н.Н. Поликарпов и его жена Александра



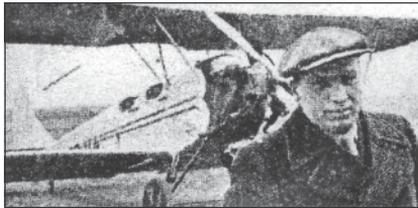
С.А. Лавочкин



А.С. Яковлев



А.Н. Туполев



В.П. Чкалов освоил и полюбил самолёт У-2



М.М. Громов



А.И. Жуков



С.В. Ильюшин



В.Ф. Болховитинов



Ю.И. Пионтьковский



Встреча вождя и авиаконструктора на Центральном аэродроме им. М.В. Фрунзе 2 мая 1935 г. рядом – В.М. Молотов с С.К. Орджоникидзе



В.М. Петляков



А.К. Серов



А.Т. Карев



ПРОЛОГ



*Стартуя ввысь, людских низов не видя,
При мысли — тот ли двигатель нам дан,
Трагично осознать, что время
Несёт пустой корабль в веках.*

«Катастрофичность диктатур», 1962 год

Говорят, для создания всего одухотворённо-предметного от собственного ребёнка до «Миров» и «Шаттлов» — нужно вдохновение, а затем стремление во что бы то ни стало довести начатый труд до финала.

По справедливости, можно было бы поставить точку в прологе после эпиграфа. Однако, предвидя кулуарное злопахательство обширного контингента всевозможно подкованных хамов, следует акцентировать Ваше читательское внимание в следующем, совсем не потому, что, приобретя нашу книгу сегодня, Ваш сын или дочь ноет над ухом: «Папа, н и ч е г о не пойму, прочти, объясни!»

Что ж, не грех внести небольшую корректировку, ведь простому слогу все возрасты покорны — лишь родись нормальным и не подхватывай вирусы идеологий! А к ним вакцина, увы, не изобретена...

Представленная биография одного из светил русского и мирового самолётостроения — глубоко эмоциональное и трагичное повествование, которое ни «Малыш», ни «Детская литература», ни «Воениздат» не осмелились бы в своё время издать по признаку репрессивного «увольнения». Кто любит и уважает правду, которая режет глаза и стягивает невидимой удавкой шею? Кто, кляня алмазные зёрнышки госбюджетов, будет созда-



вать режимам горб, с рождения боясь за телесную оболочку себя, родни, очень редко — чужих?! Все попытки вырваться из надуманных самими же тупиков зримо жалки, ибо гонка на выживание в погоне за лжесчастьем богатств — ржавеющих и гниющих — не что иное, как добровольное сожжение собственного «я» в угоду госмашинам.

Некому в России работать без псевдонимов по-настоящему, без аккредитаций и охраны, то бишь «крыши». А те, кто сработали — или в земле, или продали душу Дьяволу через потерю Родины, либо неофициально присягнули враждебным разведкам, по причине неумения работать лопатой на собственном огороде. Они — нелюди — наступят каблуком на кадык собственной матушки. Ироды с высшим образованием сбивают папаш «мордами» и багажниками ими же купленных им в подарок иномарок и бывших совдеповских авто. Что ж вы, профи якающие, побаиваетесь многолетне-безденежно напрягаться? Кто подсказал вам бесппроблемно пачкать утончённую древесину Сибири?

Оно (как бы чего не вышло) лучше про Шапокляков и т. д. и т. п. фестивальные аппликации в сознание наций многотиражно выпускать. Дяде-Стёпная и Джеймс-Бондовая доктрина под порнографические гипнозы — отличный мякиш для воспитуемых зомби. Ну да Бог им судья! Печально, что люди пропадают в наркотической трясине при постоянном зелёном свете столиц, предательстве СМИ и партий...

И вот на открыто-флюгерманском, можно сказать, фельетонском фоне «безденежья» и «падежа от голода» лодырей (за искл. ветеранов, инвалидов и больных), авторам довелось встретиться с Силой, обязавшей взять в тиски Истину, логично завуалированную «дядями» и «тётями», которых принято втыкать в ненавистные народу аббревиатуры.

Ясно, что это дано не всякому. Нужно каждый день всё, но главные моторы — сердце, разум, воля и свобода — в конце концов, подвели работу на грань трамплина. Осталось объединить думающих читателей из ранга не безразличных к земле, что их родила.

Итак, канвой произведения послужил многолетний творчес-

кий процесс и анализ авиаработок XX века, причём немало страниц посвящено человеческому фактору. Первоисточники — архивы, личные встречи с родственниками, друзьями Николая Николаевича Поликарпова, отзывы соотечественников и бывших зарубежных врагов — всё это есть лабиринт, по которому приходилось пробираться с высшим пилотажем в большей степени в одну голову. Параллельно рассмотрено, доработано, выправлено целое «созвездие» книг по авиатематике, вышедших из-под пера замечательных советских и иностранных авторов.

Великое спасибо опытнейшим коллективам журналов «Авиация и космонавтика», «Крылья Родины», «Техника-молодёжи», «Военные знания», «Моделист-конструктор» и мн. другим, в т. ч. зарубежным профессионалам по авиистории, внештатному активу корреспондентов, кропотливо поднимающим из полусгнившие-ржавых руин прошлого невосстанавливаемую когорту машин и конструкторов. Безусловно, без их целенаправленной работы, сфокусировавшей систематизацию триумфов и фиаско умственного труда небопроходцев Планеты — было невозможно понять, каким образом складывался фундамент покорения Пятого Океана. Если бы закалялась и ковалась одна сталь в те недалёкие времена! Во имя мощи государства убивались и заковывались в цепи политэков настоящие Мастера всех отраслей промышленности и народного хозяйства...

Самым страшным из поражений, понесённых авторами, явилась позиция российской нации, методично-систематически воспитывающей в себе и поколениях будущего недопустимую сухарьность, безликость, шлакообразность, «в обнимку» с уже пережитой чумой западных цивилизаций.

Глубоко стыдно за позор беспамяства, обозначенный многими корифеями науки и искусства России; ещё более болезненно, что большинство, как ни напрягалось словесно-печатно, так и не увидело улучшений, выйдя из Мудрости в Бесконечность...

Вне сомнений, сверхтрагично, что в железную маску ГУЛАГа заковали лучших из лучших патриотов Страны Советов. И



«хорошо», если сковали — «тройка» картавила с быстротой прогоревшей спички — р а с с т р е л...

Война до войны, во время её и в послевоенные годы с несуществующим «вражьем-элементом» веера партблоков оппозиции, помните, была В Ч Е Р А .

Потому нам не избежать отклонений от Поликарповской стези по мотивам того, что любой из самых гениальных конструкторов без людей КБ многое значит, но более многое не осуществляет.

Справедливо подмечено: «Нет той крепости, что не взяла партия!» Действительно, вожди умели ставить задачи. Их мало трогало, что пространство чёрных дыр непостижимо, покуда бьют людей за нефть, газ, золото, за принадлежность расам и религиям.

Правда без громких слов, что кощунственно предавать забвению людей истории, нельзя допускать манипулирование ими, их деяниями в угоду политиканству и нездоровой сенсационности с заведомо ложной подачей искривлённых цитат. Никому же не даётся править ради своего умишка с карманами — Пушкина, Байрона или Лонгфелло!!! И всё же, перед разбегом-неумелые вирши:

*Потерявшие память молчат,
Видя Горе народов — смакуют.
Драгоценности наций сомнут,
И, распяв всех пророков, толкуют:*

*— Правдолюбцы? Ату их, в костёр!
— Просветители? Вспомним Дамокла!
— Как, из проруби всплыли?
Так бейте мечом,
Чтобы сталь от их крови намокла...*

*Мудрецов – в никуда!
Коротка путь-дорога...
Тех, кто шёл вперекос –
Не вернуть из ОСТРОГа.*

*...Потерявшие совесть кутят
В Гималаях, у Нильской излуки.
А «враги» их по жизни кричат:
— Оплатите народные муки!*

*Нет, Земля, я смотрю с Джомолунгмы,
Ты мала для приёма в Свободу Планет.
Милосердной не станут Системы:
Щас — зарин, после завтра — армады ракет...*

*Авторский дар
учащимся
Калининской
школы*



*Много
интересного
довелось
увидеть
и услышать
на родине
выдающегося
авиаконструктора*



Глава первая

ЗОВ НЕБА



Аэроплан
А.Ф. Можайского

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

Самолётостроение... Необъятная тема, воплотившая в себе миллиарды дум лучших мыслителей, художников-проектировщиков, математиков и химиков у бесчисленного числа «чудаков» по всему земному шару! Неподсчётное составляющее сил и средств заложено ведущими державами в столь простое по смыслу явление, олицетворяющее могущественную индустрию, первоначально задуманную во благо мирного Содружества Наций. И надобно оговориться: всё бы хорошо, если бы военщина двух полушарий оперативно не смекнула возможность её стратегического использования, накинув авиахомут пионерам крылатым ещё в младенческом возрасте...

Велики, значительны успехи, достигнутые в этой области авиаконструкторами, моторостроителями, инженерами, лётчиками-испытателями и взаимосвязанными с ними всеми отраслями молодой промышленности Союза Советских Социалистических Республик.

Да, любую цель люди воспринимают иначе, чем тот или иной «пророк» что её указывает. Многие не разрешаемые проблемы требуют морально-физического истощения как коллективов, так и отдельных неординарных личностей. Как говорится, есть пара



точек зрения — неправильная и моя. Бывает трудно оценить незаменимость человека со стороны. Ещё труднее, если ты его почти с рождения хорошо знаешь — не грех ненароком обидеть и просто-напросто ошибиться. Но помня, что, если взялся за гуж, не говори, что не дюж, необходимо отметить здесь выдающихся профессионалов своего дела.

Опыт и достижения западных специалистов разных лет осваивали, отдавая частицу себя, день и ночь работали над своими машинами наши славные потомки контр-адмирала А.Ф. Можайского, лидеры советской авиамысли, ставившие на кон восстановление былой мощи разграбленной и полубитой России. Не было тогда пьедесталов славы и наград, окромя пули и унижений, но 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.Г. Горбунов, М.И. Гудков, 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 крайне необходим. В великолепной когорте плечом к плечу с ними творили свои самолётища — А.С. Яковлев и К.В. Синеельщиков, 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...

Безусловно и без преувеличения, они и десятки не названных самородков являлись не золотом партии, а представляли настоящий Золотой Пик передовой русской авиационной эры.

Высшей оценки лётчиков, мировых грандов самолётостроения и даже далёких от авиации граждан заслуживают непревзойдённые рекорды советских двигателистов-конструкторов: В.Я. Климова, А.Д. Швецова, А.А. Микулина, С.А. Косберга, А.Н. Рафаэлянца, С.К. Туманского, А.А. Бессонова, Д.П. Островского, В.А. Добрынина, К.И. Страховича и других, более молодых и весьма перспективных разработчиков поршневых и реактивных двигателей авангардных схем.

Показательных успехов на автожирно-геликоптерном попри-



ще достигли — Б.Н. Юрьев, А.М. Черёмухин, М.Л. Миль, И.П. Братухин. Велика роль заступничества и опекуинства воздушной отрасли «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 самолётов: В.Д. Веневидов, 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, как и на всех отраслях промышленности, сказались трагичные годы репрессий, мужественные конструкторы, несмотря на превратности судьбы, докажут Миру, что их боевые самолёты всегда отличались своими, достойными похвалы, конструктивными данными и лётными характеристиками.

Каково им было созидать и изыскивать, даже страшно представить!

О сравнении с условиями и атмосферой творческой деятельности, царящими на Западе, говорить не приходится — небо и земля...

Беспримерный полководец Российский Александр Васильевич Суворов в бытность свою изрёк «узелок» на память будущим поколениям: «Смелого пуля боится, смелого смерть не берёт». И хотя жизнь как телеграф, коротка и объёмна на ошибки, видится, что на фоне так никогда и не написанного триптиха «Самоуничтожение нации в ожидании Великого Пришествия коммунизма» — в пору, когда вместо Организации Объединённых Наций честнее было создать Организацию Всемирного Плача по Незаконно Убиенным, — вышесказанные слова гениального стратега во многом близки к биографиям лучших умов России.

Как выдюжили, какой силой духа обладали, как день и ночь работали, покоряя мировые рекорды с запасом на десятки лет, что, бедные, передумали, получая приговорно-чистенькую повестку в ОГПУ-НКВД-МГБ по неизвестному им вопросу — просто диву даёшься...



Начиная со второй половины тридцатых годов, одарённые советские конструкторы, авиаинженеры, проектировщики, предчувствуя неизбежность возможной войны, усиленно разрабатывали образцы самолётов боя. Довольно показательно, что самую массовую их часть представляли истребители. Обладая высокими эксплуатационными и лётными данными, большинство из них имело мощные поршневые двигатели воздушного и жидкостного охлаждения (преимущественно свыше 1000 л. с. при различных компоновках), а также с любовью выверенные обводы фюзеляжей, крыльев и оперения, трактуемые жёсткими требованиями аэродинамики, гладкую внешнюю обшивку, убирающиеся шасси и закрытые кабины лётчиков.

Настоящим труженикам было тогда не до красивых слов и аплодисментов идеологическим постулатам. Шла кропотливая, изматывавшая, и всё же одухотворявшая работа по созданию самостоятельных ВВС реальными силами, без глупых надежд на заграницу, которая нам «поможет». (?)

В связи с усложнившимся международным положением тех лет и возросшими требованиями к авиации, глубочайшего внимания и уважения заслуживает первопроходец истребительной теории и практики Николай Николаевич Поликарпов, фаворит разработок машин классического краснорозового «покроя».

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 плодотворно работал над созданием учебного биплана У-2 и многоцелевого самолёта Р-5.

...Конечно же, всё началось многими годами раньше. Будущий Главный конструктор крылатых болидов впервые заставил говорить о себе тружеников-односельчан своим тоненьким голоском в день своего рождения 28 мая 1892 года...

Радостно-неповторимый миг переживала семья сельского священника, выбравшая своей обителью живописное село Геор-



гиевское Орловской губернии, что на крутом берегу лопочущей что-то вечное, реки Сосны, без которой бы и Дон не был бы Тихим Доном. Добротная, ладная изба с окнами на неё — светилась празднеством. Любимые, лучшие иконы семьи, казалось, увеличивали этот свет, где бы они не находились. А между тем обстоятельно ожидалась родня, захаживали прихожане и всякий из них старался принести запоминающийся сувенир, сдобренный мягким и добрым словом.

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

Супруга, беззаветно помогавшая мужу на трудной дороге христианства от буден до престольных праздников, скромно улыбалась в ответ. Поправляя волосы перед реликтовым зеркалом, подаренным её матери мценской помещицей Варварой Петровной Лутовиновой, матерью бессмертного Ивана Сергеевича Тургенева, она ощущала себя безгранично счастливой. Семья Поликарповых была большой, но каждый ребёнок — все помнят — кровинка. Таков он был — первый взлёт...

Не раз и не два бывали мы на Родине пионера советской истребительной авиации. Поклонились земле, породившей его. С неослабевающим интересом переступали порог Калининского музея авиаконструктора, который, к наимпечальнейшему сожалению, представляет собой всего лишь... класс девятилетней школы!* Как это могло произойти — вопрос из вопросов; как случилась атеистская «перевёртка» с именем гремящего на округу села? Почему было допущено равнодушие к Памяти и дана возможность расстаскиванию того, что «плохо лежит»? Не ваше, не трогайте. Вы лучше «золотой» краски из райцентра захватите! А то что деется: бюст замечательного человека и патриота от безмолвной боли позеленел...

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



Неважно, что «его» — отношение или позиция. Здесь виноваты многие бессердечно-казённые обладатели высшего образования, которым следовало не бюллетени избирательные издавать, а вручить метлу для уборки мусора во дворах, да что б навозца побольше было! Впрочем, Бог им судья. Недаром сын протоиерея города Ливны Николая Васильевича Булгакова — «религиозный гений» XX века отец Сергей — отмечал, будучи терзаемым ВЦИКом, правду мира сего:

«Московские церковные бандиты свергли патриарха (великомученика Тихона (Василия Беллавина). — *Р.С.В.*), а за духовными палачами не замедлят и светские... Газеты приносят новые и новые вести о суде над патриархом, об его Голгофе... По ночам просыпаюсь и в ужасе, и в смятении думаю о его Гефсиманской муке...

Я не знаю, выдержало бы такое гонение более централизованное католичество, если бы и его постигло такое же гонение...»

Вот именно это гонение привело к сжатой строке рифмы, рождённой у бывшего моста через реку, немного ниже по течению от бывшего дома Поликарповых (разрушены):*

*Разбита церковь... Колокол беззвучен.
Металл и тот — был новой властью скручен.
Обломками глядит теперь с укором,
Как мы ещё не справились с позором.*

*За божьим храмом — вечная Сосна —
Татарщиной своих потрясена!..*

А разве можно забыть встречи с местными жителями, открытия старожилов, для которых всё, что связано с именем земляка свято и лучезарно, документальные рассказы краеведа Фёдора Ковалёва, старейшего ливенского писателя Дмитрия Головина, редактора районной газеты Николая Барабанова (ав-

* Ныне уважаемыми тружениками «Мостостроя-66» возведён и почти готов мост под Викторровкой. Огромный труд не был своевременно оплачен, объект превратили в долгострой, причём ситуация повторяется с Александровским мостом в Орле.



тора повести «Служил в полку мальчишка»), известного поэта, старшего редактора издательства «Молодая гвардия» Михаила Беляева, ученика отца Поликарпова, стихарёнка Семёна Калинина?!

Старейший житель исторического ливенского села Семён Кузьмич Калинин, волнуясь, вспоминал, как играл в прятки с младшим братом Николая — Сергеем, частые посещения дома Поликарповых и увлечение семейства музыкой. Коля иногда играл на флейте, одарённо рисовал, уже тогда неплохо мастерил и был уважаемым вожаком, поскольку был на 11 лет старше. И всё ж любители лапты, забродных игр, ночного и братьев наших меньших, изредка здорово шустрили на выгоне, с радостью отпускали пойманных птиц и посылали «свойский» мяч под облака. А какие снасти рыболовецкие налаживал Коля! Глубокоуважаемый знаток рыбных дел господин Аксаков был бы полон гордости, имей он при жизни такого смышлёного ученика с несвойственной детству усидчивостью. Немало кому из сверстников и младшей ватаги Николай привил тягу к самообразованию, к тому же батюшка Николай Петрович один из немногих исправно получал газетно-журнальную периодику. Сынишка его рано научился азам и букам, был не по годам самостоятелен и с поощрением проявлял творческую фантазию, «потроша» покупные игрушки, придумывая, особо из запчастей «заводилок», что-нибудь новенькое...

«Что касаясь карьеры священнослужителя, то Николка даже и не помышлял. Нам, мальчишкам, это было доподлинно известно, — рассказывал Семён Кузьмич, завсегдатай и участник не только крестных ходов. — О крыльях он мечтал».

Конечно, живописная окружающая природа, кристальная лазурь неба, изобильная на перекаты и поклёвки окуней, подустов, голавлей и клинков островная Сосна с впадающими в неё ручьями, само ощущение огромного простора Родины, не блещущий баловством крестьянский быт воспитали в задумчивом отроке настоящий русский характер. Быт провинции никогда не располагает к лени и грусти: успевай только шевелиться и взрослые, и детвора!..

До зимы по дрова, потом — наколоть и напилить их вдосталь



надобно. Между тем за животиною поглядеть, салазки починить, водицы из проруби и колодца натаскать. До ледохода забот полон рот: навоз вывести, упряжь с сохой починить-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... Неспроста же батя под чарку и блины сказывал: «Елец городишко, правильно назван — церковный, а вороватый без удержу. Клинок он и есть клинок: клюнул — прощай насадка! Старайся, Колюня, не шали, вместе знакомиться с торговым человеком тронем. Матери, сёстрам и братьям подарочки с обновками приглядим...

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 любимыми ребятами и покрывшимися репьями псами — всё было — детство оно смеётся!

Да и сами названия близлежащих деревушек, жители которых спешили на службу по воскресениям и на престольные праздники в Георгиевскую церковь, говорят сами за себя, лишней раз подчёркивая ироничную самобытность наших 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, неприметный сельский паренёк старательно изучает предметы. Был не прочь разведать короткие подходы к достопримечательностям. Удивлялся убранству, молчаливому и в то же время 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 об-



щении собственный кругозор, иногда просто беззаботно и беззлбно подурчиться.

Читая и смеясь над самодурством былых чудаков Орловской губернии неизвестного автора, он помнит пророческий наказ отца: «Ты, сынок, многое увидишь на свете. Быть может, объедешь много стран. Главное, как бы не повернулась хитрица-жизнь, гордись полученными знаниями и русским званием...»

Семья Емельяновых, в дом которых частенько заглядывал Коля, приходя к их сыну, ближайшему другу Алексею, отмечала живость характера, эрудированность и самостоятельность мальчика, полностью равнодушного к хулиганским выходкам сверстников. А чему было удивляться? Смышлёный отрок, фантазёр и затейник разных игр поглощал литературу, словно голодный тигр в окружении сородичей, хотя надобности, столь перегруженной и нервной, далеко не было. Отец Алексея, человек суровых традиций воспитания, Григорий Емельянов, бывало, спрашивал сынишку: «Лёш, ну признайся, где же твой дружище Поликарпов так 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 сам неоднократно убеждался в глубоких познаниях товарища, споря с ним по многим интригующим вопросам — будь то техника, география, история, «Жизнь и ловля пресноводных рыб», созданная знаменитым Л.П. Сабанеевым, или научные труды земляка, астронома-любителя Е.В. Быханова.

«Нечто из небесной механики», вышедшая из-под пера Еврафа Васильевича, выдающегося самоучки, предвидевшего будущее через фокус телескопа собственной конструкции, разумеется, оставила метеорный след в душе провинциального вундеркинда. Неудивительно, что ещё в школьные годы Коля цепко попал во власть мечты изобрести собственный летательный аппарат и стать конструктором, собирая на досуге с друзьями хлипкого вида воздушных змеев...

Вскоре он приезжает в Орёл. Посещая семинарию, решает приступом брать «бастион» — 1-ю классическую гимназию,



«вспоившую на своих мелких водах» известных писателей, учёных, революционеров, государственных деятелей. Порою Родина ностальгично и магнитно тянула назад. Мысли его, вероятно, были близки к более позднему, щемящему высказыванию об Отечестве однофамильца и писателя, также прошедшего семинарские курсы, С.Н. Булгакова. Право, прекрасна мысль о Сергия, эмигрировавшего с семьёй за границу. Подобное искреннее признание прочтёшь у немногих современников:

*«Моя родина,
носящая священное для меня имя Ливны,
небольшой город Орловской губернии, —
кажется я умер бы
от изнеможения блаженства,
если бы сейчас увидел его —
в нагорье реки Сосны.»*

Пока юноша тщательно готовился к сдаче экзаменов, в неспешной жизни губернского града произошло чрезвычайно важное событие, наложившее окончательный отпечаток на мировоззрение и жизненный путь молодого человека.

Как-то в один из тихих августовских вечеров он шёл по Воскресенскому переулку. Залюбовавшись бликующими куполами церкви Михаила Архангела, решил полчаса прогуляться по береговым тропинкам мерно текущего Орлика.

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

Приобретённый «Орловский вестник», являясь каталогом губернских событий, в популярной форме извещал об ожидаемом прилёте Сергея Исаевича, выдающегося лётчика-самоучки, пламенного поборника авиационных новинок, пропагандиста лётного дела, к тому времени совершившего десятки демонстрационных полётов во многих городах России.



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

Как не упомянуть бесстрашных её героев, внесших на своих неказистых аэропланах титанический вклад в молодую авиационную эпоху?! Их имена должны помнить и поклоняться им на всех меридианах и параллелях. Потому что 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 мужественно «накручивать» самолёто-часы и осваивать новую технику. Нелёгкую судьбу делили с ними члены семей, ближние и дальние родственники. Как всегда, на подхвате славы и трагедий на околицах стояли глазливые «доброжелатели»...

Отвагу и истинный патриотизм проявили тогда 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 «азам и букам» предпочтительно и пока временно за границей. Не сразу подчинялись и дорогостоящие иномарки — летательные аппараты: французские «Кодроны», «Депердюссены», «Фарманы», более поздние «Моран-Парасоли», «Вуазены» и «Солнье», английские «Сопвичи» и «Дэ Хэвилленды». Много мужества и упорства требовали истребители и бомбардировщики Сикорского, строившиеся в цехах Русско-Балтийского завода в Риге и Петербургском филиале, аэропланы московского завода «Дукс», авторские и лицензионные «Лебеди» одноименной фирмы Лебедева и одесские «этажерки» — «Анатры»...

Бесчисленное количество книг написано об истории авиации у нас и за рубежом. Многоликость и разнопортретность сюжетов настолько калейдоскопны, что даже при беглом прочтении произведений впечатляет масштабность, можно сказать, бумагообразность вокруг столь неувядающей, бессмертной темы. И хотя



личность каждого конструктора и лётчика тех времён — фундамент для захватывающего исторического романа с выходом на любой из существующих жанров, не сказать об их достижениях, пусть в сокращённой форме, означает просто удариться в грязь лицом. Другими словами, писатель вообще не должен болтать, а брать ручку и испещрять бумагу, ибо в начале было слово, и лишь потом, как шутит В. Колечицкий, — слова, слова...

Итак, дорогой читатель, в твоих руках вновь оживлённая бесконечная история, думаем, небезынтересная никогда. Пора кричать: «Контакт! От винта!»

Первым в России отличился лётчик-офицер С.Ф. Дорожинский, блистательно закончивший обучение во французской фирме «Антуанетт». Приобретя одну из лучших моделей аэропланов фирмы, храбрец в конце июля 1910 года впервые в истории русского Императорского Флота совершил короткий полёт над Севастополем.

В том же году, хмурым сентябрьским днём офицер Флота Его Величества Николая II, лейтенант Г.В. Пиотровский, взяв с собою студента Политехнического института А. Масаинова, вылетел на покорение туманного неба Балтики на красавце «Блерио». Редакция «Петербургской газеты» просто с руками оторвала материал, созданный А. Масаиновым. Текст сразу пошёл в набор — вскоре искушённые петербуржцы с замиранием сердца читали:

«Лёгкое движение руля, и наша «стрекоза» несётся всё выше. Мы в воздухе... Постепенно ухо мало-мальски привыкает к гулу пропеллера, и мы различаем крик друг друга.

«Бензина, кажется, не налили». (Игра слов, шутка. Следует понимать не долили. — *Р. С. В.*). «Надолго ли осталось?» — спрашиваю я.

«Немного. Вероятно, минут на пятнадцать».

«Может, вернуться обратно?»

«Ещё немножко. К морю тянет», — вибрирует голос отважного лейтенанта, и через пять минут мы, как сказочные альбат-



росы повисаем на своём «Блерио» над серыми хлябями Финского залива. Оглядываюсь вниз — вода, вода, вода!

Уже летим двадцать минут, возвращение обратно грозит прямым падением в море, ибо на двадцать минут у нас явно не хватит бензина. И вот тут-то перед нами встала серьёзная дилемма: возвращаться ли обратно, упав в лес и вдребезги разбив аппарат, или предав дух воле божьей со скоростью экспресса нестись к ближайшему для нас Кронштадту».

Два товарища уже были на подлёте, в двенадцати верстах от болот, окружающих основанную Петром I крепость, но тут совершилось нечто немного жуткое, неожиданное, хотя и смутно предполагаемое. Бензин иссяк...

Ещё несколько секунд, в крайнем случае минут, мотор затрепещит зловещим перебоем, и мы, как подстреленные птицы, ринемся туда, вниз, в залив, в четырёхградусную ванну. Пиотровский стал ещё более серьёзным.

«Падать придётся?» — спросил я его.

«Н-не знаю... Может быть доберёмся как-нибудь».

Напряжённо и внимательно совершали мы конец перелёта.

«Долетим!» — уверенно думали мы. «Долетим!»

Вот уже светлая «пуговка» (с высоты, конечно) грандиозного Кронштадтского собора, видны здания... Ура! Мы спасены! Глаза быстро ищут место для спуска.

Как раз под нами зеленеет длинный прямоугольник. Плац найден, и быстро, словно скатываясь с горы, мы падали вниз! Свободное планирование проходит великолепно! Вот уже аэроплан колёсами шасси касается земли... ловким движением руля поворачивается в сторону. Но уввы! ...дерево задевает конец правого крыла и рвёт полотно, хотя и незначительно, но досадно! Повреждён и пропеллер сбоку. Починка займёт несколько дней. Так был совершён первый в России полёт над морем».

Довольно показательны, что Великая морская держава Россия была крайне обеспокоена охраной своих водных рубежей. Явно не желая находиться на задворках нового направления в науке и технике, августейшие особы трёхсотлетней династии



Романовых проявляли к «модной» авиации глубокий и методический интерес, патронируя перспективные начинания-разработки, выезжали с семьями на Всероссийские праздники воздухоплавания.

В ответ на успешное освоение штормовых горизонтов англичанами, американцами, французами и итальянцами, в 1911 году создаётся первый поплавковый аэроплан конструкции Якова Модестовича Гаккеля. В 1909–1912 годах им были спроектированы с помощью ближайших друзей-соратников несколько самолётов. Среди них биплан «Г-III» и одностоечный биплан «Г-IV». Позже вышел на контакт с водой гидросамолёт «Г-V», представлявший собой двухпоплавковый моноплан...

Слабенький на вид аэро являлся первым «альбатросом» отечественного гидросамолётостроения. Вдвойне озарило представителей двуглавого орла, что он получил признание сведущего жюри, большинство членов которого (кто тогда мог представить!) стало для России врагами...

Тем круче выглядит факт награждения выпускника Русско-Балтийского вагонного завода в Риге, этого гаккельского самородка Большой серебряной медалью на международной авиавыставке в 1911 году...

Выдающийся самоучка и провидец в области перспектив использования авиации на боевом поприще, один из лучших инженеров Императорского Флота Николай Александрович Яцук, всячески способствуя появлению новых институтов, наподобие авиаотдела Гатчинской воздухоплавательной школы, первый в мировой практике задумывает создание пособия по тактике Воздушных Флотов, касается моторостроения и аэродинамики...

Первым, кто умно коснулся темы разработки российской летающей лодки, был один из старейших грандов отечественной авиации, практично заглянувший в будущее данного класса машин, Огнеслав Степанович Костович. Отбрасывая чтение фантастических романов и изучение не менее завораживающих чертежей-рисунков, следует отметить, что талантливый изобретатель живота не жалел при разработке проектов подводных лодок с двигателем внутреннего сгорания. Ему же принадлежит



конструкция скафандра, в котором водолаз мог находиться под водой около шести часов!

Далее, по проекту гениального О.С. Костовича ещё в... 1882 году, в недрах Малоохтинской верфи в Санкт-Петербурге строился управляемый аэростат «Россия», на котором стоял бензиновый двигатель внутреннего сгорания мощностью 80 л. с. Причём и в этом случае авторство закреплялось расчётами Огнеслава Степановича.

Эрудиция и подсознательная сметка в познаниях и творчестве О.С. Костовича, несомненно, поразительны. Достаточно сказать, что до первого залпа Первой мировой войны ему принадлежит мысль — размещать торпеды в спецотсеках субмарин...

Немногим позднее эстафету борьбы за величие державы с честью примет член Особого комитета по усилению Флота на добровольные пожертвования капитан Лев Макарович Мациевич, служивший в Корпусе корабельных инженеров Флота. Безоговорочно, он был и навсегда остался непревзойдённым конструктором подводных лодок. Однако мало кто знает, что за ним редчайшее по прозрению авторство. Поистине, ослепительно блеснув талантом, Лев Макарович проектирует при поддержке монархии первый в мире авианесущий корабль, учитывает обязательность самостоятельной госслужбы нового класса военных судов, вдумчиво растолковывает ведомствам его значение и оговаривает постройку...

Столь разительный русский проект, словно якорем придавливая сознание и обязывая крепко-накрепко задуматься: какими бы почестями и каким мечом с золотой гардой могли одарить Мациевича — капитан-лейтенант Цунэакира Нокото. Капитан III ранга Рокуро Ясиро и капитан II ранга Такэо Хиросэ, служившие в разные годы военно-морскими атташе в Северной Пальмире?! Кому-кому, этим профессионалам разведки и анализа составляющих ВМФ, досконально изучившим русский язык, флотскую элиту Николая II и таинственных незнакомок высшего света, было прекрасно известно о свете восходящего солнца русского кораблестроения...

Русско-японская война оставила «в кильватере» времени кладбище жизней и броненосцев. Думается, любители роман-



тично-лиричных названий неоднократно тревожили покой Его Величества Императора Муцухито, по вопросам нарастающей брони Российского Флота. О, сколько сил и иен было положено с улыбочивым поклоном ещё до аудиенций с мудрым реставратором Империи, дедушкой будущего Сына Неба и нашего противника Хирохито! Сколько хитросплетений аббревиатур с высшим образованием было положено на благословение реализации дредноутной «лихорадки» с английскими и «яматовскими» комплектующими — предтечи знаменитой Программы «Марусан»?*

Ну, а что же Златоглавая Россия-матушка? Как она поддержала талантливого конструктора и лётчика, о котором пресса отзывалась как о человеке, полёты которого красивы и уверенны, сам он душой и телом отдался авиации, и как истинный художник своего дела, не боялся непогоды и семи баллов ветра?

Злой, порою закономерный рок, сопровождающий авиаторов по всему Жизни полёту — исключает и делает, как не парадоксально, все вопросы ненужными, вышвыривая их за борт и делая их гипотезами. Воздух, вода, земля — они никого не уважают — не любят, а моторы, те и давно...

«Двадцатка»-«Фарман» Льва Макаровича, на котором он летал с ветерком вместе с председателем Совета Министров П.А. Столыпиным и (подумать только!), с будущим учителем Н.Н. Поликарпова, руководителем Курсов авиации и воздухоплавания, профессором К.П. Боклевским, — 24 сентября 1910 года развалилась на части на глазах у жены и зрителей, боготворивших пилота...

Не нам судить, что же всё-таки и как это произошло. Но становится не по себе, когда думаешь, что проводок диагональной растяжки, попавшей под пропеллер и вызвавший деформацию аэроплана, лопнул не «неожиданно», как заключила комиссия, расследовавшая катастрофу...

Без того эмоционально усугубляла трагедию (а сколько ещё их будет...) авторитетная флотская газета «Кронштадтский ве-

*См. очерки В. и С. Рассохиных «Живь «Варяг!»», «В кильватере героизма», книгу С. Рассохина «Тихие Гавайи?».



стник», признававшая через два дня после смерти Мастера нижеследующее:

«Как много бы дали многочисленные очевидцы полёта за то, чтобы в момент падения аэроплана Мациевич сорвал бы... парашют... и опустился бы на Комендантском поле живым и невредимым в то время, как его повреждённый «Фарман» переворачивался в воздухе и камнем летел бы на землю.

Будь такой парашют или что-нибудь подобное у Мациевича — 90% за то, что решительный и смелый авиатор остался бы живым во благо России».

Так непредсказуемо ушёл от Родины и родственников славный патриот, компетентный доклад которого, вполне возможно, уже рассчитывали послушать и обсудить лучшие офицеры Императорских Армии и Флота на II-м Всероссийском воздухоплавательном съезде...

Одарённый инженер-технолог С.С. Щетинин совмещал в себе, как и все таланты, многие профессии. Жёсткий на перо журналист, инициатор создания новых систем оружия, основатель 1-го Российского Товарищества Воздухоплавания, издатель замечательного журнала «Вестник воздухоплавания», он возгорелся добрым желанием покончить с кустарщиной и всю «абордажировал» ведомства, хлопоча ради святого дела — постройки авиационного завода.

В столице Петра ему некогда было рассматривать Медных и прочих всадников на хребтине народа. Его знала буквально вся богема: аристократия, тренеры, конструкторы, генералы от инфатерии и адмиралы с батальным прошлым, лётчики, артисты и автогонщики, банкиры, медики и спортсмены...

Обходить гору чванства и пряжковтирательства он не собирався, зная, что фавны бюрократии богаты что «крезы». Те, в свою очередь, были не настолько глупы, чтобы не понять выгоду меценатства — путь Гобсека никто не хотел повторять. Потому Щетинин терпеливо «топтал вёрсты» к намеченной цели — чётко спланированному, серийному производству «сухих» аэропланов и гидросамолётов.



Здесь, по всей видимости, в достойное дело вмешался Его Императорское Величество Николай II (сыграли свою роль и доклады Н. А. Яцука). В последних числах июля 1910 года министерство торговли и промышленности выдало официальные документы на открытие первого авиационного завода в землях России.

Первая «синица» уже была не только в руке, но и завоёвывала небо. Безупречно, с любовью отделанный биплан «Россия-А» (сходный по конструкции с аэропланом № 2 С.В. Гризодубова), превзошёл все ожидания, и что интересно, был почти на пуд легче признанного лидера тех лет «Блерио-ХI».

Позднее взлетает доработанная «французенка» — стройненькая лодка «Доннэ-Левек». Строятся «гидро» Я.М. Гаккеля, неизвестный «первенец» Д.П. Григоровича «Г-4». Шли переговоры с Э.Р. Энгельсом и И.И. Сикорским. К тому времени С.С. Щетинин оперативно сколачивает, вероятно, тоже первую добровольческую «эскадру», которой предстоит воевать в болгарском небе над Андрианоподем. Воевавшие веками турки «янычарились» и неистовствовали, когда «неверные» — Костин, Агафонов, Седов, Колчин и Ефсюков закидывали их бомб-поклажей и листовками. Здесь, на опалённых рубежах славян трудные дни переживёт Н.Д. Костин — первый авиационный военнопленный — вопрос об освобождении которого решался и решился на высшем уровне по настоянию прогрессивных русских.

По приезде на Родину командир авиаотряда, бывший журналист и предприниматель Щетинин, сббив щетину войны, выступил с обстоятельным докладом, закрепив сказанное фотографиями вражеских турецких позиций, отщёлканных с аэропланов.

Ревностные заседатели Общества ревнителей военных знаний оказались на лопатках после его слов, и долго потом припоминали их в фешенебельных ресторациях Отечества и зарубежья:

«Россия — огромная страна. Чтобы защитить её, мы обязаны строить большее количество качественных аэропланов, летающих лодок и гидросамолётов собственных авангардных конструкций!»



* * *

Читатель, разумеется, осознал, что по ходу повествования мы ещё не раз коснёмся краткого и в то же время макси-ёмкого понятия — Н А Ч А Л О. Следовательно, вновь «шагаем» по до-революционному Орлу, в целях понять направление порывов ветра не особо далёких времён.

...Коленьке Поликарпову в ту августовскую памятную ночь не спалось. Немигающе смотря, как луна «убегает из окошка», он, не переставая, думал о завтрашнем прилёте Сергея 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 короткие авиаторские заметки Василия Каменского, и вновь подумалось: «А всё-таки, может, пятидесятилетний «Гном»?»

На следующий день, когда на ипподроме собралась пёстрая тысячная толпа, Поликарпов, с волнением наблюдавший за изящным взлётом, разворотами и посадкой Сергея Уточкина, под громоподобное улюлюканье и бурю оваций, с врождённой орловской внезапной решительностью и упрямством сказал себе:

— Я т о ж е б у д у л е т а т ь !

Он не пошёл по пути Уточкина, познавшего радость удач и горе падений через спортивный «Пежо», велосипед, парусник и боксёрский ринг, хотя со многими мог потягаться выжимом тяжёлых гирь.

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

«Тра-та-та, тра-тата, мы под паром поём на стыках всегда!» — посмеялся он собственным неумелым виршам, проскакивая перегон, где когда-то скакала аллюром леди Макбет, неспешно зрел красоты перелесков Афанасий Фет, думал о далёкой Виардо Иван Тургенев, пытался рифмой поломать Зло Алексей Апух-



тин. Жизнь открывала своей песчинке очередные объятия. Но где она выроет яму или установит капкан, увь, определить было невозможно...

Столица в блеске зрачкового восприятия была в точь по Крестовскому — необычайно хмура и морось Невы витала, казалось, всюду. Обшарпанные и ладные дилижансы, двуколки, дроги и изредка кареты при всём архитектурно-расстрельном убранстве набережных и прочего великолепия — не перекрывали ушей от площадной брани ямщиков, нищенского скулежа и зазывных реплик не по годам постаревших обитательниц разного рода панелей. Здесь, в безразмерной утробе, ахнулись в никуда великолепнейшие русские рода, сгоревшие от интриг и собственного нахально-бездумного благополучия. Тут, в столице «прурубщика окон в моря», везде перемещались призраки былого величия и откровенного бандитизма. Даже среди мудрого Синода кое-кем замечались соловецкие инквизиторы: у-уу... им дай только волю; жизнь любого пронзят, словно вексель, шпилем Адмиралтейства!

Сбросив робость провинции перед заматерелой бюрократией, кое-где покрывшейся плесенью бескультурия, раболепием и трусостью — Николай смело ступил на зеркало паркетов начищенным, должно елецким сапожком. В то время редкостный подвижник, инженер-кораблестроитель, основатель и декан первого отечественного кораблестроительного факультета Петербургского Политехнического института Константин Петрович Боклевский являлся маяком для молодых умов. Совмещая в себе должность руководителя недавно открывшихся курсов авиации и воздухоплавания, он, ко всем достоинствам, славился неприступностью и требовательностью среди студентов. Да и не могло быть иначе — иначе подрыв дисциплины. Отсюда, того гляди, революционная смута и слюняйство в умах цвета монархии — инженеров Флота...

Однако скромный студент механического отделения Поликарпов приглянулся ему сразу. Ещё бы! Молодой человек с заслуживающей похвалы настойчивостью просил зачислить его на авиационное отделение без отрыва от механического. Профессор, в своё время предложивший реформу касательно энер-



гетических установок на кораблях, слушал Николая и, перебирая с серьёзным видом какие-то ненужные бумаги, думал: «Ну, впрямь — орёл! Будет так и дальше усердно работать, эх... далеко пойдёт! Пусть учится, мало ли чего... малый-то сообразительный!»

Потом, когда годы разорвут лоб паутиной морщин, Николай Николаевич, вспомнит об этом с улыбкой и напишет в автобиографических заметках:

«Моё здоровье выдержало эту бешеную работу на двух отделениях института, как раньше оно выдержало прохождение семинарского курса и одновременную подготовку к экзаменам на аттестат зрелости, потому что физический труд в детские годы, затем гимнастика в семинарии, в институте закалили меня, а школа воспитала во мне чувство ответственности, трудоспособность, простоту в образе жизни. В то время все братья и сёстры мои — семь человек — учились, и отец с матерью отказывали себе во всём, чтобы содержать нас. Мы это понимали и учились изо всех сил».

Естественно, что ежедневная добровольная самоотдача была обязана привести Поликарпова к награждению за его оптимизм и труды. Безграничную радость испытывала семья, когда он, в апреле 1916 года, в торжественной обстановке получил из рук декана долгожданное удостоверение об окончании курсов, диплом инженер-механика и направление в Отдел воздухоплавания Русско-Балтийского завода, которым руководил И.И. Сикорский.

Последнее явилось для Поликарпова самой, что ни на есть зарницей счастья, хотя таковых практически не бывает. Игорь Иванович Сикорский — живая реликвия XX века, ещё не задумывался над тем, насколько блистательно он «влетит» в колею времени, через «кухню» авиации. Вспышка звезды его таланта на небосклоне осветила начало машинного века 8 мая 1913 года, когда никому не известный прибалтийский лётчик, офицер, просто Игорь, стартовал на поплавковом аппарате собственной конструкции с глади Галерной гавани в Питере. Громоздковатый на вид «С-10» ответил автору послушанием. Вскоре его имя будет греметь на весь Мир, по причине последовательного со-



здания им оригинальных четырёх моторных самолётов «Русский витязь» и «Илья Муромец» (1913–14).

По «плохому капиталистско-буржуynomу» времени разработки будущего светила мирового вертолётостроения имели сенсационные характеристики. К тому же они отлично проявили себя в боевых действиях и при разведке, на порядок выше, чем в полюбившемся многим фильме «Служили два товарища»...

Перефразируя «быковские» куплеты, вероятно, звучало бы:

«Илюши» пролетели и ага.

Вот «Ньюпор» и «Фарман» за сопкою упал...»

Конечно, Игорю, несмотря на «багажник» идей по аэрогеликоптерной тематике, сулило частичное или полное забвение, если бы (Великое, повсеместное е с л и б ы !) не случай — встреча с большим сторонником авиаобновления России Михаилом Владимировичем Шидловским. На первых порах зампреда Правления РВВЗ несколько увлекался «Фиатами» и пр. колёсными безделушками. Затем он неожиданно свернул направление в область крылатых машин, лично настояв на открытии соответствующего филиала. Сикорский, имея за плечами опыт французской учёбы и парительной школы пилотажа на планёре собственной конструкции, по слухам среди техлюда испытывал значительные финансовые затруднения вокруг одного из первых в Мире геликоптеров. (Параллельно весомо отличились молодые люди с морем задумок — Б.Н. Юрьев и А.М. Черёмухин).

Шидловский шлёт в Киев-град депешу вызова: так, мол, и так, соглашайтесь Игорь Иванович — не прогадаете. Встреча вскоре состоялась. С протекции Михаила Владимировича талант получает «трон» Главного конструктора авиационной «ветки» РВВЗ*...

Стремительно летели месяцы «обтирания» в новом коллективе, закладывался пробный «кирпич» по строительству лёгких бипланов и монопланов. Неугомонный меценат ставит Сикорскому уравнение: необходим многоместный тип аэроплана, спо-

*Русско-Балтийский вагонный завод.



собного принести пользу «семье» РБВЗ и Отечеству. Игорю было не до того. Впоследствии он согласился и при деятельном участии компаньона А.А. Серебренникова приступил к расчётам, а затем к постройке будущего «Гранда».

Испытания при кропотливой помощи перед полётами золоторучных ребят — Панасюка и Фурсова — прошли с показательным успехом под пилотажем Игоря Ивановича в начале марта 1913-го. Помимо стационарного шасси были «обкатаны» попутно лыжи. По возвращении Шидловского из командировки, пахнувший новизной 3-тонный «Гранд» с парой «Аргусов» на крыльях, был патриотично переименован в «Русского витязя».

Весьма показательно, что самолётные «апартаменты» привлекли внимание самодержца Всероссийского царя-батюшки Николая II. Его участие и внимание вышло наградной сторицей в виде ордена Святого Владимира 4-й степени и заказа десятка кораблей Военным министерством. Государственная Дума, не рассусоливая, постановила премировать нового «кулибина» спецсуперпремией в размере 75 тысяч рублей. Это был первый шаг к мировому признанию...

О многом можно было продолжить вокруг создания «Ильи Муромца», формирования Эскадр на его основе, боевых заслугах русских героев на огненном рубеже Первой мировой войны. Стоило бы создать пару томов по воспоминаниям и архивам, процитировать «Воздушную мощь» Эшера Ли и «распотрошить» лётно-тактические характеристики детищ Сикорского от А до Я. (Что, впрочем, уже сделано обширным контингентом профессионалов).

Поговорим о более интересном. Конкретнее — о том, к чему привела надуманная революционная ситуация (см. 55 томов) — горемычная из горемычных долюшка нашего прекрасного бедного народа.

Когда в 1917 году грянула «великая» октябрьская революция, известившая полушария выстрелом «Авроры», которую следовало назвать «Бедой», никто и не предполагал, что с падением самодержавия братья-дворяне схлестнутся в жесточайшей сече с братьями — простыми мужиками. Величайшая аван-



тура века под прикрытием добропорядочности по отношению к «малым» смертным привела к тому ужасу, что до сих пор, к сожалению, не осознан... *

Истощённая, голодающая, изнурённая и овшивевшая Россия, попав в жесточайшие руки эмигрантов-большевиков и под страшный гипноз их лозунгов, продолжит войну с другим названием, подорвавшись на гражданской mine народного возмущения, а также в противостояниях — Юденичу, Корнилову, Деникину, Колчаку, Махно, Врангелю, Энвер-паше, Сеиду Алимхану, разномастным интервентам и мн. др., не посмевшим поднять головы и оружие при главной опоре — Императоре Николае II...

На фоне последующего демонического хаоса и мародёрства, хотя надо признать, что были люди от Красной Армии, Флота, карательных органов, свято верившие в очистительную миссию революции, в числе которых было немало дворян, заметим, что тем, кто находился по ту сторону баррикад, чистым и грязным на руку, интеллигентам и далёким от неё мещанам оставалось одно: б е ж а т ь ...

Бежать от «землячек», «рейснер ларис», «эйдуков», «шварцманов», «саёнок», «дзержинских», «бронштейнов» — от иностранных кровавых ножей революции...

Куда? К кому? Для чего и зачем? Почему и ради кого?! Ответы на вопросы для большинства пройдут через дуло к виску или в рот; других вели к реям, обрываю и ямам...

Помните Хлудова, Сашу Брусенцова, «Сорок первый» реалиста Лавренёва? «Тихий Дон» далёк от штилей зорь — Шолохов, чтобы о нём не говорили, высек кровопад потоков простейшим слогом! «Окаянные дни» борца за правду воронежца Бунина — ещё мягко сказано; бег проклятой самой собой нации превратится в окаянную дистанцию не промерянных никем трагедийных миль, с последующим многолетним стартом в сверхокаянную эпоху...

*См. объективный д/ф телеканала «Россия» «Тайна мировой революции», статьи В. и С. Рассохиных «Дело №...», «Басмачи» и др.



Упомянутые персонажи — собирательные, надуманные, художественные. Но как они близки к разлагающей и убивающей соотечественников действительности!

6 августа 1921 года Иван Алексеевич, рвя душу, оставит потомкам: «И как надоела всему миру своими гнустями и несчастьями эта подлая, жадная, нелепая сволочь Русь!»

А разве ждали сотни тыщ бегущих — Анкара, Стамбул, Констанца, Берлин, Париж, Рим, Иерусалим, Харбин, Шанхай, Токио, Сан-Франциско и Нью-Йорк??? Чужие неизвестные страны и города...

На землях бывшей родины динамит будущей репрессивной войны с родным населением ещё был сырым, а тут, далеко от товарищей, бывшие дворяне, бары, князья с армией почитателей, слёзно ставили зеркально сверкавшую мембрану патефона с новенькой острой иглой совсем не для того, чтобы посмаковать буржуйные песенки. Сиротам по уму и по неволе, словно дельфинам и китам воздух, было болезненно необходимо прямо сейчас, чётче и яснее услышать пронзительные «Чужие города» из потрясающего по откровению репертуара «Печальные песни Александра Вертинского». Многие не только слушали мелодию и нервно ловили слова. Они, не стесняясь, плакали, взрослые осколки нации, которых никто никогда не жалел; они несли в себе визг пластинки будто талисман — оттуда, со сволочной, но прекрасной Руси...

*Принесла случайная молва
Милые и нежные слова:
Летний сад. Фонтанка и Нева.
Вы, слова далёкие, куда?
Тут шумят чужие города,
И чужая плещется вода,
И чужая светится слеза...*

*Вас не взять, не спрятать, не прогнать.
Надо жить и надо вспоминать,
Чтобы больно не было опять,
И чтоб сердцу больше не кричать.*



*Это было, было и прошло.
Всё прошло и вьюгой замело.
От того, как пусто и светло,
Вы, слова далёкие, куда?
Тут живут чужие господа.
И чужие радость и беда,
Мы для них чужие навсегда*.*

Возвращаясь в русло авиации, надо сказать, что в омут заграничных националистических центров, кричащих о свободе России, а на самом деле, требующих братоубийственного кровопролития, выдающийся талант изобретателя Игоря Ивановича Сикорского не попал. После злодейского убийства красными бандитами полковника, ветерана Первой мировой войны, помощника начальника Гатчинской авиашколы и командира Эскадры «Летучих богатырей» Г.Г. Горшкова прямо на улице, среди бела дня — он понял, «куда полетит» пролетариат. (Причём по этой национальной проблеме и трагедии промолчат даже современники, замечательные биографы зари тяжёлой авиации — Михаил Николаевич Никольской и Валерий Дмитриевич Солнцев — отличные мотористы, штурманы, механики, инженеры, позднее «лётные» педагоги).

Сикорский выберет для себя и семьи далёкий и трудный путь — Соединённые Штаты Америки, куда уедет в 1919 году...

Перед отъездом он встречался с Николаем Поликарповым, которого ценил и уважал, с горечью последнего застолья вспоминал энтузиастский творческий поиск, царивший в коллективе первопроходцев. Николай был строг к разным дурманам с юности, но в те часы пригубил «на посошок» и «дорожку», ибо участие в постройке «Ильи Муромца», возможность «общения» с 220-сильными французскими «Рено», дружеская обстановка, безусловно, были его «университетами». Они долго ещё говорили. Возможно, Сикорский звал лучшего из уче-

* Святое примирение РПЦ в Отечестве и за рубежом свершится только через 90 лет, на Вознесение Господне, 17 мая 2007 года. Авторы книги получили Благословение на труд от Патриарха Всея Руси Алексея II и Архиепископа Орловской и Ливенской епархии Паисия.



ников с собою. Да мало ли «что» может сказать человек, покидая Родину навсегда! И всё же он знал, что плодотворное сотрудничество ощутимо способствовало становлению почерка **н о в о г о** авиаконструктора...

Россия же, которую так ярко представлял в начале бурного XX века столь блестящий конструктор, потеряет для себя геркулесовую мощь его гения. А он в новом для себя капиталистическом обществе откроет в 1923 году фирму, специализирующуюся на самолётах моря и суши (позднее вертолётах), которым предстояла долгая жизнь и слава...

Зять Н.Е. Жуковского, женившийся на его дочери Елене, очень одарённый инженер, родоначальник геликоптерной области в России, большой сподвижник тестя, Николая Егоровича, преподаватель МВТУ — Борис Николаевич Юрьев, разработавший ещё в 1912 году модель геликоптера и награждённый за неё золотой медалью Императорского Московского Общества Воздухоплавания, в будущем основатель и первый руководитель аэродинамической лаборатории МАИ, заметит ещё до отъезда друга, опозоренного отставкой М.В. Шидловского:

«Критика, которой подвергались опыты Сикорского и его конструкторские соображения, надолго охладила его. Он прекратил работы по геликоптерам, сосредоточился на организации постройки самолётов в России».

Прав был Борис Николаевич, вспоминая «музыку будущего» после последней встречи с Игорем Сикорским и генерал-майором артиллерии, директором РБВЗ М.В. Шидловским близ Варшавы, в Яблонне: «...для меня это была прекрасная школа самолётостроения».

Теперь оставалось только сожалеть: школа стала американской*. России не надо было сосредоточиваться, чтобы избавиться от своих патриотов, самоучек, героев, лидеров мысли не только в авиационном направлении...

*В Новом Свете И. Сикорского, творившего в... бывшем курятнике, спас уважаемый С. Рахманинов, выручивший соотечественника своим гонораром в несколько тысяч долларов.



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

Здесь, в должности руководителя Технического Отдела авиационного завода «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 своей жизни премию. Не спеша начинает «пухнуть» и любимый архивчик, съаккумулировавший к тем годам значительное количество материалов, посвящённых международным успехам и неудачам признанных лидеров авиапроизводств.

Объёмистый каталог документов, совмещённый с анализом, пришедшим в ходе бессонных ночей, вскоре обязательно пригодится. В 1919–20 годах, ведя колоссальную работу на производстве, Поликарпов, понимая значимость кадрового вопроса РККА, встречается со многими военачальниками и после ряда бесед принимает приглашение в Авиационную техническую школу ВВС на почётное место преподавателя.

Уважаемый народом Сергей Миронович Киров, посещая в суровую годину тяжело болевшего Михаила Васильевича Фрунзе, позднее опишет любопытный эпизод из жизни диктатуры, борющейся с «опиумной» религией :

«Год тому назад, когда зашёл однажды к Фрунзе, я поразился тем, что увидел на его столе. Книжки, казалось бы, ничего общего с военным делом не имеющие. Эти книжки касались инженерного искусства, по части моторостроения...

Фрунзе, оказывается, к этому времени успел достаточно точно изучить все системы аэропланов... Он рассказывал, какие системы моторов существуют. Говорил о том, что главная задача в деле создания военной техники — аэропланые моторы,



которые можно получить пока только из-за границы и которые, к великому сожалению, пока не могут осилить наши военные заводы. Он внимательнейшим образом изучил все эти системы, следил за каждым инженером и техником, который работает в этой области (из этого следует, что он был знаком с Поликарповым. — *Р. С. В.*), часто вызывал и советовался с ними, всячески поддерживал их».

Мысль, высказанная М.В. Фрунзе и С.М. Кировым, Николаю Николаевичу была давно известна, он сталкивался с нею ежедневно, но уже в материальном обличье. Окружавшая действительность — разруха, голод, отсутствие крупных капиталовложений, полная нехватка комплектующих и, наконец, грамотных специалистов, раздробленных жерновом революции, — явно не способствовали даже среднесерийному выпуску «Сальмсонов», «Гномов», «BMW», «Клерже» и «Ронов», «Испано-Сюиз» швейцарца Марка Биркигта, «Оберурселей» и «Мерседесов». Неудержимо быстро жгли месяцы годы. Поликарпов ещё не раз в «лобовую» столкнётся с проблемой выбора силовой установки для своих выстрадавших истребителей при всей разнопортности их компоновок и схем...

Была, надо сказать, ещё одна «проблема» — Внутренняя война новых инквизиторов с христианством Руси. Позволим себе сделать отступление во времени, поскольку Евангелие от Марка (гл. 4:22) учит:

«Нет ничего тайного: что не сделалось бы явным; и ничего не бывает потаенного, что не вышло бы наружу».

Но ЧТО могли бы сказать ясновидящие и пророки, прорицатели и мудрецы, узнай они о приводимых нами ниже устрашающих фактах?!

Страшным проявлением «религиозности» видится то, что когда в православие, католицизм, протестантизм, ислам, иудаизм, буддизм и синтоизм постоянно шёл новый приток верующих и почитателей, в то же время в России, получившей чёрное клеймо безбожников, проводился в жизнь вопиющий декрет совнаркома Ленина «Об отделении церкви от государства и школы от церкви», опубликованный в январе 1918 года.



Атеистически глумясь над религиозными вековыми канонами, «свет нации» без Отечества проявил максимум маниакальной изобретательности при строительстве гильотины былому духовному величию державы. Имена сотен «германских путешественников», среди которых русские считались по пальцам одной руки, называть не будем по причине их «высококультурного» хамства и бездушья. Они ответят позднее перед всеми теми, перед которыми отвечают: сталинский бумеранг лишит большинства жизни, потянув в рай или ад и невинные семьи...

Тогда же, когда был жив «гений» террора, а попросту красный мафиози Камо, пополнивший бездонные карманы «деятельной» партии, лидеры «свободы», идущей из-под пули, пыток и штыка не задумывались об ударах дружеских товарищей — ВЧК, ОГПУ, и по этапу т. д. — исподтишка, в затылок и спину. Развязывание рук голытьбе-лентяям, карьеристам и злопыхателям со «всемирной сумасшедшинкой» при объединении с великолепно продуманной идеологией, играющей на земельных и низменных чувствах под прикрытием плакатно-трафаретных измов, привело к безумству трагедий задолго до взрыва Храма Христа Спасителя. Через более полвека его восстановят и это прекрасно, но никто из здравствующих партийцев так и не выйдет на площадь Покаяния с тремя словами: «Простите ВКП(б) и КПСС!» ...Под прикрытием первой б... в 1918 году в Петрограде алчные красногвардейцы пытались разграбить Александро-Невскую Лавру и убили вызвавшего не совершать тяжкий грех протоиерея отца Петра Скипетрова. Затем был расстрелян невинный настоятель Санкт-Петербургского собора, один из образованнейших людей своего времени, протоиерей Алексей Ставровский. В купеческой Елабуге умерщвлён протоиерей отец Павел Дернов, безвременно ушедший вслед за тремя мучениками-сыновьями. В оружейной Туле и в столице УССР Харькове безжалостно расстреляны крестные ходы. На совести 5-го отдела народного комиссариата юстиции несмыываемы-неокупаемы подлейшие злодеяния: изрубленный пашками на станции Вятка вызывающий к умиротворению епископ Дионисий Измайльский; немислимый по жестокости расстрел собравшихся верующих при ревизии церковного имущества в Пермской епар-



хии. Три дня блюстители революционного «порядка» истязали священника станицы Усть-Лабинская Кубанской епархии Михаила Лисицына, замучив его насмерть; убиты видные представители православной церкви — митрополит Владимир Киевский и Галицкий (Богоявленский) и протоиерей Иоанн Восторгов, привечавший паству в московском соборе Василия Блаженного (Покровском), который, позднее, по слухам, «кожаные» лоббировали взорвать...

Смиранный Тихонъ, Божією Милостію патріархъ Московскій и всея Россіи, января 19 дня 1918 года обращается к Возлюбленнымъ о Господъ архипастырямъ, пастырямъ и всѣмъ вѣрнымъ чадамъ Православной Церкви Россійской:

*«Да избавитъ насъ Господь отъ
настоящего вѣка лукаваго (Гал. 1.4).*

Тяжкое время переживает нынѣ Святая православная Церковь Христова въ Русской землѣ: гоненіе воздвигли на истину Христову явные и тайные враги сей истины, и стремятся къ тому, чтобы погубить дѣло Христово и вмѣсто любви христіанской всюду сѣютъ сѣмена злобы, ненависти и братоубійственной брани.

Забыты и попраны заповѣди Христовы о любви къ ближнимъ; ежедневно доходятъ до насъ извѣстія объ ужасныхъ и звѣрскихъ избиеніяхъ ни въ чѣмъ неповинныхъ и даже на одрѣ болѣзни лежащихъ людей, виновныхъ развѣ только въ томъ, что честно исполняли свой долгъ передъ родиной, что всѣ силы свои полагали на служеніе благу народному. И всё это совершается не только подъ покровомъ ночной темноты, но и въявь при дневномъ свѣтѣ съ неслыханною доселѣ дерзостію и безпощадною жестокостію, безъ всякаго суда и съ попраніемъ всякаго права и законности, — совершается въ наши дни во всѣхъ почти городахъ и весяхъ нашей отчизны: и въ столицахъ и на отдаленныхъ окраинахъ (въ Москвѣ, Петроградѣ, Иркутскѣ, Севастополѣ и др.).

Всё сіе преисполняетъ сердце наше глубокою болѣзненною скорбію и вынуждаетъ насъ обратиться къ таковымъ извергамъ рода человѣческаго съ грознымъ словомъ обличенія и прещенія



по завѣту св. апостола: «согрѣшающихъ предъ всѣми обличай, да и прочіи страхъ пріимутъ» (1 Тям. 5, 20).

Опомнитесь, безумцы, прекратите ваши кровавые расправы. Вѣдь то, что творите вы, не только жестокое дѣло, — это поистинѣ дѣло сатанинское, за которое подлежите вы огню геенскому въ жизни будущей — загробной и страшному проклятію потомства въ жизни настоящей — земной.

Властию, данною намъ отъ Бога, запрещаемъ вамъ приступать къ Тайнамъ Христовымъ, анаеematствуемъ васъ, если только вы носите ещё имена христіанскія и хотя по рождению своему принадлежите къ Церкви православной. (90% лжемиссионеров марксизма приняло псевдонимы и официально дало возможность перевертывания собственных фамилий на 80 лет. — *Р. С. В.*)

Заклинаемъ и всѣхъ васъ вѣрныхъ чадъ православной Церкви Христовой, не вступать съ таковыми извергами рода человѣческаго въ какое-либо общеніе: «измите злаго отъ васъ самѣхъ» (1 Кор. 5,13).

Гоненіе жесточайшее воздвигнуто и на Святую Церковь Христову: благодатныя таинства, освящающія рожденіе на свѣтъ человѣка, или благославляющія супружескій союзъ семьи христіанской, открыто объявляются ненужными, излишними; святыя храмы подвергаются или разрушенію, черезъ разстрѣл орудій смертоносныхъ (святыя соборы Кремля московскаго), или ограбленію и кощунственному оскорбленію (часовня Спасителя въ Петроградѣ); чтимыя вѣрующимъ народомъ обители, святыя (какъ Александрo-Невская и Почаевская Лавры), захватываются безбожными властелинами тьмы вѣка сего и объявляются какимъ то якобы народнымъ достояніемъ; школы, содержавшіяся на средства Церкви православной и подготовлявшія пастырей Церкви и учителей вѣры, признаются излишними и обращаются или въ училища безвѣрія или даже прямо въ разсадники безнравственности. Имущества монастырей и церквей православныхъ отбираются подъ предлогомъ, что это народное достояніе, но безъ всякаго права и даже безъ желанія считаться съ законною волею самого народа. И, наконецъ, власть, обѣщавшая водворить порядокъ на Руси, право на правду, обезпечить свободу и порядокъ, проявляетъ всюду



только самое разнузданное своеволие и сплошное насилие надъ всѣми и въ частности — надъ Святою Церковью православною.

Гдѣ же предѣлы этимъ издѣвательствамъ надъ Церковью Христовой? Какъ и чѣмъ можно остановить это наступленіе на неё враговъ неистовыхъ?

Зовѣмъ всѣхъ васъ, вѣрующихъ и вѣрныхъ чадъ Церкви: станьте на защиту оскорбляемой и угнетаемой нынѣ Святой матери нашей.

Враги Церкви захватываютъ власть надъ нею и ея достояніемъ силою смертоноснаго оружія, а вы противопоставьте имъ силою вѣры вашей, вашего властнаго всенароднаго вопля, который остановить безумцевъ и покажетъ имъ, что не имѣютъ они права, называть себя поборниками народнаго блага, строителями новой жизни по велѣнію народнаго разума, ибо дѣйствуютъ даже прямо противно совѣсти народной.

А если нужно будетъ и пострадать за дѣло Христово, зовѣмъ васъ, возлюбленныя чада Церкви, зовѣмъ васъ на эти страданія вмѣстѣ съ собою словами святого апостола: «кто иы разлучитъ отъ любви Божіа: скорбь ли, или тѣснота, или гоненіе, или гладь, или нагота, или бѣда, или мечъ?» (Рим. 8,35).

А вы, братіе архипастыри, пастыри, не медля ни одного часа въ вашемъ духовномъ дѣланіи, съ пламенной ревностью зовите чадъ вашихъ на защиту попираемыхъ нынѣ правъ Церкви православною, немедленно устраивайте духовные союзы, зовите не нуждою, а доброю волею, становитесь въ ряды духовныхъ борцовъ, которые силѣ внѣшней противопоставятъ силу своего святого воодушевленія, и мы твѣрдо уповаемъ, что враги Церкви будуъ посрамлены и расточатся силою Креста Христова, ибо непреложно обѣтованіе Самого божественнаго Крестonosца: Созижду Церковь Мою, и врата адовы не одолѣютъ ей».

К а к о в а м о щ н о с т ь П о с л а н и я !

И здесь же, за инициалами мудраго патріарха имеется примечаніе:

«Патріарху было указано присутствующими при составленіи этого воззванія на рѣзкія выраженія, предлагая ихъ нѣсколько смягчить. Патріарх, подумавъ немного, перекрестился, подписался и заявилъ:



«Готовъ на всякія страданія, даже на смерть во имя вѣры Христовой».

Заметьте: «это» только первые годы Советской власти! Какими добрыми трудами можно смыть позор невежества и неподлейшего кощунства, когда в 1922 году одетых в лохмотья и побритых, чтоб не опознал народ — митрополита Петроградского и Гдовского Вениамина (Казанского) и трёх новомучеников Российских — без суда и следствия расстреляли на станции Пороховые, что по Ириновской железной дороге?! Продолжаться же война с «опиумом для народа» будет десятилетиями...

Руководство пролетариата Советской России, призывающее к повиновению девизами «Земля — крестьянам!», «Мир хижинам — война дворцам!», «Фабрики — рабочим!» — напрочь забыло о той святой роли церкви, которую она имела в Императорских Армии и Флоте. Может быть, эмигранты русско-еврейского происхождения с высокообразовательными грабительскими наклонностями, пустив корни в Германии, Франции, Швейцарии и др., не вникали или не хотели вникать в суть церковных разработок и начинаний по причине пожизненной симуляции собственного «становления» под ружьё? Существовали и готовились к выходу в мир сотни призывающих к милосердию церковных изданий. Задумываешься: какими же надо быть ненавистниками религии, изучив её годами раньше, можно сказать, досконально, какими надо быть «сыновьями-дочерьми» чтобы с террором в голове и в руках нагло и дти против отцов и дедов ?!!!*

Апогеем клятвопреступничества, отречения от вековых традиций народа и максимумом убожества бесов, присягнувших Идолу — первому врагу Бога — Рогатому ангелу, явится ничем не обоснованное убийство коронованной семьи Романовых и её ближайшего окружения. Да, царь, основавший подводный Флот, был не святым, пусть недобрым, но он был Русским, а не иностранцем, гадящим на вскормившей его земле! Мы не монархисты и не космисты. Однако не вызывает сомнения, что Екате-

*В XXI веке, якобы «демократичном и бесцензурном», недостойные упоминания орловские и российские СМИ сорвали публикацию сотен работ авторов.



ринбургская трагедия была отголоском многолетней злобы общего мозга Ульяновых-Бланков, воплотившейся в последнем отпрыске рода, наказанного непреданием земле. Тогда же ему надо было отомстить за брата Сашу, за клубок вамп-девиц со сдвинутой психикой (киллерш императорской династии), за ссылочные унижения. Беспремерному лидеру умопомрачительного по всеохватности движения, поддержанного баснословным «эннским» капиталом — было кровно необходимо доказать всему миру мощь его силы. Силищи, для которой не существует никаких тормозов — ни духовно-нравственных, ни физических, а тем более морально-психологических...

На лету бил и на гнёздышке — жалость с «Роллс-Ройса», конфискованного в гараже Императора — в кювет... Передачи включены в одном абзаце, и тот, кто верен и неверен перечитают его дважды.

В годы ленинско-сталинской диктатуры будут расстреляны по суду и без суда тысячи представителей белого духовенства, монахов и монахинь, послушниц и звонарей, тех представителей интеллигенции, кто сочувствовал распятию Христову, церкви и верил в её житейскую роль. В стране, идущей по пути социализма, были взорваны и вандалистки разграблены тысячи храмов и монастырей — архитектурных и духовных памятников России, места многовекового паломничества...*

Рядом здравствующих, давно отподонствующих элементов, в противовес вышесказанному, возможно, будет противопоставлена заумная теория, располагающая возможностью подъёма былых неимущих классов в многоимущие бандформирования партийной аристократии; здесь же продажным во всех точках секретаршам будет продиктована формулировка невозможности параллелей преступлений партии с жизненным путём авиаконструктора Поликарпова...

Как бы не так! Он родился в той земле, что имела корень «поп»-высел села Георгиевское-Поповка. Он рвал душу в столице, зная обо всём, думая, как там батюшка Николай Петро-

*См. статьи В. и С. Рассохиных «Распятия Всероссийского не прощай!», «Вторая Голгофа», «Затянувшееся торможение», «Гобсек ВКП(б)» (о Я. Свердлове).



вич, ещё в царские времена оппозиционер ущемлений родного народа. Коля несказанно 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 многократный момент, когда он пожалел, что не уехал с Сикорским...

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

И вот первый революционный отголосок — тиф — унёс дорожайшего человека, мать — Александру Сергеевну, великолепную хозяйку, женщину, ценившую мир знаний, одарённую пианистку, привившую отхоженным душой от эпидемии детям потолок русской нравственности и культуры в, казалось бы, медвежьем углу Хмелевской волости.

Коля надолго провалился в изничтожающую яму раздумий и дёрганий собственной души. Ему виделось, что мира нет, прохожие были похожи на животных даже в дорогих мехах. Он пережил глубочайший психологический стресс внутреннего самоубийства собственного характера, и положил бы обе руки на отсечение чтобы воскресить совсем ещё не старенькую матушку, отдавшую себя счастьем выстраданного потомства.

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

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

Каждый, к глубочайшему сожалению, проходит в своё время через тяжкий 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 те труднейшие для Николая дни крутился «лототрон» времени, расставляющий знаки былого по немногим перекрёсткам его шаткой из-за нововведений биографии. Вспомнились — помощник зрителя духовного учили-



ща, непримиримый борец с ложью Богданов, родня по батюшке, привечающие его в Орле — Сергей Сергеевич и Фёдор Иванович, образованнейшие люди семейств Аракиных и Васильевых, у которых он в своё время квартировал, до утра штудирюя припылённые и с любовью отреставрированные анналы библиотек. Великолепные рассказчики и, не красноречиво сказано, хранители российской и зарубежной передовой мысли с собственным переосмыслением, в сотнях бесед с пламенным георгиевским молодцем привили ему не только уважение к корням родного народа, но и способствовали и поощряли его тягу к познанию неосуществимых доселе вершин Будущей Истины. Это было так давно и вчера...

И всё же 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 выводит скорбные строки в очередной весточке батюшке Николаю Петровичу, в Орёл: «...Порой тоска захватывает так, что буквально всё валится из рук»...

Ему думалось: ну что, если этот жизненный волчок, запущенный неведомой силою, заранее поджидает на вираже пропасти, в которую он с рождения стремится упасть? Какой силой интеллекта нужно обладать, чтобы переосмыслить формулу общежития сограждан, гиперболу бескорыстной дружбы, уравнение почтения неизвестного ИКСА и ИГРЕКА, заради одного: последующего становления отчеканенных мыслью успехов во благо родной нации, наконец, Человечества?

О, насколько ж тяжелы были эти загрузки, когда лишь только один господин Александр Антонов поднял тысячи славян с целью скинуть головы «патриотов» на корм рыбьему племени Москвы-реки и Невы! Родные Ливны тоже шумели, да так, что отголоски мятежные взбудоражили много умов страны от науки и от земли. А потом герой и знаток отравляющих газов товарищ Тухачевский выпустил с санкции партии такие «удобрения» в тела сограждан, что и сейчас их кислородные и желудочно-глазные муки режут собственный мозг стратегией все-союзного геноцида...

Не ошибёмся, сказав, что Поликарпову была в тот период



срочно необходима рука Настоящего, Бескорыстного Друга. Ведь он где-то же был, давно родился, ходил, ездил, пил, смеялся и плакал! Но где?! Всё равно, что больного спросить о здоровье...

Ещё до сдачи экзаменов в Орле, задолго до революционной бури, был у него отличный воспитатель: родственник бабушки — отец Агапий, страстный книголюб и приверженец прогрессивных взглядов, за что был в опале у Орловской епархии.

Дед Агапий, неутомимый архивариус и подвижник собственных идей, закреплённых древнейшими церковными и летописными рукописями, был одновременно неистовым вольнодумцем. Красноречивый рассказчик с актёрским уклоном, он мог часами цитировать Николая Лескова, незаметно для себя превращаясь в Очарованного странника и Левшу. Своими бесконечными и довольно справедливыми беседами по «Мелочам архиерейского быта», эскурсами чуть ли не во времена волхвов и Батыя, он оставил в памяти Коли значительное «состояние». Будучи лично знакомым, как он сам выражался, с «бумагомарателями», Агапий не без иронии предрекал «новоявленного Ваньку Грозного», а так как глубоко знал историю, не раз сказывал про злодеяния, вышедшие из разных по структуре голов, из тех, что веками владели Шапкой Мономаха.

...Ностальгия, словно вальс-бостон или симфония лучшего месяца года — любимого отрезка времени Поликарпова, кружила, вертела его сознание и порой так закруживала, что он наступал ей на её модненькие лакированные туфельки. Она родниково смеялась над ним бархатным смехом матери. Она смотрела на него голубыми, под лазурь неба глазами. Ему мерещилось, что сёстры закружили его в безостановочном хороводе, а рядом была нянюшка в подаренном им узорном платке, и тут же Серёжа с Владимиром варили в закопчённом ведре «сосняцких» раков, которые тогда были похожи на омаров...

Магнит любви к малой Родине, кто и когда выпестовал и породил тебя? С кем посоветоваться о глубоко личном, когда ты, словно человек в железной маске, в клетке ярма духовного, сокровенного одиночества хочешь быть один, хотя уже видно дзержинский прищур ВЧК всюду? Бывает, что не с кем и



тогда... бесконечная ностальгия — срабатывает сродни древнему лекарству...

Она была так похожа на ступеньки лестницы, ведущей к его милому дому, сверкающему на взгорке своей белизной... Конечно, были у Поликарпова и другие друзья, умножающиеся с каждым годом «взбрыкивающей», можно сказать, штопорной эпохи. Среди них — практичный инженер по механике, петербуржец Василий Грудков с семьёй в полном составе, мастер по опытным разработкам при И. Сикорском — Т. Павлов и многие другие влюблённые в авиацию люди.

Добрым словом вспоминались первые учителя Санкт-Петербургского политехнического: И.В. Мещерский, Н.С. Курнаков, Н.А. Рынин, И.И. Иванов, строгий декан К.П. Боклевский...

И сейчас он задумывал и творил в окружении даровитых инженеров — заведующего Техническим Отделом завода Ивана Михайловича Косткина и заведующего аэропланной производством Андрея Андреевича Попова. Задумывал произвести монопланную революцию в самолётостроении. И тут... ангел небесный поразил стрелой его сердце!

Сие происходит с миллионами, но у всех — по-разному. Бывает, ты сам крутишь вёрсты навстречу Ей, случается, Она сама приходит словно цунами — резко, мощно, непредсказуемо. Влечение и попытки найти родственную душу — наука похлеще аэродинамики. Здесь случаются бесподобные завихрения и пикирование, а ведь конструктору при всём прессе объятий, запрещено потерять голову!

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

Шура Самышкина — Александра Фёдоровна — была коренной примечательно симпатичной москвичкой, каких не счесть не только в Кожевниках. И всё-таки, в молодом враче, в разговоре с которым Николай проявил только ему известный гротеско-



вый «пилотаж», виделось что-то штрихами набросанное природой, чувствовались — ум, искренность, порядочность, глубокое гуманитарное образование, переходящие внешне — в розовость щёк при иронично-застенчивой, светлой, и тут же завораживающей улыбке. В глазах просматривался и невесть откуда взявшийся при сем возрасте жизненный опыт — опыт, увы, не кокетства, а натуральный опыт человека, вернувшегося с войны...

Действительно, экстерном (!) окончив женскую гимназию, отмечаемо проучившись в престижной школе дантистов доктора И.М. Коварского и на медицинском факультете Московского университета, дипломированная Шура проявила максимум воли и мужества, отдавая силы всем больным сыпнотифозного госпиталя, действовавшего в годы Гражданской. Души не чаяла милостивая Шура, немного и всё же заметно похожая на молодую Шульженко, в своей старшей сестре Марии, которая привила ей прямо болезненную любовь к искусству, в первую очередь, к живописи. Было бы глупо удивляться, на то была веская причина. Муж сестры, Михаил Степанович был близок к знаменитому семейству Третьяковых. Глава его — Павел Михайлович, заменил ему с братом отца, слишком рано ушедшего от них, когда они жили в Костромской губернии. По празднествам и выходным грустноватые и задумчивые сироты Ершovy расцветали, подобно в мае: благодушный меценат, спаситель художников, пускал ребятишек в такую экскурсию, какую и сегодняшние настоятели галереи его имени ни в каком из цветных и чёрно-белых снов не видели! Вообще, справедливо сказать, что опекаемые дети, несмотря на «колючесть» фамилии, росли образованными, умевшими самостоятельно мыслить, что привело позднее к обширному кругу порядочных знакомств, за круглым столом которых нередко поднимались вопросы, исторически освещающие факты и домыслы покорения Человечеством неба. Что ж, если допустить волю доброй шутке, то перефразируя Сергея Тимофеевича Аксакова, одного из любимых Поликарповым писателей, очевидно одно: где нет ершей, там нет русского духа, о чём кстати, говаривал и король слова — Александр Сергеевич Пушкин, а также незаслуженно забытый Пётр Павлович Ершов — не родственник ли?...



Итак, видный россиянин неопределяемых лет внезапно для себя осознаёт потребность видеть и разговаривать с Александрой каждый день — она ему н у ж н а так же, как солнечный свет, точно, как его «воздушная» работа. Уважение, совмещённое с ухаживанием — не все знают — похоже на строительство копии маленького аэро, и если модель крепка и держится в воздухе, значит, самолётище будущий будет жить. Другими словами, будет контакт — будет новая семья радовать всех. Николай, внимательно готовясь к встречам, превзошёл самого себя: его скромный гардероб «потолстел» за неделю. Он, словно подросток, «барражировал» в поисках лучших цветов и влетал с ними на порог Главкоавио, будто сам был сверхмощным монопланом. Галантный мужчина атлетического телосложения превносил в стирильное женское общество эталон романтической истории, однако с фундаментальной серьёзностью. Шурочка, польщённая грандиозностью чувств и намерений Николая, конечно, не могла отказать: они год назад нашли общий взгляд и общий язык — в 1923 году она уже... товарищ Поликарпова.

Вместе с тем эйфория освобождения чувств и мыслей не освобождала буквально помолодевшего Николая Николаевича от проблем, связанных с проектировкой и постройкой нового самолёта. И хотя натуральному вражью («доброжелателям») следующие строки покажутся неуместными, как не упомянуть мотив песни, обожаемой многими соотечественниками:

*Первым делом, первым делом самолёты,
Ну, а девушки... а девушки потом!*

Как отмечалось ранее, Николай Николаевич, ведя преподавательскую деятельность в Авиационной технической школе ВВС и выступая со статьями в лётной периодике, пришёл к выводу, что сложившиеся «бипланые» теоремы надо в корне менять. Поддержанный И.М. Косткиным и А.А. Поповым, он не устаёт повторять инженерной молодёжи и ветеранам о значении нововведений в молодой самолётостроительной отрасли. Показательно, что в те годы не только в России, но и в развитых странах Европы и Запада концепция биплана, даже при имеющихся



моделях монопланов, явно преобладала в думах ведущих конструкторов, незаметно «обрастая» тенденциозностью и консерватизмом. Признанные корифеи — Антони Фоккер, Клаудиус Дорнье, Эрнест Хейнкель, Гуго Юнкерс, братья Шорт, Девуатин, Розателли, американцы Гленн Кертисс и Лерой Грумман, отстающие, но и талантливые японцы Дзиро Хорикоси, Томио Кубо и другие, несмотря на погоню за скоростью, не спешили отречься от проверенной в боях схемы. И совсем не потому, что были подвержены конструктивной боязни или были недальновидны. Просто опыт Первой мировой войны отнюдь не означал, что бипланы подлежат комиссованию или списанию по неполному служебному соответствию. Направление поиска альтернативных вариантов большинства сводилось, как правило, к высокой эксплуатационной надёжности конструкций при их облегчении, к мощности и увеличению моторесурса авиадвигателей, а также высокими темпами шёл пересмотр параграфов аэродинамики. Значимым фактором удачи боевой и мирной машины был факт постановки её в крупносерийное производство. Причём связующим звеном к таковому относились пожелания всего испытательного корпуса людей, причастных к созданию любой из моделей.

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

Поликарпов, как умелый организатор, проявил недюжинные способности, разбив проектирование по «конвейерному» принципу. Каждая секция его КБ теперь работала эксклюзивно по отдельным слагаемым самолёта — двигателю, фюзеляжу, оперению, математическим и чертёжным расчётам, и, чтобы вы думали? — конечно же, авиабухгалтерии...



Зная правильность формулы, зарождающей понятие «фирма», главный инициатор создания маневренного истребителя с собственным знаком качества столкнулся с некоторым недопониманием коллег, почувствовавших себя «подвешенными в аэродинамической трубе», ибо по их мнению, бороться с заматеревшей в конструкторских кругах кустарностью было тогда не в руку. Однако ошибкам в суждениях подвластны, как известно, повсеместно. А ссоры и споры, в свою очередь рожают истину. Лучший здесь лекарь — время. Вот пахарь: ходит он за плугом по полю, думает — «Сделаю щас, с Богом, и сыт буду год. Глядь — весна...»

Дискуссий в ходе разработки и последующей постройки хватало с лихвой и не без оснований: сказывались слабая матчасть, финансовые нестыковки, отсутствие комплектующих, квалифицированных рабочих рук и, как обычно, мощной силовой установки. Работа, словно течение бурной горной реки, страшно 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 свежешахнувший и бликующий под лучами солнца истребитель огласил округу рёвом четырёхсот «лошадей» штатовского «Либерти». Все, кто собирал его, чертил, красил, задумывал и лелеял — собрались, чтобы оценить первенца в воздухе, и были внутренне довольны, что испытания доверены ни кому-нибудь, а ветерану Первой мировой, художнику, инженеру и опытному пилоту, внуку мариниста И.К. Айвазовского — Константину Арцеулову.

Прогрев, рулёжка, пробег — вроде всё шло нормально. Вдруг через несколько секунд после взлёта, детище с заокеанским «сердцем» упорно потянуло на вертикаль. Все попытки пилота свершить чудо неподдающейся ручкой управления остались только 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 лишь счастливая случайность, что мастер пилотажа Ар-



цеулов, благодаря профессионализму отделался гипсом. На машину же не поднимались глаза: первый монопланый мусор...

Как выяснилось, причины авиаЧП «прятались» в положении центра тяжести машины относительно крыла. Другими словами, проектная группа допустила ошибки при весовой балансировке самолёта, без учёта обязательных испытаний ещё на модели. Видный и компетентный чин, начальник конструкторской части Главвоенпрома Б.Ф. Гончаров, анализируя происшедшее, официально подчеркнёт:... «на данную аварию надо смотреть, как на одну из тех ошибок, которые постоянно возникают у конструкторов вследствие недостатка теоретического и экспериментального материала».

Казалось бы, вывод не оставляет почвы для размышлений — обозначенные скупые нюансы, ошибочно заложенные в низкоплан в преддверии аварии, акцентированы выше. Поликарпов с ближним кругом угрюм, молчалив. Он понимает, что 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, Мусинянцем. Общими силами надо срочно разрешить вопросы, связанные с оперением, центровкой, углом заклинения, формой, длиной, радиатором Ламблена, даже стилем фюзеляжа и киля... Эх! Как часто говорит русский фольклор, «Не в сказке сказать, не пером описать!» всего того, что огромной и ответственной ношей легло тогда не только на поликарповцев.

Возрастающие с каждым годом требования к скорости и манёвренности хороши всегда в устах тех, кто не напрягается, а требует. Между тем у создателей тысяча и одна проблема с ещё не летающим маленьким свирепым зверем, коим является истребитель. Королева 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 такие «пощёчины», после которых следуют горестные ритуальные услуги...

Честь поликарповцам! Фиаско с первенцем не опустило им



руки и не заиклило энтузиастского стремления покорения новых высот. Пока Арцеулов не чаёт скинуть с себя гипсовые «Латы» как можно шустрее, Поликарпов решает обратиться за помощью к ЦАГИ. Попутно он подвергает модель основательной обдувке в аэродинамической трубе, сплачивает товарищей вокруг постройки второго экземпляра моноплана, короче, не хочет и не желает сдаваться. Каково же было его удивление, которое спустя несколько дней передалось выздоровевшему Арцеулову, когда малыш-копия полностью повторил свою «брыкастость» при ветродуйных испытаниях! А как он был доволен, когда «палочка-выручалочка» — специальное оригинальное устройство «вилочка», разработанная сотрудником ЦАГИ Константином Андреевичем Ушаковым, дала возможность определить 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 — всё это было присуще Поликарпову от зари до финиша своих проектов и разработок.

К испытаниям окончательно модернизированного ИЛ-400б, помимо «крёстного» машины Арцеулова, привлекались опытейшие лётчики страны Александр Иванович Жуков и Аркадий Никифорович Екатов. «Истребитель первый» соответствовал обозначению: один из первых в Мирове свободнонесущих низкопланов весом около 1510 килограммов, он наконец-то «упрятал за пазухой» долгожданный мотор М-5 мощностью 400 л. с. (очевидно, лицензия «Либерти»).

В тот день погода вновь распростила объятия. Чистейшее весеннее небо, движение уходящей зимы через журчанье вод, масса улыбок присутствующих и хорошее настроение. Поликарпов в ряду первых, не суетлив, но заметно обеспокоен.

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

— Воздух покажет, Николай Николаевич... До встречи! — и



Жуков, утвердительно кивнув, плавно увеличив обороты, вырывает курсом на старт.

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

«Такого энтузиазма и воодушевления мы уже больше не переживали, — позднее отзовется о том знаменательном дне Николай Николаевич.

— С каждым последующим самолётом проблемы конструирования вырисовывались всё 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. Одним словом, экзамен на зрелость был сдан, хотя и не пошёл экстерном. Хорошо ещё, что обошлось с падением Арцеулова в 1923-м и Шарاپова в 1927-м. Впрочем, у главного учителя-Игоря Сикорского дела обстояли куда хуже: кто знает, к чему пришёл бы выдающийся изобретатель без помощи русской диаспоры, и в первую очередь, Сергея Рахманинова, любившего не только симфонию, но и технику. Да, и через океан и Европу доходили слухи, что «папа» «Муромцев» свою первую «ново-светскую» машину создавал в полуразрушенном курятнике...

А на далёкой Родине, весной 1924 года, после повторных успешных испытаний рассматриваемого эталона, им глубоко заинтересовались военные, настоявшие на немедленном запуске истребителя в серийное производство. То был первый заказ командования ВВС РККА на собственную машину с отечественными материалами и комплектующими. Для многих тот год был трагичен: ушёл из ревжизни товарищ Ленин, в учении которого многие ошибались, не отдавая себе отчёта. Ну а для бывшего «Дукса», он — 1924 год — отождествлялся с гордостью — заказ нёс в себе работу в объёме 33 экземпляров...

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

— Ай да мы! Впору бы не двухпудовые гири таскать, а коньяч-



ку по рюмашке дерябнуть! Или я не прав, Николай Николаич?

— Надо бы вооружение усилить... пушку бы на него, цены б моноплану не было! Тут недавно среди ночи задумался: а не прикрыть ли нам колёса обтекателями в виде горизонтальной «капли»? Что думаете?

— Да, кстати, а что у вас, Дмитрий Павлович, с вашим «бисом»? Не отмечались в Реввоенсовете Республики? — интересовался неистощимый затейник, постукивая по привычке по лавочке, точь-в-точь, как по трибуне, когда выступал перед аудиторией.

— Экий вы, Николай Николаевич, — сама 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 пока экземпляров. И вот ещё, чуть не забыл, вы слышали хорошую новость? Фрунзе приказ отдал о снятии всех летучих иномарок с вооружения. Видать, наши-то не отстают!

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

Задумывал, строил, добивался ассигнований правительства ради запуска боевых машин, а сам по натуре, думается, был себе на уме романтиком. Ещё в Георгиевском, начитавшись «лукоморных» классических и народных сказок, он поразил маму, отца, сестричек и братьев самостоятельностью построения набросков, рисунков, аппликаций, умением чувствовать краски реальной природы, удивлял зрительной памятью, натюрмортами и точной «поймкой» 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 совсем маловато, позднее безжалостно жглось антинародным режимом, человек, обладавший сердцем над облаками и разумом патриота, находил минуты для великолепных рисунков, достойных передвижной выставки и для автобиографических заметок, которых следовало издавать и переиздавать сотнями тысячами тиражами...



Труднейше ответить сегодня, какой из суровых отрезков жизни был для конструктора безраздельно 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 квартиру, он услышал голос родной кровинки. Александра со сверкающими влажными глазами подарила первопроходцу небес родного «пилота» — дочь, наречённую счастливыми родителями красивым и редким именем — Марианна...

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

Папа, папуля, папенька, батюшка, отец, батько... Ничего вроде особенного в глазах нэповских мещан и прочая единицах новоявленной партийной аристократии: устно поздравили да и ладно — набор общих фраз и шаркающих ужимок с улыбками. Лучшие из лучших друзей были немногословны и задержались в гостях больше обычного — их поддержка была давней и внутренней. Они все рады бы отпустить Генерального в долгий отпуск, но он, увы, был неотпускаем — государственный человек в поле государственного внимания. А мечты... Они остались в цепкой памяти и иногда 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 всем коридорам и площадкам куда бы он не заходил — «достиг... достиг... достиг?..»

Не стоит удивляться, что работа не заставила себя долго ждать. Мысли были рядом с Шурой и Марианной, а громозвуч-



ная контора — Авиатрест, озабоченный малым количеством пассажирских аэропланов, направляет конструкторскому бюро госзаказ на проектирование пятиместного полуторараплана. Одно из главных условий проекта в приказном порядке обязывает к тому, чтобы машина имела грузопассажирскую модификацию. Ему бы попасть в Книгу рекордов Гиннеса или «Успехи лётчиков и ВКП(б)» за быстроту постройки (30 дней), но ...при всей чёткости коллективного проектирования, вновь подвела многоцилиндровая иномарка. Германский «Майбах» оказался «жидковат» и не хотел тянуть детище Поликарпова и Семёнова*.

А до этого, летом того же года поликарповцам здорово подфартило: два максимально облегчённых и усовершенствованных разведчика Р-1 успешно 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 своей технической мощи, советские лётчики — новое подтверждение своей доблести и искусства».

Надо сказать, что 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 краснорядными истребителями, получившими, как сейчас говорят, «сертификат соответствия». Немаловажно, что на них проходили школу лётного мастерства молодые, только ступившие на этот путь воспитанники передовых учебных заведений. На них лётчики-испытатели и рядовые пилоты всячески пытались совладеть со штопором — коварным явлением и злостным врагом всего, что не от природы летает...

Год спустя, находясь в постоянной профессиональной борьбе за коллективное проектирование с обязательной взаимозаменяемостью всего, что имеют крылатые машины, Поликарпов сме-

* 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, свободнотонущий первенец был не принят на вооружение ВВС РККА по соображениям опасности в пилотировании.



ло идёт вперёд и назначается начальником Отдела Сухопутного Самолётостроения ЦКБ Авиатреста. Под его руководством выпускается новый истребитель-биплан И-3 с мощным мотором жидкостного охлаждения BMW-VI, который после испытаний лётчиками НИИ ВВС так же, как и «первый» был принят на вооружение. На новой ответственной должности, Николай Николаевич налаживает контакт с новыми друзьями — своим заместителем В.М. Ольховским, ведущими конструкторами А.А. Крыловым и С.А. Кочеригиным, подающими надежды инженерами — М.О. Фасолькиным, М.К. Тихонравовым, Л.И. Сутугиным и С.Н. Шишкиным, 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 в себе плод общего сотрудничества, был двухместный истребитель 2И-Н1, более известный под обозначением 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 существенных «детских болезней», а по скорости самолёт пролетарията подлетел к рубежу, равному 270 км/ч.

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

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

Смелые мужчины давно пережили мальчишеский возраст. Однако рекордная погоня, стремление быть всюду первыми и лучшими при забывчивости степеней риска, увы, приводят к



плачевным результатам как их собственные семьи, так и конструкторов. Ближе к финалу показательного полёта бесстрашный Филиппов развил болидную скорость под 300 км/ч, устрашающую всех поголовно пешеходов. В результате прессового давления на крыло сил с сокрушающим «КПД», 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...*

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

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

Да, такой воле многим русским и не нашим стоит завидовать и завидовать. Человек-оркестр ещё находил время для шутки в уместном кругу, лично выезжал к родственникам погибших, помогал позже, чем мог помочь. И тем труднее было осознавать, 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 собственное спасение, но Ариадниной нити он никогда не увидит. У него была другая лучшая подруга — Её Величество Интуиция. Но далеко ли может видеть и шагнуть она, когда сверхкруто переутомлена и загружена?

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



С тех катастрофичных моментов славный калининец, а вернее георгиевец, уделяет потолок внимания прочности, не упуская из вида скорость и манёвренность. Одноместный И-3, облётанный по весне 1928 года, представлял собой одностоечный полутораплан (биплан с меньшей нижней плоскостью), с хорошим мотором BMW и аккуратным, выверенным фюзеляжем, который выклеивался из шпона. В авиаформирования ВВС РККА он поступит несколько позже — с середины 30-х годов. Нельзя сказать, что он был устаревшим, ибо легко приближался к 300-километровой скорости, неся мощное вооружение и одну из первых отечественных авиационных радиостанций. С этого времени раскрутка, если можно так выразиться, общего винта молодой советской промышленности примет подконтрольные, гигантоманские обороты, причём широкомасштабность явления «Пролетарий — на самолёт!» сыграет решающую роль в годы войны, которую, кстати, мало кто оперативно предсказал в конце 20-х годов...

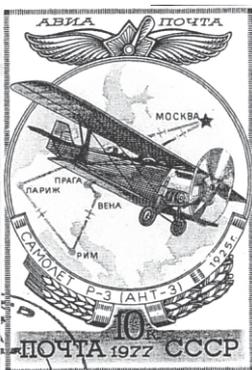
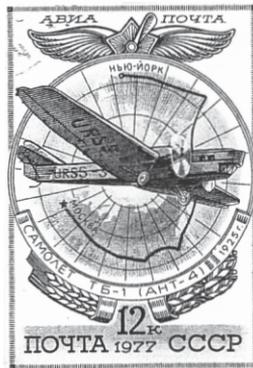
А по злому року, за 13 лет до неё, первый пятилетний план, включавший в себя и авиационную промышленность, захлестнул Мастера и его друзей в стремительный вихрь событий, перекраивающих всю страну от Владивостока до Мурманска, от Мурманска до Бухары. Вот и мы... люди из будущего, зримо подошли к началу нашего повествования о Николае Николаевиче. Помните, речь шла о Дорнье, Рорбахе, Фоккере и многоцелевом самолёте Р-5? Никто и не подозревал, что у высококачественно продуманного и собираемого воздушного «драндулета» появится вид на долгожительство при настоящем лётном характере и похвальной энерговооружённости! Безусловно, его судьба нерасторжимо связана с тысячами летающих пролетариев и настолько захватывающе-интересна, что привела нас к мысли создания единой главы о столь замечательном детище поликарповцев.

Позднее, в 1931 году поэт П. Герман напоёт текст неповторимого Авиамарша, громыхавшего и любимого повсеместно. Песня — она по-своему отражает веянье ветров времени, чувства, устремления, гордость молодежи — СССР — своими свершениями и частично смыкает с нации тот позор индустриализации-



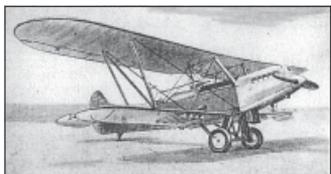
коллективизации, о коем не было принято болтать языком. Потому не видим зазорности промаршеровать заново цитатой. Да и странная наша молодёжь обязана хоть малость помнить песенный репертуар честной и порядочной молодёжи тридцатых. Всего четверостишие:

*Бросая ввысь свой аппарат послушный
Или творя невиданный полёт,
Мы сознаём, как крепнет Флот Воздушный,
Наш первый в мире Пролетарский Флот!*



Глава вторая

ИСПЫТАНИЯ — ВСЮДУ



*Налёт километражный не измерен,
И в веке ИКС покажется не прост:
Во славу буден вписывался Подвиг,
Чтоб знала «Ось» калибры красных
звёзд!!!*

Неопубликованный цикл стихов
«Освободите воздух от господства!»

Р-5! Как много судеб с ним сплелось, а сколько жизней, сколько добрых дел трудяга перевёз.... Что же он из себя представлял в то ещё мирно-доброе, предшествующее пику репрессий времячко? Как и обещали, заводим «моторило» не слишком поверхностного разговора...

Двухместному полутораплану 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 была переоборудована в двухпоплавковые гидросамолёты и охраняла морские рубежи Родины. Одним словом, Р-5 был в своё время самым растиражированным другом ВВС, ГВФ, Аэрофлота и Полярной авиации вплоть до 1936 года. Элитный и необлётанный лётный контингент получил в своё распоряжение самолёт, равного которому не было ни в одной стране, поскольку 11-метровый «вольнонаёмный» занял первое место на международном



конкурсе разведчиков, опередив неплохие аналоги из Франции, Англии и Голландии.*

Зарождение и выход в небо подобной многоцелевой машины были не спонтанны и обуславливались надобностью подобного самолёта в ВВС РККА взамен устаревшему Р-1, являвшегося копией попавшего к нам в качестве трофея «затуманного» (английского) «Дэ Хэвилленда-9». Одновременные попытки ЦАГИ, конструкции Шишмарёва (Р-3) и Крылова (Р-2), поликарповская модернизация 1926 года не внесли существенных перспектив в планы руководства ВВС по причинам тихоходности и утяжеления. Никакой из выводов, как его не крути, не уходил от истины, заключающейся в том, что Советам необходим новый массовый самолёт с трезвой оглядкой на за границу, которая спонсировала реванши. В то время ядро самолётного парка каждой из ведущих стран было глубоко не совершенным. Однако итальянский воздушный «тиффози» генерал Джулио Дуэ обоснованно изложил генералитетским и ведомственным «тормозам» роль бомбардировочно-штурмовых эскадр в грядущих баталиях. Что ж, 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. (Более подробно см. его книгу «Господство в воздухе», возможно сокращённую в московском переводе от 1935 года).

Поликарпов, крепко загруженный не только по проблемам и системе ОСС, начал работу с товарищами под занавес 1926 года. Авиатрест особо не располагал к облачным дебатам и обещал помочь новинкой — мотором М-13. Но с одним «но» обычно встречается и второе. Нельзя сказать, что двигатель был «сыроват»: поршень — его хоть снизу, хоть сверху толкай, есть чрево многоцилиндрового «визгуна». Проблема вольно или невольно упиралась в сроки недавно организованного серийного производства. Николай Николаевич никогда не считал нужным ждать поставщиков, и был прав! Хорошо ещё, если мотор вообще при-

*Конкурс и испытания проходили в 1930 году в Тегеране.



везут и по дороге не разворуют; всякий знал — в Республике орудуют, увы, не одни басмачи...

Вопрос с силовой установкой был разрешён через народное золото, путём приобретения лицензии у «Баварише Моторен Ваген» зимой 1927 года, в частности, выбор КБ пал на BMW-6. Мало-помалу появились у поликарповцев и первые эскизные намётки. Не сгоряча разрешались споры. Высказывались мнения по материалам и взаимозаменяемости деталей, комплектующих, оборудования.

Поначалу камнем преткновения неожиданно встала сама конструкция «Рэшки»: консерваторы с опытом настаивали на бипланной компоновке, другие — считали более выгодной схему полутораплана*. Поставить обеим сторонам по «пятёрке», без сатирики, невозможно: логика говорила о том, что оба модных направления имеют «право на небо», что, собственно, признавал и уважаемый товарищ Поликарпов.

Общее дело давно находилось под контролем и патронажем начальника Управления ВВС РККА Петра Ионовича Баранова и его заместителя Якова Ивановича Алксниса, людей военной косточки и выдающегося организаторского таланта. В первых числах июля 1927 года, Научный Комитет при Управлении ВВС даёт добро на строительство макета упомянутой концепции, а его представители с неослабевающим вниманием знакомятся с рабочими чертежами.

Характерно, что учитывая заказную массовость серии, проектировщики заранее позаботились о себестоимости аппарата, акцентируя внимание на древесном «золоте» Сибирюшки-матушки, т. е. конструкция несла в себе 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, и, соответственно, хвостового оперения и крыльевой обшивки.

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

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



Обкатку и «встряску» очередного первенца проводил бесстрашный штурман Михаил Михайлович Громов, замечательно отличившийся в 1925-м при перелёте Москва — Пекин — Токио в товариществе с М.А. Волковойновым, В.П. Кузнецовым, Е.В. Радзевичем и другими славными авиаторами и пропагандистами лётного дела. Помимо него, по Программе госиспытаний проводил штурмовку небес воздушный рыцарь Писаренко, ряд других 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».

Профессионалы НИИ отметили устойчивое парашютирование, терпимые сквозняки в кабине, не оставили без внимания главного врага — штопор, возникавший на 70 км/ч, или при спровоцированном вводе. Импонировали в Р-5 короткий разбег и посадка, чуткость управления и положительное прохождение воздушной «акробатики». В общем, товарищ Алкснис, недавно выучившийся на лётные «права», далеко недаром зафрахтовал за собою снежного цвета Р-5. Командующий ВВС Страны Советов должен поспевать всюду — «Руссо-Балт», «Паккард» или «Промбронь» для него были уже игрушкой.

Любопытно, что Алкснис по долгу службы не раз бывал в Орле, и вполне вероятно, находил много общего при встречах с Поликарповым, передавая ему своего рода весточку с Родины...

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 войс-

*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.



ковые части (авиабригады) Белоруссии и Украины, где с должным, нещадным образом красноенлётами были проведены испытания, приближённые к боевым условиям. В ходе их впервые были проверены делом опыты топливозаправки в воздухе и приёма с земли секретных депеш с учётом беспосадочных заходов разведчика над ожидающими их аэродромами и наблюдателями. В свою очередь экипажи тяжёлого бомбера Туполева № 1 остались довольны возможностью увеличения продолжительности полёта до четырёх часов.

Вообще, следует заметить, что Поликарповская новинка нашла немало почитателей. Среди них признанные «тузы», красные орлы — Алексей Ширинкин, Борис Куприн, Евгений Тартаренко, Яков Моисеев, заводской воздушный «каскадёр» Александр Жуков и многие другие.

Натан Маркович Бахрах, главный инженер авиазавода, повсеместно в лётных кругах повторял Поликарповскую формулу строительства Пролетарского Флота: «Наша задача — не «лепить» самолёты из готовых образцов, — подчеркивал Николай Николаевич, — а создавать новые, оригинальные конструкции, попытаться отрешиться от укоренившихся устаревших понятий в конструктивных и организационных вопросах... С помощью небольших изменений конструктивного характера самолёту можно будет придать новые свойства, которые позволят ему сравнительно долгое время держаться на вооружении».

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

Первым месяцем осени 1930 года тройка Русских Пятёрок в составе — Фёдор Широкий, Яков Шетель, Феликс Инганиус, Иван Спириин, Александр Мезинов и Михаил 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. Уже тогда главное ударение ставилось на... экспорт добротных аэро



странам мусульманского мира и тем державам, что пока находились на «околице» авиаиндустрии.

Все участники воздушной экспедиции протяжённостью 10 500 километров стали авторитетнейшими асами в глазах молодёжи, а также орденосцами. 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 теневого Люфтваффе, но они стояли ещё на глиняных ногах и предпочитали закулисную критику, не снимая «паранджу»...*

Всевозможные «Правды», порою полные фарисейства и показательной идеологической лжи под шефством Сталина-Мехлиса и пр. борцов с оппозицией, естественно, выглядели бы глупо, не включив фанфары на фоне грандиозности успехов. Вдобавок, Аэрофлот был довольно перетянут узлом возникших 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 спешно формируется авиаотряд агитаторов прессы ВКП(б), которому она (партия) сверхсрочно ставит задачу № 1: матрицы рупора пролетариев любой ценой должны быть доставлены в крупнейшие промышленные центры — города страны.

Один из немногих биографов Поликарпова, журналист, организатор авиаотряда «Правда» А. Магид, упоминая лётчиков Янышевского, Никитченко, Добрынина, Местона и др., приводит любопытный диалог новых русских по поводу методичного снабжения народа вопреки 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».

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



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

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

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

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

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

А между наслаждением населения свежешапяющей периодикой, незаметно, но целенаправленно происходил рост производства самолётов, который в то же время вышел на среднесерийный рубеж — около 340 экземпляров. Все они проходили, образно говоря, тщательнейшую проверку ОТК. Заводские мастера пилотажа А. Екатов и А. Жуков к концу «небесного» дня буквально 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 главным образом командному составу, т.е. элите ВВС РККА.

Через год, несмотря на тяжёлую обстановку в стране и об-

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



щую ненависть зарубежья, массовка расширялась с достойными похвалы упорством и энтузиазмом, в результате чего поликарповцы приблизились к объёму производства в размере около 900 штук, причём увидела небеса обетованные модификация штурмовика. Тогда же, помимо активного контроля за центровкой, Р-5 получил огневое ДП — четыре пулемёта ПВ-1, с «пропиской» в обтекателях нижних крыльев.*

Заматерелая эмиграция, буржуины и керзоны, по справедливости соблюдая дистанцию, осознавали мощь интеллектуальных и оборонительных мероприятий русских, в связи с чем авиажурналисты престижных изданий с помощью рассадника агентства делали объективные выводы для себя. 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 отменить, что «господин Поликарпов является хозяином огромного конструкторского коллектива, равного которому ещё не знает авиационный мир». Действительно, многообразие, даже калейдоскопность идей «хозяина фирмы», мог доказать любому из янки господин Игорь Сикорский, создавший неплохую амфибию «Бэби клиппер» и ряд других известных авиапрофи машин...

Николай Николаевич никогда не был склонен афишировать себя и работу КБ посредством всевозможных пресс-конференций или бессистемных брифингов, создаваемых болтунами и болтушками древнейшей профессии в оправдание существования самих себя. И всё-таки, забегая вперёд, видится примечательным его признание спустя время:

«Несколько лет тому назад на международной выставке в Париже меня познакомили с одним французским конструктором, имеющим мировое имя. Мы долго разговаривали. Под конец беседы он с недоумением спросил меня, что питает наше

*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.



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, да разве мог увидеть своё будущее король истребителей, когда прекрасные слова об Отчизне вернутся ему бумерангом гнусного ложного обвинения во «вредительстве»?!!! Однако временно «остудимся»: разговор о неподдающемся никакому сленгу законном беспределе будет, предупреждаем, особый...

...1932 год принёс с собой мало улыбчивости. Единственным, что стимулировало творческий запал, было внедрение в лётные когорты авиационного двигателя М-34, представлявшего более совершенный модельный ряд, созданный на фундаменте практичного М-17. Мотор, вышедший из-под пера выдающегося русского двигателя, племянника Н.Е. Жуковского, Александра Александровича Микулина в тесном сотрудничестве с лидерами НАМИ — пережил массу бюрократических 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 двигательист Николай Романович Бриллинг, в тот период, к счастью, был освобождён....

Первоначально местом серийного производства предполагался Рыбинск. Однако волокита со сборкой V-образного «ревуна» вынудила замечательного «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 поныне был там, чему немало поспособствовал тов. Марьямов, беспричинно выступавший против нововведений Микулина, несмотря на то, что сам был неплох как специалист. В 1932-м враги поневоле вновь встретятся на заводе имени М.В. Фрунзе. И всё же, неполадки с коленвалом и личностные нестыковки не помешали



запуску первой партии этих двигателей мощностью 750 л. с. (взлётная — 830).

Они-то и попали под капоты Р-5, причём 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», — с известным горийским акцентом похвалил он собравшихся, а затем с визгом покрывшек 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...

А пока демон, жаждущий кровопролития ещё дремал, с санкции военных было решено перевести М-34 в бомбардировочную область, по причине «голода» подобных двигателей на крыльях первых мастодонтов Андрея Туполева. При этом Р-5 никто не собирался увольнять в запас: постройка выверенных практикой образцов продолжалась во всёвозрастающем количестве, ознаменованном выпуском более 1500 машин к финалу 1933 года.

Николаю Николаевичу, лично участвовавшему в испытаниях морских разведчиков, не без основания, было чем гордиться. Работа, проведённая его коллективом, отразится и 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. Причём подавляющее большинство их было принято на снабжение ВВС и строилось в крупных по тому времени сериях.

Этими работами положено твёрдое начало собственного опытного самолётостроения в СССР. А так как всё пришлось нам



начинать впервые, ибо ЦАГИ, ВИАМ и ЦИАМ организовались и начали работать значительно позже, примерно, 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 о деятельном 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. А когда работа подразумевала контакт с водной гладью или лёгкой рябью, Николай Николаевич, думается, души не чаял вместе с пилотом пройти этот щемящий по-детски восторг от простора и брызгообразования. Хобби — это не назовёшь: барсивость и глиссирование шутить не любят. Скорее, то была одна из немногих отдушин в жизни творца, какая-то степень свободы и безмятежья до горизонта...

Кто знает теперь, не Дмитрий Павлович Григорович, бесценное светило морской авиации, и не молодой ли товарищ Вадим Шавров привили Поликарпову увлечение гидросамолётной практикой, будучи влюблёнными в неё со времён мальчишеской мечты? Уважаемый Дейнека отнюдь не спонтанно взялся за карандаш и кисть, создав позднее «Будущих лётчиков». Когда-то работчик 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. Именно она дала Родине плеяду отличных авиаконструкторов, имена и машины которых с уважением чтут во всём Мире. Тема, кстати сказать, полностью не исчерпаема: возьмите зачерпните ситом воды — в данном случае с покорением многомильных расстояний одно и то же...

Проблем у морской авиации, пожалуй, было покруче чем у сухопутной. Заметная недалёкость командования Советскими Флотами при сравнении, например, с международным бумом

*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.



авианосцев и палубной авиации может обуславливаться тем, что был другой бум — бум пятилеток, затем национальный шок от репрессий. Рукотворная полундра унесла немыслимый «тоннаж» лучших флагманов и корабелов. Но мы вновь отвлеклись...

Итак, морские разведчики и базовые торпедоносцы были созданы в союзе с одарёнными конструкторами Вадимом Шавровым и Василием Никитиным. Незначительные переделки коснулись, естественно, шасси (двухпоплавковое деревянное у «гидро»), хвостовой части, фюзеляжа, имелись и свои «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 различались при аналогии с серийным образцом. Первый «а» было чуть не потерпел даже фиаско, ввиду маломощности производства и слабой матбазы Таганрогского завода № 31 (лодки И.В. Четверикова подверглись той же печальной участи). Фаворитам ВВС РККА подобный выверт отечественной промышленности был явно не по нутру; и без того удручали условия, высказанные на переговорах Эрнестом Хейнкелем и Алессандро Маркетти... Любопытно здесь вот что: почему наши лидеры и дипломаты не вышли на Реджинальда Митчелла, братьев Шорт, Майо? А вдруг консервативные англосаксы оказались бы поговорчивее? Как никак, не раз «золотую нимфу» у Жака Шнейдера увозили...

Впрочем, граница была далека, а заодно и черства. Всё одно что для пингвинов — Сахара? Со второго полугодия 1933-го Московский авиазавод № 1 испытал опытный образец, а затем отличился выпуском свыше сотни крыльев над морем.*

Машина Василия Никитина рационально задумывалась одноместной, хотя, думается, 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

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



приближены ко дню бегущему (образно — по волнам). Испытания проводились в середине зимы 1934 года: сначала на Ходынке, чуть позже пилотами НИИ ВВС. Блестящее командование Морских Сил Республики, зная потребность этого класса машин для ВМБ Флотов, опытную партию Р-5т оперативно 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. Совсем мизерная часть — в пользование бравым сынам КБФ. По обозначенной причине, очевидно, Северному Флоту их вообще не досталось. Здесь остаётся лишь сожалеть, что Иосиф Сталин держал больше кабельтова от собственного Флота и кораблестроения, в чём вы можете убедиться, прочитав воспоминания наркома ВМФ адмирала Николая Герасимовича 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 хитрой Императорской Японии...

Возвращаясь к самолётам суши, напомним, что существовали различные модификации Р-5, главным козырем которых было их вооружение. Нашли широкое 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. Серьёзней подошли к размещению бомб в центроплане — господин Шикльгрубер обязывал быть начеку...

Было бы несправедливо, без упоминания об опыте применения дизелей ЮМО и гусеничного шасси, турбокомпрессоров, грузо-пассажирских вариантов фюзеляжей, а также детально доработанных кия и оперения.* Как помнит вдумчивый читатель, «Р-5 и сыновья» оказались беспримерно вездесущими

* 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 Гродзем осенью того же года.



машинами, нетребовательными товарищами нового поколения военлётот.

Почти шести тысячам экземплярам поликарповской марки предстоит беспощадная борьба за существование, а честнее выживание в годы героизма повседневья и в жесточайшую годину Великой Отечественной. И первый экзамен на прочность и зрелость советской авиапромышленности принимал у них Его Величество Беспощадный 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 прапрапрадедушки всех дедов Морозов! Сверхшквальное королевство непредсказуемо и коварно. Никто в громкоговорящем безмолвии не застрахован от вынужденных дрейфов, цинги, макси-тоннажного обледенения и просто, и трагично — пропажи экспедиции без вести...

О, сколько ж судеб тобою перемолото, необуздаемая частица Света! Погашены миллионы глаз. Тысячи сирот-семей крайне мужественных первопроходцев и душевных скитальцев с налётом гордого авантюризма — выплакали Горячий океан слёз, не дождавшись вас на рейдах портов и у причалов. Бесконечный поиск новых кратчайших маршрутов, организация колоний «робинзонов» поневоле, полная отрешённость от Мира, желание сослужить Человечеству или навсегда «вмёрзнуть» в его историю — всё было с необозначенной степенью вереницы других психологических, моральных, 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 со «спейс гёрлз» тебя, увы, не отогреют и не прельстят. Ты — раб собственной Любви к вечной девственнице — Снежной Королеве и никакая Герда от её зеркальных осколков памяти тебя не спа-



сёт. Романтизм покорения неизвестного, случается не расширяем, а изредка бывает и фанатичен...

Впервые товарищ Удача улыбнулась пролетариату в 1932 году, когда ледокольный ветеран «Сибиряков», посредством отважных усилий команды, стал рекордсменом покрытия водно-солёных толщ в одну навигацию. Эстафетки славных дел Семёна Дежнёва, Витуса Беринга, Георгия Седова, Владимира Русанова и по чести дворянской, адмирала Александра Колчака, выходят на плодотворное сотрудничество с датскими кораблями не без Императорского золотого запаса. В целях проведения колоссальных 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. Авторитетный морской волк, полярник Владимир Иванович Воронин, знал как закалялась сталь, однако вместе со старпомом и главой мотористов осмотрел каждый дюйм парохода, шутки ради, каждый из «зубов» «челюсти» «Челюскина». Корифеи природоведческих наук (а их очень много) организовано собирались под флагом флагмана экспедиции — академика Отто Юльевича Шмидта. Практическое освоение Северного морского пути ставилось «боевой» задачей номер 1, плюсуя параллельные исследования Русской Снегурочки «ростом» несколько тысяч миль...

Недолго, скажем так, радовал «Челюскин» гостей своей обустроенной и аппетитно пахнущей кают-компанией: порт из портов — Мурманск — всё его население уже ожидали радости встречи. Немногие мурманчане, представители других пароходов и заполярных держав сегодня могут припомнить августовские рандеву — прощание...

Здесь, на бескрайнем просторе, где, кажется, где-то рядом находится пуп Земли, все мгновенно почувствовали дыхание Ледовитого, и столь же искромётно осознали себя песчинкой, натуральной скорлупкой при виде немилосердности сурово движущихся волн, с шапкой «ласкающих» ватерлинию белых гребней. Оптимизм оптимизму — рознь, а качка, помнится, зовёт в



помощь морские болезни, и ноль тогда кока искусство, в придачу с пилюлями болезненных судовых врачей!

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 радиоконпас, а тем более, тюлений жир — ничего не решали. Стихия мощней всего, что вообще может двигаться.

Редчайший виртуоз кисти, настоящее сокровище мировой и в первую очередь русской живописи, великий маринист Иван Константинович 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 гротесковых произведений, который не удалось мысленно повторить никому.

Есть копии и прекрасное товарищество передвижнических учеников. Внук и пилот Константин 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 и в мольберте её, как известно, 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-ти километрах от спасительницы-земли.

Александр Ервандович Погосов, участник похода и очевидец исчезновения парохода в 144 милях от мыса Уэллен, сильно волнуясь, напомним нам, как «это» было:

«Тридцатиградусный мороз. Метель. С левого борта на пароход надвигается огромный ледяной вал восьми-десятиметровой высоты. Глыбы с грохотом наваливаются одна на другую, ру-

*Истинная фамилия Геня по рождению.



шатся, 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»...

Кто мог подумать, что ответом на призыв «Спасти челюскинцев!» выступят малозаметные «малыши» Р-5, пилоты которых совершили непостижимое, возведя себя и поликарповские машины в понятие бессмертная эпоха! Какими словами можно осветить беспримерный Подвиг полярных лётчиков, вывозивших неудачливых мореплавателей и поднимавшихся со льда с пятью-шестью челюскинцами на двухместном, непрочном, на первый взгляд, «Эре»?!

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

Чехи через рупор «Прагер Пресс» вспомнили о метеоусловиях. «Бычок» — неистовый наци Йозеф Геббельс штурмовал печатные станки своим «Штурмом», крушившим евреев и красных. Итальянцам хватало пилотажа над Средиземноморьем и Эфиопией. Американцы тактично смолчали, помня спасение Джимми Маттерна Сигизмундом Леваневским, буквально в тех же чукотских местах год назад...

Датчанам, конечно, 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 Николая Николаевича Поликарпова и его инженер-замов. Челюскинцы эмоционально надеялись на помощь с Большой земли. Однако 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 своему кратко-ёмкому обозначению...



А пилоты Р-5 спешили. Очень спешили смелые ребята Совдепии на выручку соотечественников и силой воли, характеров и мощностью моторов проявляли чудеса пилотирования в условиях беспросветной мглы-непогоды. Никому не известный, небольшого росточка Коля Каманин ощущал шквал исторических сквозняков, прихватив с собою блокнот, ставший дневником. Василий Молоков, Маврикий Слепнев, Миша Водопьянов тоже находили кроху минут, позднее вылившихся в их замечательные мемуары...

7 апреля Каманин, радуясь и нервничая, 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 Отто Юльевича 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 — Василий Сергеевич Молоков, редкостный самоучка, ещё ранее постоянно наставлял товарищей:

«Машину нужно знать как самого себя. Копайся побольше в нутре машины, ближе познаешь её, и она тебя 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 Маттерна. «Чемпион белого пятна» начальник Северной Земли Георгий Алексеевич Ушаков и летавший на Р-5 Михаил Васильевич



Водопьянов (его машина являлась спецмодификацией для Севера) позднее 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 обширного исторического романа, который можно было бы назвать «Моторы несут нас на ощупь». Вот этим пусть займутся достойные (?) потомки. Мы советуем им проштудировать «Повесть о первых героях» незабвенного автора из их числа Михаила Водопьянова и многие другие произведения, посвящённые эпопее...

Изобретательный Николай Петрович Каманин, как и все пилоты, штурманы и механики, проявил великое мужество и профессиональную сметку. Особой его находкой следует считать использование грузовых фанерных контейнеров в качестве «пассажирских мест». Тем челюскинцам, что не сбросили балагурства, распевая частушку:

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

уже было не до шуток — Каманин брал на борт шестерых!

А вот другая запись из ветхого исторического дневника Василия Сергеевича Молокова, смельчака из Первой семёрки Героев Советского Союза, — характеристика на «Голубую двойку» — Р-5 (так пилоты-полярники окрестили машину):

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



Великолепный пилот Михаил Васильевич Водопьянов, одарённый писатель-самоучка пишет, что «в июне 1934 года Леваневский и Молоков прибыли в Лондон изучать современную английскую авиацию. Василий Сергеевич подробно рассказывал там о качествах Р-5 и всячески хвалил эту неприхотливую, выносливую, послушную машину»

Строгий и в тоже время улыбочивый Михаил не заради 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 припаются». Тогда выручали вековые выручатели России — лом да кувалда...

«Последний раз приземлились на льдину три Р-5 — Молокова, Каманина и Водопьянова, — рассказывает Александр Погосов, последний из шести челюскинцев, оставшихся на льдине. — После посадки лыжные шасси на жестокой стуже всегда сразу же примерзали ко льду. Перед взлётом я ударял несколько раз 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 улетал с капитаном «Челюскина» Ворониным. Молоков по привычке показал мне 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 покрывшек, чтобы запечатлеть Героев и самим приобщиться к истории.

Словно в воду смотрел выдающийся норвежский исследователь Арктики, верховный комиссар Лиги Наций по делам воен-



нопленных, организатор помощи голодающему Поволжью, Нобелевский лауреат Фритъоф Нансен, сказав слова Истины ещё 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 своих предшественников».

* * *

Успехи поликарповских самолётов, достигнутые мужеством повседневного труда не могли остаться за полем зрения руководства Главсевморпути и других гражданских организаций, переезжающих с места на место петербургской и столичной недвижимости активной шустрых барабулек. К переосмыслению несколько «залётанной» конструкции Р-5 был не бездумно привлечён один из лучших авиаконструкторов завода № 39 Арам Назарович Рафаэлянц, пламенный сторонник роста самолётной индустрии и производства отечественных авиационных двигателей. На заре 30-х годов он решил пойти необычной стезей: путём переоборудования разведчика в гражданский «лимузин» с расчётом на четырёх пассажиров.

Лидеры ГВФ, после ряда эмоциональных диспутов, решили дать «зелёный свет» необходимой конструкции, тем более, что рассматриваемая ниша в то время не имела аналогов. Наричательный «Буратино» по существу соответствовал «деревянному» имени, был аэродинамично благороден и поддержан Йосей Уншлихтом, расписавшимся в бухгалтерведомости на должности замнаркома по военным и морским делам. С лета 1934 года Р-5, под опекой Уншлихта, закреплённый общим «добром» общества товарищей комиссаров и «замком по морде» (не шутка, а ирония судьбы не читаемых народом аббревиатур), был поставлен в мелкосерийный, строящийся для Арктики строй.

Глубокой осенью ас Юлиан Пионтковский, воздушный дрессировщик авиеток и монопланов Саши Яковлева, отрывается под облаками, мастерски пилотируя ПР-5. Рафаэлянц, присутствующий на испытаниях, был рад скоростным параметрам, закреплённым «царским» подарком Отто Шмидта — волчьей шубниной в тот же примечательный для своей карьеры день (18



ноября). Сохранилось фото: Поликарпов думает о своём у левого крыла облагороженной машины...

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

«Контрреволюционные вещи говорите!» — предупреждает нас персонаж булгаковского «Собачьего сердца» — ассистент профессора Преображенского, Борменталь. Не говорили бы, если бы более 50% персонажей истории уже тогда не задумывалось о торпедировании себе подобных «во благо» собственного ломящегося от яств стола. (См. портрет графа коммунфантастики А. Толстого кисти Петра Кончаловского). ...Н-70 был разукрашен краше всех транспарантов и обладал грузовыми контейнерами, был обласкан отличным сервисом в преддверии взлёта с Центрального аэродрома. Непогода размахисто 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, логично пошедший на повышение, не ограничился бипланной заикленностью и проявил прозорливость, лишив «консерватора» верхнего крыла. Моноплан на базе Р-5 — ПР-12 был красивой как Золушка машиной — летуч был, батюшка, — летуч... Но и она — летучесть — его не выручила. Самолёт не пошёл в серию точно, как и самый скоростной биплан Розателли с мощным «Даймлер-Бенцем», устанавливаемым на первые «Ме-109» Вилли Мессершмитта.

Побывали ПР-5 и в Монголии, незадолго до схваток с воз-



душным самурайством подданных Императора, с земли, «где солнце проснётся» — Хирохито. Летом 36-го, после триумфа небесного товарища 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 — Николай Николаевич Поликарпов со всеми был обходителен, суров и требователен. Всю благодарность вокруг Р-5 он выражал скромно и кратко: «Спасибо!»

Только через время можно попытаться обобщить то, что было невозможно исследовать вчера. Капля рождает водопад; при этом жизнь одного человека — росинка. Если росинка высыхает и рождается одна родинка — означает, что родившись на этой земле, ты не прослыл и не показался уродом. Сонные критики! На заметку: нужно поддержать ВУЗы всюду, однако зеркало безвузовой жизни метит человек-растений по признаку сопливости говорить правду. Большинство редакторов в гадкие и сладкие времена заклеены господской «правдой», потливой даже во снах. Флюгерманы с фамилиями жён и хромяющих интеллектом проституток не устают от геморроя на ягодицах; в мозгу же с утра до ночи — б а к с ы... Пакостники общественного мнения, киллеры самомнения и самознания российской нации пригреблись на её впалых боках задолго до того, как был размозжён череп Лейбы Троцкого в Мексике. Не надо брызгать слюной в сторону юдофобии и антисемитизма — чуждое племя давно совершило переворот и надело на глаза исключительно чёрные очки от лучших бронирующих личность фирм. Своим словом мы ни к чему не призываем. Наша цель доказать, что много-

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



миллионным народом ворочали другие люди — чужие нелюди международно-экономической коза ностры...

Корни её в начале XX века — честнее многим раньше. Потом росточки корней и гоны, прикосновение к державному золоту и полуубийство родного народа — всё это корневище породило наше Сегодня.

Наше время — бремя вопросов. Вопросы, повешенные без ответов — это война фактов. Факты, созданные лакеями государств — грязь и ложь прошлого. Ложь прошлого — это его расстрелянная история и т. д. и т. п. ...*

Ответить на геополитический вопрос — зачем суперземельной России был нужен Китай, что несла в своих 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 Коммунистическая революция, призрак которой бродил, увь, не только по Европе. Пока Владимир 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 всех существующих «счастий» — не учитывается ни одной из статистик. Зарождение новой расы гомо убожеств, чуствующих идолопоклонничество и единый желудок толпы — есть программа убийства чисто патриотического генофонда, без понятия «Государственная граница». Утомлённым идеологией гарантируется — граммы свинца, нагайка, сабля, душегубки мерзавца Исая Берга; страхуются: донос, пражковтирательство, карьеризм и полностью исковерканный марксизм, почитатели которого Маркса не дочитали...

Убийство религий ещё ожидает 1000 томов; из них более

*См. фундаментальные труды из серии «Россия. XX век. Документы», под общей редакцией академика А.Н. Яковлева (1997–2005 гг.).



половины несут обезглавливание мусульманства, величайшей ветви Веры всем известных стран. Да, крепко помешал «товарищам» К О Р А Н: ведь он, сам не желая того, превращал новоязычников в евнухов.

Так 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 жестокого японского премьера Гиити Танака? Что пообещал Иосифу Виссарионовичу московский затяжной гость — будущий генералиссимус Чан Кай-ши? Ответ, как эхо из бездонного колодца — в глубоких пещерах Гималаев и Тибета...

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

То же самое относилось и к «красной заразе», стремительно идущей с Востока — японские «стряпчие» под «коммерсантов» обожали намахнуть пока 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 — это вам не рифмующийся усатый нянь! Куда ни смотрит взор — кругом горы, горы, горы. Зубья гор, целующих небо, одышковая сухость безжизненных пустынь и вновь горы, знаменитый 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 услови-



ях по целому ряду важных проблем, особо внимательно рассматривалась торговля. Мало того, видя успехи советской авиации наяву и читая о них в периодике, хитрые китайцы попросили помочь в организации своей авиационной школы — уроки Маньчжурии никто не хотел повторять.

Доброе начинание опередили далёкие микадовцы, большие профи по «инцидентам», то бишь «казусам белли»*. В дни, когда шла интенсивная подготовка перелёта, не без участия японского «Лоуренса» (или «Николаи») — Кэндзи Доихара, мятежники со всем, чем можно убить в руках, двинули на осаду столицы провинции — крепость Урумчи. Глава не одного погрома, про японский генерал Ма Чжуин подавал личный пример штурмовщикам, крайне 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...

Дружественно настроенный к русским, он давно чувял неладное и просил приграничные власти ускорить отправку инструкторов вместе с бипланами У-2 и Р-5. К несчастью, отправку из Аягуза задержала снежная круговерть непогоды, «гульнувшая» до такой степени, что «контейнерные самолёты» оказались в снежном плену. Товарищи лётчики проявили бесподобную сноровку при раскопках своих машин и с достойной похвалы оперативностью привели их в собранный 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 кровь из носу — 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 увле-

*Читай — специалисты по поводам к войне.



каться высотами без кислорода; помнить, что машины перегружены вооружением.

Наши лётчики — Константин Шишков и Фёдор Полынин блестяще справились с тяжёлой задачей. Неудача постигла Серёжу Антоненочка, пилотировавшего Р-5: в тяжелейших метеоусловиях и тигру не мудрено заблудиться в родном ущелье! Антоненок летел в заграничном пространстве, и счастье ещё, что не разбился, вернулся на базу.

Друзей его уже ожидала служба китайских ГСМ в Шихо. Хлебнув с устатку достаточно авиапетролеума, самолёты бесстрашных товарищей Феди и Константина вскорости вышли на Урумчи. Внизу творилось невообразимое в духе романов любимого писателя Сталина — Василия 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 головой не только о винтовках «Арисака» и пулемётах «Намбу». Берясь за столь опасное дело, стоило направить «бумажку» Хидэки 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 тьмы тараканьей — Шихо, маленькие богатыри красных решили исход многолетних конфликтов: осада приказала долго жить в мире.

«Погода изменчива, горы безлюдные, растительности никакой», — заново переживает опалённую молодость Герой Советского Союза Фёдор Петрович 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 авиабомбергруппы вспоминал полёты, 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 привязывать».

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 маленькая, но с большим риском заслуженная победа, группа Понынина вела обширную преподавательскую работу по лётному делу. Китайцы удивили своей, можно сказать, 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 по-прежнему приходилось совершать профилактично-боевые вылеты. Радости патриотично настроенных китайцев не было предела, когда в окрестностях Урумчи появились два десятка У-2 и Р-5, благосклонно предоставленных Советским правительством.

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

Так, казалось бы, 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 «исполкомам» Долорес 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, патронируемой М.Н. Тухачевским, привлекались Б.С. Петропавловский, Г.Э. Лангемак, В.И. Дудаков, лучшие умы Газодинамической лаборатории и Реактивного НИИ. (Почти все таланты Питера и Москвы не доживут до войны: репрессированны; страна была превращена в Царство Фальсификаторов — часть из них праздновала... 55-летнюю Победу, которой они стреляли в спину...).

Если опустить кроваво-печальное, которое запрещено по чести национальной вообще опускать, скажем, что секретный эксперимент, благодаря выводам Вячеслава Ивановича 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 ещё неоднократно будем возвращаться к тем или иным крылатым творениям прославленного коллектива. Обязательно обратимся к рассказам, мемуарам и воспоминаниям первопроходцев боевых и гражданских воздушных трасс, через всю жизнь до последнего вздоха не менявших

*Кстати, Русь ценилась не за подковки для аглицких блох: 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.



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, ни в коей мере нельзя забывать того, что были у революции исключительно благородные сыновья и дочери, с молодых лет воспитавшие себя во благо служения Родине, новому поколению свободных от «врагов», ну и, конечно, беспримерной партии. О, если бы они заранее знали правду того ужаса самоубийств, на который вскоре большинство будет насажено, словно на вертел, или спалено под видом «новых еретиков»! Они бы до штурма Зимнего опустили бы всех своих кумиров в проруби и долго над ними стояли, помня о живучести гипнотизёрских смутьянов навроде по-лихому «божественного» Гришки Распутина...

Но сколько не скажи слов, сколько не поведай честных, без- тормозных мыслей, убивает добровольное начинание встреча с чинушей-соотечественником в тысячах вёрстах от Родины Поликарпова. Мысль его кратка и ясна (цитируем): «Кому нужны эти убиенные более полвека назад! Вон в США миллион угробили за независимость. Никто их не помнит уже, а тем более жалеет!»

Представьте себе ситуацию, чему научит своих детей этот «беконно-шестисотый» папа, когда будет их толкать во власть после Гарвардов и Оксфордов! Какому писателю и поэту этот обрусевший гад кинет рублёвую кроху на первый тираж — некрасивый на слог, но **и с т и н н ы й**?! А ведь именно на меценатстве строилась и воспитывалась порядочная Россия, — пример тому колыбель её авиации...

Испытания — всюду, по справедливости, относились в первую очередь к людям. И потому, заключая обзор по самолёту Р-5 и его модификациям, снимем накал спирали, унижающей народ, словами Владимира Сергеевича Пышнова. Признанный авторитет, учёный, автор многих трудов по теории полётов, управляемости, маневренности, штурману самолётов дал высшую оценку творчеству КБ Поликарпова:

«Самолёт Р-5 обладал исключительно 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!»

Повально и с гордостью подтянувший желудок народ пел любопытные песни с ритмом, извиняемся, русского «блицкрига». Вот несколько отрывков из «шлягеров» тех беспокойных лет. Дух времени не улетучился из них с годами — эти отрывки-общенациональное попурри как бесплатное десертное ситро в каталоге наискуднейшего меню от Анадыри до Измаила. Судите сами. Мелодию, если, дай Бог, живы, вам напомнят родители, близкая родня:

*Так летай ты, сокол, всех быстрее да краше,
За Кубань, за Родину отличись в бою.
Пусть тебе, мой сокол, на прощанье наше
Ветер вслед уносит песенку мою.*

*По земле грохочут танки,
Самолёты петли вьют,
О будённовской тачанке
В небе лётчики поют.*

*Девушки, гляньте,
Мы врага принять готовы,
Наши кони быстроноги,
Эх, да наши танки быстроходны!*

*Нам нет преград ни в море, ни на суше,
Нам не страшны ни льды, ни облака.
Пламя души своей, знамя страны своей
Мы пронесём через миры и века!*

(1934–1936 гг.)





Глава третья

ТИХОХОДНОСТЬ — В КОЗЫРИ!

*Будь славен поликарповский «У-2»,
Хребет войны ломавший днём и ночью!
Шла впереди пропеллера молва:
Враг убедился в натиске воочью.*

*Не избежал он вечной тишины,
Попав в капкан «блицкриговской» доктрины.
А сыновья и дочери страны
Вошли в бессмертье из твоей кабины.*

*Ты льдины знал и знал росистый луг,
Нёс радость над аулами глухими,
Морозный Север и горячий Юг,
Соединяя крыльями своими.*

«Кровь на приборной доске»
(Неопубликованная поэма 50-х гг.).

Забегав немного вперёд, иногда бывает не грешно обернуться назад и рассказать о двухместном учебном биплане, долгожителе авиационных времён, замечательном тихоходе, «кукурузнике», «рус-фанере» — У-2, ибо он, выражаясь другими словами, Герой Советской России.

Как известно, ещё с Гражданской войны, в авиационных формированиях Советской республики в качестве учебной палочки-выручалочки применялся удешевлённый и устаревший самолёт У-1, прототипом которого послужил английский раз-



ведчик-корректировщик AVRO-504, дебютировавший за год до начала Первой мировой войны. Конечно, с захватом власти большевиками кое-что оставалось от Императорских Эскадр в виде «Фарманов-IV», нескольких моделей «Ньюпоров», малого числа «Вуазенов», «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 скорейшего 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 существенного результата. П-IV, П-VI-бис и «Конёк-Горбунок», обладая моторами «Рон» и «Гном», были не то что эксплуатационно плохи — они были весьма малочисленны, что, несомненно, имело тенденцию к замораживанию их «педагогической» карьеры. Дальше куда круче: Александр Александрович Пороховщиков пал жертвой клеветы в период культа личности Сталина, о чём с глубокой горечью поведает, если не ошибаемся, его внук, актёр театра и кино Александр Пороховщиков, в собственном выстраданном кинофильме «Цензуру к памяти не допускаю». Так убивали своих среди своих, а чужих негласно лоббировали — ищи теперь, бабушка, ветра в поле! А ведь добрый был человек...

«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 для кого-то эта воздушная «мотоциклетка» может показаться примитивной игрушкой для юных техников. Но тогда, в тяжкое для страны и Мира время, её современникам импонировал одномоторный двухместный тандем с бипланной коробкой, несущей поверхностью 30 м². Оба крыла были снабжены элеронами. Икс-образные проволочные растяжки и четыре пары стоек между крыльями несли в себе функции, обеспечивающие жёсткость конструкции. Шасси представляло собой стандарт «о трёх точках» — пара стоек с резиновыми амортизаторами и хвостовым костылём. При



этом У-1 имел «заболевание» — посадочный «вирус»: случилось, при порывах ветра или в случае неопытного пилотажа, он задевал аэродромные лужайки нижним крылом. Проектировщики быстро разрешили проблему установкой противокapotажной лыжи и спецпредохранителей в виде металлических дужек на концах нижних крыльев.

Любопытной «изюминкой» аэроплана с ротативным 7-цилиндровым мотором М-2 (120 л. с.) была неподвижная часть вертикального оперения. При обычном горизонтальном оперении машина не имела кия — его роль играл небольшой по размеру руль поворота, напоминающий боксёрскую перчатку. Глянень, бывает, со стороны на работу «делегатского» хвоста в полёте и до смешного кажется, что руль как бы помахивает кулаком, предупреждая: «не подходи сзади, получишь по морде» (шутка, конечно).

Замечательно, что при всей валкости и тихоходности, бывший аглицкий самолёт оказался довольно летучим. Его 850-килограммовая масса могла перемещаться 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 военлётгов, будучи выпущенным в количестве 800 экземпляров. Это потом, с опытом и появлением нового поколения бипланов и монопланов, лётчики будут смеяться, вспоминая азы пилотажа на «допотопном дедуле»...

Разумеется, в прямой связи с мировой, в том числе пролетарской авиацией и теми требованиями, что предъявлялись наиболее видными её представителями, выглядело довольно логичным «избавление от пут капитализма» собственными — умом, волей, силой и руками. Крылатую конструкторскую молодёжь, несмотря на всевозможные модные течения и никакое состояние производственной базы летательных аппаратов, было невозможно переориентировать ни НЭПом, ни чарльстоном, ни ледяной красотой Веры Холодной. На фоне ощутимой нехватки учебно-тренировочных машин талантливые (тогда ребята) 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. Рафаэлянц, «авиетное трио» — Л.И. Сутугин, С.Н. Горелов и А.А. Семёнов. В середине 20-х годов они разработали перспективные и хорошие для того времени машины, которые здесь проследуют в соответствии с названными авторами. Это ВОП-1 (построен на сбережения); знаменитый АНТ-1 в «кольчуге»; РАФ-1 и «Буревестник» с английскими и штатовским моторами; 30-сильная «Три друга», а также первая авиетка одарённого 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, безусловно, не имело ничего общего с лозунгами, поскольку международная обстановка, частично координируемая властями дум от монополизма и демагогами-борцами против коммунизма, диктовала раскрутку на авиапоприще, требуя, и ещё раз требуя, профессиональных кадров. Первое, что необходимо было в кратчайшие сроки решить, было то, во что бы скорее их усадить, а не разглагольствовать о господстве в воздухе и военно-воздушной мощи антантных противников с одной указкой. Поверхностная болтовня облачившихся от щиколотки до головы в кожу — не ошибёмся, не способствовала активному разрешению корневища вопросов, поставленного в ненавистные крестьянству, нечитаемые аббревиатуры. Авторы книги достаточно ёмко раскрыли эти «проблемы» задолго до появления х/ф «Чекист».

Звезда исследования, Николай Николаевич Поликарпов уже имел крохотный, но практичный опыт на «учебной стезе», с угрюмым недовольством вспоминал проект 1923 года. Тогда удачно выполненный аэродинамически, двухместный моноплан с мотором ABC (18 л. с.) не проявил собственной тяги к своему будущему. Подкованный авиачитатель, избегающий дремоты над текстом, видим, сразу называет причину невзгод: правильно, мотор, как у Невдачина («Харлей»), был в полном соответствии не тягуч — воздушные полёты — это не похоже на средство повышенной опасности для окружаю-



щих. Конструктор явственно представлял пируэты авиеток и трудности, что сложились в годы лихолетья в отечественном моторостроении, однако часто находился в том расположении духа, когда механики и бухгалтеры говорят: «К Главному не подходи»...

Он предвидел, что нужна совершенно 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 общие контуры модели виделись ему на рассвете... И продолжение мук в одну, и общую голову с коллективом, следует в размере, не удивляйтесь, — не менее 2–3-х машинописных страниц!

Думать «Что делать?» или «Кто сказал мяу?» — людям, вступившим на путь беззаветного служения негласно разграбляемому Отечеству было совершенно некогда. Уставшие от самих себя критики и рецензенты могут позволить себе нытьё философии, в ключе того, что научный подход к исследованию порождает его незаменимую серьёзность. Но кто может оспорить факт подачи материалов простым языком, назначением которого принято считать выход произведения в массы?

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

Таким образом, 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, господа партийные и «троечные» заседатели...

Чем же располагал орловский герой в голодном 1925 году, когда «Яковы Лукичи Островновы» и пр. «Шмыгло» по всем



границам тщательно смазывали «обрезы» и кой-чего из трофейно-интервентской пулевой мощи? Он понимал, что его самолёты хлебно нужны в борьбе с асовски заматерелым басмачеством, а может быть и в секретных золото-экспедициях на Крайнем Севере; он душевно и физически мог противиться и осуждать братоубийство меж голю и дворянством, но это не решало ничего; государственному человеку на злобу дня-ночи ставились великодержавные задачи. Ко времени подоспели два двигателя BMW мощностью 185 и 240 л.с. жидкостного охлаждения, но первоначально симпатии Поликарповского КБ были отданы менее мощному «германцу» под литером З. При этом шеф полутдела Моисеев, ферзь винтомоторной группы Шишмарёв, «кладезь идей и проектов» Яровицкий, другие единомышленника по КБ, как и Николай Николаевич, отсылали «воздушную армию» пожеланий группе двигателистов, работавших в НАМИ и на заводе № 4, под общим руководством Н.Р. Брилинга и А.Д. Швецова. Крепко мыслящие мужчины давно и постоянно отмечали, что без обширной гаммы отечественных авиадвигателей одноимённая авиация останется в агитационных карикатурах «Летуна» вкупе с подписными штабелями урапатриотической макулатуры...

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

Конечно, было много разговоров по общей компоновке аппарата. Велись дебаты не только по силовой установке, но и по конструкции фюзеляжа, крыльев, шасси, целому спектру нюансов оборудования и испытаний масштабной модели. Под углом собственного зрения и интеллекта каждый искренне пытался добавить положительные аргументы к характеристике пока бумажного самолёта. И хотя речь идёт о временно мирном биплане-тихоходе, видится показательным признание старожилы поликарповской команды Н.И. Андрианова, начинавшего творческую вахту ещё со времён проекта Истребителя Либерти:

«Зашёл спор. И он был, видимо, таким острым, что руководи-



тель группы общих видов М.И. Гуревич просто испугался за меня, «распоясавшегося» в споре с самим Поликарповым. Каково же было его удивление, когда Главный, обернувшись, сказал:

— Вот мы с ним с самого утра спорим. И я вижу, что он прав...*

Поликарпов как никто умел ценить и глубоко уважать людей. Не просто товарищей по призванию и порой горемычной судьбине, а просто обыкновенных людей, прохожих, шофёров, секретарш, официанток и даже «дядей Стёп» на перекрёстках. А какой силушкой воли надо обладать, играя роль в репертуаре бенефиса техноактёра при посещении госмузей и ряда сонливых работников наркоматов? К сожалению, именно об этом, увлекшись исключительно надуманной лирикой при построении сюжетов, промолчат мастера авиационных наук и писатели, повисшие у них на манжетах, словно поистершиеся медные запонки...

В общем, впереди народа шагал будущий юбилей — 10-летие с момента выстрела «Авроры». Объявленный Управлением ВВС и Осоавиахимом конкурс 1926 года предусматривал крупномасштабность серии, с учётом не только учебного предназначения самолёта, но и его возможного боевого использования в качестве вооружаемого разведчика. Поликарпов, осознавая пробел и необходимость такой машины для красных эскадрилий, в очередной раз с головой уходит в бездну мыслей, чертежей, расчётов, дружески контактирует с мотористами из НАМИ, будущим «поршневым светом» — Н.Р. Бриллингом и А.Д. Швецовым, тогдашним директором завода № 4. Приложил руку к общенародному делу и молодой Сергей Ильюшин, занимавший пост главы самолётостроительной секции Научно-технического Комитета ВВС. К тому времени отличились прекрасные двигателисты Н.М. 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,

*Воспоминания тов. Н.И. Андрианова относятся к более позднему периоду биографии Поликарпова, однако они характеризуют общий портрет создателя авиашколы под своим именем.



направленной на развитие отечественной легкомоторной авиации...*

После мартовских испытаний 1926 года и январских 1928-го, проводимых лётчиком-испытателем М.М. Громовым в присутствии крупных чинов РККА, наступила «неделя удивления». «Двочка» не выходила из головы у многих, поразив всех устойчивостью, «терпимостью» к грубому обращению лётчика, блистательными выходами из штопора и особенно взлётно-посадочными характеристиками. Впервые были серийно предусмотрены: регулируемые сиденья пилота и пассажира, педальное управление, «чуткие» рули высоты, элероны. Предусматривалось необходимое, в ряде случаев, отключение ручного и ножного управлений. Весьма значимо, что У-2 в том же году был признан авиационными корифеями в Берлине. Кто мог в выставочные дни представить, что вскоре «ведьмоносец» будет засыпать их сыновей и родственников бомбами в ночных рейдах на Восточном фронте?!

Будоражит память былого Михаил Михайлович Громов (кстати, он же испытывал Р-5 и впервые «катапультировался» с парашютом из ИЛ-400).

*В этом большая заслуга коллектива Отдела сухопутного самолётостроения: зам А.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 лётной мощи СССР сверхтрудодень, как и их друзья В.В. Блудов, В.П. Яценко, А.Г. Бруно (фюзеляж), а также оружейники И.В. Венеvidов, 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 бытовых, будней и праздников.

На этом энтузиастском фоне были незаслуженно затёрты кривокоптами 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 гандема «самосжигающего аэроплана-ракеты»). Ещё более печально, что большинство звёздных трудов Цандера, закреплённых высшей математикой, не были опубликованы, а ведь местами он превзошёл К.Э. Циолковского и Р.Х. Годдарда.



«Двигатель «звезда» М-11 оказался на редкость надёжным и выносливым, простым и удобным в эксплуатации как на земле, так и в воздухе. Его мощность, вес, габариты, экономичность и прочие технические данные как нельзя лучше гармонировали с остальными характеристиками этого замечательного самолёта. Завершив испытания, я дал самую высокую оценку и машине и мотору. Впоследствии к этой оценке присоединились тысячи советских лётчиков. Наша авиация получила лучший в мире учебный самолёт, на котором многие поколения нашей молодёжи прошли начальное обучение лётному искусству».

Крещение небом 7 января 1928 года отмечает его свидетель, будущий крупнейший авторитет в истребительной авиации и референт Сталина Александр Яковлев, прибывший с группой специалистов на Центральный аэродром. Прислушаемся или вернее, вчитаемся в рассказ авиаконструктора, воспитанного Коктебелю — колыбелью советских прославленных авиаторов: «Конструктор самолёта Николай Николаевич Поликарпов стоит у своего первенца и разговаривает с Михаилом Михайловичем Громовым. Громов, в лётном комбинезоне, неторопливо и уверенно готовится к полёту: прилаживает шлем, протирает очки, внимательно 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 ответственным полётом. Под конец ему, видимо, хочется пошутить, может быть, вывести себя из напряжённого состояния: он похлопывает по крылу самолёта, как купец добротный товар, и, кивая на мотор М-11, смеётся.

— Да ведь это моторчик-то какой? Разве там лошадиные, там ведь собачьи силы! — говорит он, подчёркивая этими словами малую мощность мотора («ансамбль» модернизаций располагал

*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 выпел комом»).



позднее «балалайками» (пилотская шуточка) мощностью от 100 до 160 «лошадей». — *Р. С. В.*)

Громов забирается в кабину. Запускает мотор.

— Ну, ни пуха ни пера!

Через несколько минут У-2 в воздухе...

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

Таким образом постановление, принятое на заседании Техсовета Авиатреста в первую неделю октября 1926-го, соответствовало своему резюме: «...направление по проектированию самолёта У2-М12, принятое сухопутным отделом, признать правильным». Теперь, 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 эллиптической законцовкой оперения и крыла. Первая «шестёрка» рабочих «лошадок» была немного облегчена в «сбруе» и общем «скелете», имела более прогрессивный руль направления и профиль крыла. Параллельно было организовано производство и в Северной Пальмире (завод № 23), где к концу осени 1929 года было выпущено около 30 машин. Впоследствии именно в его цехах будут праздновать изготовление тысячного экземпляра этого непревзойдённого универсала.

Ну а 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 ко всем плюсам, обладал потрясающей планёрнос-



тью — 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, разумеется, была невысока, чему не стоит удивляться: 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 «Уточка» в военных целях*...

Объективно «собирая и разбирая» небесного тихохода, следует сказать, что по конструктивной сути и задумке биплан был далеко не гениальным. Всё гениальное было у Лебедева-Кумача и др. Д'Актилей. Здесь же, надо было, учитывая образцы ассортимента типов, не оказаться при ажиотаже в лаже. Суть последнего расписывается за вывод. Мало задумать, спроектировать, построить машину — её ещё надо довести до ума, не нагородить «гимназистских» ошибок. Наконец, надо обладать интуицией, инженерным прозрением, ибо отсутствие «третьего глаза» может привести к страшному — катастрофе. Сейчас вот, читая, положите рядом пять тетрадных листков. «Соберите» из них разные по «оперению» «модели» по типу «авис» (птицы): вы увидите, при любой температуре воздуха, полёт каждой из них глубоко индивидуален, разнится по времени парения, скорости, «аэро» может и сразу, оторвавшись от руки, войти в «преднамеренный штопор». Так и со змеями, со всеми летательными ап-

*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. Морщикина, 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 «мотыльком» не менее одарённого изобретателя Филатова. Исключение в пользу русского милитаризма — разработка НИИ ВВС от 1939 г., когда была проверена схема «лежащий пилот», испытанная Брагиным в целях выяснить возможности данной компоновки в качестве её будущего использования на скоростных и высотных перхватчиках.

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



паратами традиционных и нетрадиционных схем. Разница лишь в размере ассигнований-инвестиций, и что более важно, в человеческих жизнях, ведь испытания машин только недавно смогли стать беспилотными...

Есть, дорогие читатели, другой подпункт в жизнедеятельности всех советских конструкторов вооружения, да и бытовой техники. Преобразования, проводимые партией в целях строительства великого государства рабочих и крестьян, а также роста военной мощи и обороноспособности с техникой наступления, — постоянно напоминают о сжатых сроках, в кои были поставлены авторитеты технической интеллигенции. Опять же, на наглядном примере из детства, попробуйте за пять-семь минут сложить летающих «галочек» или для контраста, первоапрельских «корабликов». Вы думаете ваши творения в виде комков смогут работать в воздухе и на воде? Как бы не так!

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 мудрой басни Эзопа. Помните? Отец дал сыновьям по прутку: — Ломайте! Сломали немедля. — А теперь рискните надломить его в сборе! — сказал батюшка, подавая им веник. Как не пыжились молодые лентяи, связка даже не хрустнула...

Копия в коллективе: нет уважения, духа товарищества и взаимовыручки, нет желания работать — читай и в пролетарском и капиталистском мире подневольные граждане обречены. А ежели по углам на подхвате появится киплингский Табаки, усеивающий Плато Знания помётом ошибочно-санкционированных нравочений, если этот «редиска» сквозь ведомость подстрекателя выступит осведомителем, тогда признаем, черви сомнений вполне реально разложат весь коллектив... И вот об этом вновь нагло забыли господа авиаисторики, из числа размечтавшихся увидеть собственное имя больше в два раза имени и заслуг рассматриваемого исторического лица, группы лиц с членами их семей. Впрочем, махнём азбуке еженевья серебряным крылом, продолжим о крыльях Родины. Машины хоть сраму не имут...



Итак, о пилотажных положительных качествах У-2 сказано, а также проиллюстрировано немало как в специализированных авиаизданиях, так в популярной и детской литературе. Выдающийся лётчик-испытатель, большой друг Н.Н. Поликарпова, Валерий Павлович Чкалов проделывал на «драндулете» предельно поразительные вещи, и что вдвойне показательно, обучил его создателя самостоятельному пилотированию. На страницах воспоминаний былой бессмертной лётной элиты ежеабзацно можно увидеть Гимн Похвалы «малышу», выпущенному огромной серией. Причём цифры производств следовало бы занести в Книгу рекордов мировой авиации, выход которой тормозится до сего дня. Хотите мякиш примеров? Извольте, пожалуйста: прославленный бесстрашием волгарь обладал настолько мощным глазомером, ощущением собственного нахождения в пространстве и скорости, что заставил перекреститься многих атеистов, пройдя в 90-градусном крене меж пары деревьев. Мельчайшая ошибка «воздушного хулигана», без преувелечения, могла привести к преждевременной панихиде, а он, будучи отстранённым от полётов, более всего сожалел, что его «уволители» и продолжал смеяться над вражьём и судьбой...*

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

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



легчѐнный фюзеляж, с минимумом дюрала и съѐмным фанерным гаргротом при объединении с взлѐтным разбегом (100 м) и малой посадочной скоростью при пробеге 120 метров — ввели эталон лѐтного воспитания на пьедестал Всеобщего Почѐта даже без... тормозов.

Признанный мастер по самолѐтостроению, англичанин Дэ Хевиллэнд, разработавший в преддверии бесподобного «Москито» массу легкомоторных спортивных и учебных «Мотыльков», признавал, как и знаменитая покорительница Австралии мисс Ами Джонсон, незаменимость удачного «Мота» из Страны Советов. Подобному распространению и любви народной, вряд ли ошибѐмся, могли позавидовать лучший из бипланчиков с Апеннин — Челестино Розателли, соотечественники Наполеона — Анри Лаваль и Робер Костелло, наши противники № 1 — Вилли Мессершмитт, Курт Танк, дальневосточные соседи — Дзиро Хорикоси, Киро Хондзо, Такэо Дои и Ясуми Кояма. Без сомнения, всеохватности применения были бы поражены и в Северо-Южных Соединѐнных Штатах, известные и многообещающие по тому времени лидеры авиаразработок: Лерой Грумман, Гленн Кертисс, Ларри Белл, Чанс Воут и Бридсэй Левис, а также бывшие русские, теперь ново-светские одарѐнности — Игорь Сикорский, Александр Северский и его тѐзка, уроженец солнечной Грузии господин Картвели...

По сути, судьба этого поликарповского самолѐта есть история народа. Одна из её страниц сегодня, волей Божьей или собственного разума и у нас в руках. Вчера, сегодня, завтра с нами краткий путеводитель и выручательница — книга лучшего биографа Н.Н. Поликарпова «Полѐта вольное упорство», с автографом его милой дочери Марианны Николаевны. Автор — метеорно талантлив, глубоко порядочен, прозорлив и компетентен, непридирчив и корректен, добр и честен в рамках дышащих в затылок цензоров и рецензентов. Мы рады представить симпатичного исследователя на этих скромных страницах. Знакомьтесь: дипломированный инженер по авиации, доктор технических наук, добрый человек патриотичного склада, создатель нескольких книг по биографии родной авиации... Ирина Викторовна Стражева.



Заостряем внимание на её личности и работе отнюдь неспроста:

- а) не всякий мужчина справится с такой сложной задачей, и при варианте неисповедимых решений добьётся более 50% Истины в своём произведении;
- б) ни одна из женщин ранее не прошла по её пути — следовательно, у «короля истребителей» было немало врагов;
- в) нужно обладать большим сердцем, чтобы столь зримо подать соотечественникам семью Поликарповых;
- г) знаковая ненавязчивость повествования и масса ранее не освещённых фактов биографии до буквы Я, причём в энциклопедической степени.

Судите сами, а мы со словами благодарности за гражданский подвиг Ирины Викторовны, не осуществившей бы задуманного без помощи Марианны Николаевны, её мужа и сына Поликарповых-Коршуновых, позволим себе цитату. «Полёта вольное упорство» — это ж надо, как оригинально продумывалось название!

«У Чкалова был собственный, подаренный наркомом тяжёлой промышленности Серго Орджоникидзе У-2. Не раз прилетал он на «персональной машине» в своё родное село Василёво (ныне город Чкаловск Горьковской области). Закладывал крутые виражи над головами односельчан, прочерчивал петлю «аккурат над родительским домом».

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

А потом, окружив лётчика тесной толпой, уважительно просили:

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

И хитровато щурились, поглядывая на широко разлившуюся реку.

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

— Не страшно отрываться от земли?



— Маленько страшновато, — призналась она. — Но ведь 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 был не прочь немного пофорсить над лужайками, дачами, и водным зеркалом Подмосковья, однако летал подчёркнуто спокойно, без постоянных «выкрутасов» известных ему небесных тузов. Каким он был на земле, таковым он оставался и в воздухе: спокойный мечтатель и практик, джентльмен в быту и работе. Работавшие с ним представительницы прекрасной половины человечества, конечно, не из тех структур, где неофициально вручали знак «Героиня доноса», — с умилением вспоминали: Главный болезненно обожал дарить женщинам цветы. Суровый, требовательный, он порою бывал романтичным юношей, и тогда море цветов вдруг могло окружить самых преданных родных «авиаторов» — любимых Шуручку и Марианночку...

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

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

...Пройдут года, ничьё богатство. Поседевшая дочь, теперь бабушка со стоическим характером, невзначай заволнуется, вспоминая:

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

Было, правда, весьма мрачное Нечто, в корне урезавшее



свободное время отцу и заставлявшее рыдать Александру Фёдоровну и её маму Елизавету Ивановну Цыглину-Самышкину. Промолчим, дабы хоть через годы дать вздохнуть былому свободней...*

Когда семья перебралась на дачу в Снегири, Поликарпову без всяких на то оснований, безапелляционно запретили летать: это были, по всей видимости, приказы авиаторемщиков школы Менжинского. Органически не желая примириться с несправедливостью и намёками на ценность головы, Поликарпов неустанно сопротивляется, повторяя:

«У меня пилотское удостоверение с печатью, летать меня учил такой отменный мастер лётного дела, как Чкалов. Вот в Америке некоторые капиталисты летают себе на небольших самолётах безо всякой опеки, не будучи, кстати, главными конструкторами!»

Однако прав был внезапно припомнившийся Герберт Уэллс, большой любитель аэропланов, не только в «Большом жаворонке»: «В наше время быть господином воздуха означает быть господином земли». Николай Николаевич заговорщески интригует механика своего «тихони» под только ему известным предлогом, и потихоньку, словно щегол или снегирь, продолжает обдуривать «околышевиков», курсируя между (уже не назовёшь белокаменной) и Снегирями. Случались в лихолетье любопытные эпизоды. Жизнь есть жизнь — это всё, что мы о ней знаем точно...

Однажды уважаемый певец Иван Семёнович Козловский скромно и кратко попросил Поликарпова запустить мотор — он опаздывал, видите ли, на какие-то репетиционные танцульки и пробы в Большой театр, хорошо известный деду Саши Яковлева, поставлявшего туда тыщи свечей. Николай Николаевич, тонкая натура, любил общий стержень искусства и, смеясь, немногим позднее припоминал:

— Сказал я тогда Ивану Семёновичу, что прилетел не один,

*После ареста отца 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.



а с лётчиком и посадить его некуда. Подумал: страшновато везти такую знаменитость. Запоёт по дороге, а я заслушаюсь и вместо Москвы прилечу в Орёл. Мне-то от такого пассажира удовольствие, а репетиция в Большом театре сорвётся!

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

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

Не надо, друзья и недруги, нам рассказывать про СС, Гестапо, Холокост, Кемпейтай и прочие Сигуранцы! Россия топтала собственный народ его же ногами. Холокост всех 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, всех тех, кто его воспитал и кормил даже после смерти двух своих опекунов и заместников на этой проклятой Богом земле. Будет нам счастье увидеть завтрашний день, мы сдержим обещание, чтобы тем, кто придёт за нами развязывать тесёмки позора и побед, не было возможности усомниться в величайшем позоре и предательстве любимой 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. Да так, что многие не успели не то что сказать последнее слово — лучшие умницы народа не успели охнуть... Предельно изничтожающая горемычная судьбина ожидала жестоко и полнокровно тысячи семей. Конструкторские шараги — лишь осколок единого зеркала, неподдающегося сознанию беспредела, целенаправленно 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, съехавший батюшка Крош, дети Арбата: вокруг границ внутри страны зародилась страна с колючей проволокой и общим кровоточащим клеймом — ГУЛАГ...

Большинство переступивших его «порог» пошли по этапу бессмертья, в отличие от своих инквизиторов и палачей. Масса была выброшена негласной амнистией к 1941 году. Ещё большая часть погибла в том же 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 свою 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 революционерной, чисто русской, российской революционерной ситуации, скажем вам, глупонесостоятельны. Заключим размышления мыслью, что толпе «дай хлеба и зрелищ». Авторам нет возможности перекрыть вопиющую по наглости ложь отечественной 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 только одного: не родился ещё новый мессия, пусть даже Дарвин, способный хоть на пару месяцев остановить дурь



борьбы за существование в союзе с разрушением всего имеющегося на Планете оружия. Переоснащение им, когда им уже начинают давиться, — вы не забыли? — приводит к убийству здравствующего поколения, без оглядки на то, что война между народами — это путь к самоуничтожению.

Задолго до слёз и тысяч захоронений все те, кто остался живым от сталинского произвола и в первую очередь его окружения, — смеялись, сами 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.*

*Люди гложнут от бомб и от пушек,
Некролог полумира кричит: — Тишины!
Я прошу с сего дня и навечно —
Позабыть атрибуты войны!*

Поэтическая тетрадь «Планета Родина».

Признаться откровенно, невыносимо тяжело восстановить цепь событий, предшествовавших кошмару, последовавшему с того поистине проклятого лета, а именно с 22 июня 1941 года. Многотонажный пресс боли настолько сжимает сердце и разум, что раскалённое воображение и эмоциональный «рентген» собственного зрения мысленно побывавшего всюду — от передовой до Тихого океана — кажется, не дадут завтра 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 лязгующе-люфтваффовской крестноносной лапицы «Барбароссы». Знаем мы про сталинские «линии», «заградэшелоны», ложь ТАСС и предшествующую ей сделку века Риббентроп-Молотов. Столь циничного бросания песка



в глаза под звон хрусталя с шампанским — никогда не знала история. Прыткий Адольф, едва не ушедший в небытие от ядовитых газов Первой мировой войны, был далеко не бездарен стратегически. Однако, провозгласив «Дранг нах Остен!», сам не зная того, пошёл на цепочке у английских лордов, считавших, что «красную заразу» надо сжечь, обесчестить, повесить, либо пустить на дно. Покорителю Вселенной себе на уме следовало, уж коли взял монстра войны под ручку, более прислушаться к Гиити Танака и Фумимаро Коноэ. Не надо перекидывать веру, словно хамелеону, чтобы понять, какие перспективы были бы у СССР после захвата Германией Африки, полной блокады Англии, нефти Аравии и Ирана с Ираком, при одновременном соединении с самурайством Хирохито, уже «подмявшего» под себя Маньчжурию с частью Китая, с оглядкой на Малайзию, Индо-Китай, Вост-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 уже поздно...

Строки — всего лишь авторские мысли на чистой 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 нагло умалчивалось обычно фанфарной прессой и Всесоюзным радио, вездесущностью коего «новопорядковцы» были поражены...

Разгром приграничных районов, фактическое обезглавливание командования, отсутствие координации действий, почти полное распотрошение авиации, уничтожение и захват тысяч единиц бронетанковой и автотехники, провианта и обмундирования при неподчётности потерь в самой главной силе — Живой — теперь вполонину пленённой и мёртвой — дали почву рождению неописуемому Хаосу отступления.

«Великий отец народов», любимый, предсказывающий, направляющий, гениальный, мужественный, талантливый, добрый — фактический диктатор страны — товарищ Сталин был



на лопатках, в полном шоке. Возможно, был миг, когда он подвёл именную 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 военному делу на нашей земле, многотоннажность судов и суперэшелонов с продовольствием и углём, нефтью, логически приведут к выплеску на головы и тела опекунов? О чём он думал о д н н а д ц а т ь д н е й, до 3 июля, когда Черчилль, Рузвельт, и многие другие лидеры держав и эмигрантских правительств уже выступили перед своими народами?! Об этом к сожалению, промолчат многоликие поскрёбыватели его дверей, будь то Зубалово, Кунцево, Кремль. Об этом отмолчатся в анекдотах «народные партии»...

С этого опалённого, жесточайшего времени самолёты Поликарпова, Яковлева, Лавочкина, Сухого, Туполева, Бартини и Ермолаева, Бериева и Четверикова участвуют в беспримерной сече за свободу Отечества. За честь поруганной вандализмом нашествия Родины сражаются не только наши Герои воздушных пространств, но и лучшие умы отечественной 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 войны снабжённый шумоглушителем «мирянин» У-2 почти неслышно «подбирался» к позициям немцев, летя «не выше кукурузы», производя даже в глухом тылу сокрушительный «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 своими «малышками» от 20-ти до 50-ти килограммов — разве уместить Э Т О в энциклопедии???

Почти бесшумный ночной охотник жёг нервы «блицкриговцам», сводя с ума их прославленную ПВО настырной тихоходностью, но поделаться зенитчики ничего не могли — таблицы не



содержали подобной цели, столь разительно отстававшей от любого боевого самолёта.

Была у бесподобного биплана ещё одна уловочка от «худых» и «ножниц» — Ме-109 и ФВ-190: малая скорость позволяла «тихоне» лететь с маневрами у самой земли, почти касаясь её «коlobberками» шасси. Если изломы ландшафта экипажу У-2 чётко рисовались даже 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, что Русланд вроде как 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 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, напрямую связанные с эпохальным бипланом, включали в себя 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 личное возмездие над фашизмом, лично своей рукой остановить «хоть парочку» из самовлюблённых нацистов. О, насколько ж плодovита фантазия великомученического народа, каких только выкрутасов её в те окаянные 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. Там, где режимцы с мордами бульдогов, словно заперенные жабы, пытались отобрать у илаев доппаёк к празднику, в этих вздёрнутых на тот же крюк душах могло зреть восстание. М о г л о, но уже на зрехе оно доносилось ссученными и тогда... матёрые немецкие овчарки глушили лаем «кашель» ППШ... Коварна власть, её Фемида воедино борются за план: над трагедией мело и выло, остальным же на душу капкан. Никакая маза никого не спасала — сиди, не питюкай! Там даже штаб урко не мог помочь, коль задумал к зелёному прокурору: почитай, ушёл налево... Толмача на общенародный, задумал бежать из лагеря, считай расстрелян...

Да, такова она — обратная сторона обороны. Кое-кому из затерянных(совсем не обязательно в Сибири) несчастных «врагов» и эзков посчастливилось вырваться из лабиринта безысходности: они стали механиками, водителями, ребятами на подхвате в БАО. Были среди них инструкторы и весьма изредка пилоты. Изредка потому, что мало ли что — а вдруг рванёт «идеологически некрепкий» парниша курсом к геринговым «орлам», да вдобавок, документы штабные, прихватит? Что, думаете, не было изменных перелётов? Ошибаетесь, товарищи, баре или господа! Сколько угодно...

Предательский вопрос никогда не находил отклика у читателей, а пресса в кандалах цензуры верстала наборы с протекции партии, которая сегодня, случается, держит их за нутро. Люди эти, разумеется, больные по признаку необъективной 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 нервный критик, что в той когорте были герои и вправду заслуженные лица. Ещё в бытность свою авиавоенатташе в Москве, господин Г. Апенбреннер, не исключал возможности формирования спецэскадрилий русских в качестве эксперимента в одной из группировок Люфтваффе. Характерно, что в основном его позиция состояла на привлечении добровольцев, что



неудивительно: последнее убивало сразу двух зайцев, — «зайцы» развязывали руки глашатаям пропаганды.

Позор явления для ВВС РККА в принципе не так уж сногсшибательно 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 собственных идеалов и времени. Все они харчевались вокруг РОА генерала Андрея Власова, запоздало воззвавшего к свержению поднявшего его сталинского режима. Его надо было свергать, согласитесь, русскими силами, и не побоимся громкого слова — сразу же после обжига первого кирпича Мавзолея Ильича!

Тогда бы не было ни добровольного, ни принудительного предательства. Поскольку видится, что раскол общества на два антагонистических лагеря, да ещё при дыхании старухи с косою в затылок, явно стимулировал смену присяги в Белоруссии и Прибалтике, в Молдавии и на Украине, в Крыму и среди взрывных национальностей непримиримого Кавказа. Кое-кто из «сталинских соколов» наоборот — поспешил закамуфлировать свои У-2 крестоносной геральдикой. Конечно, видеть бомбардировку своих своей же техникой и своими было невыносимо...

Видим рапирные выпады в наш адрес по поводу привлечения общественного мнения к «малозначимой и подлой» странице нашей истории. Перед памятью бессмертных сынов Отечества и здравствующими ветеранами, прижатыми глумливыми ужимками и вывертами новонэповской доктрины, преклоняем колени на отвоёванную ими насквозь окровавленную землюшку. Да, мы не правы остротой своего слога и подачи негативного материала вперёд Героического Величия родного народа. Что ж, пусть будет так — сколько людей, столько и мнений. Однако любой из живущих, не безразличный к той земле, что его родила, должен осознавать, что ни одно историческое лицо не имеет права считаться без вести пропавшим потому лишь, что к их жизни прикоснулись краткопёрные фискалы. Криминал-порно-



рекламные СМИ, играющие на дудке выживания за счёт грошей наивных подписчиков, беспардонно перехавывают бумагу, не отдавая себе отчёта по мотивам: «мы ответственности не несём» (!). А между тем невероятно очевидная состоит в том, что ещё как несём — ответ-то, говорят, все будем держать! Что, соотечественники, скажите по вопросам мироздания, когда рога-тые из бывших эскурсоводов в ад вас самих усадят голой попой на раскалённую сковороду? Это — из фольклора, а по справедливости следует признать необходимость глубокой реформы как в прессе, так и министерстве культуры. «Духовное наследие, славянские корни, люби и изучай свой край, Родина у всех — одна» — эти программы и проекты обязаны идти выше того, что заложено в их кристалльности звучания для русской нации. К разработке добрых начинаний актуально призывать мощную по духу и взгляду часть нашей молодёжи. Нужно исключить хамство авторитетов ряда старпёров, потерявших авторитет за годы до всем известного путча. Здесь, конечно, любая бесполоая проститутка завизжит на всю площадь: — Прекратите юродствовать и ворошить мрачное былое! Мы — вот они, мы — живые. Мы — хотим дёргаться только сейчас! Что нам стыд нации — его же, словно эскимо по жаре, в чистых ли, грязных руках, увы, не удержать!»* Не ошибался Чингиз Айтматов, назвав нелюдей манкуртами...

Так вот, с «философией таковской» быстро набиваются кредитками карманы, а ум молодости торпедируется завистью того, кто называется малоимущим. И тот, кто «мнения не разделяет», вольно или невольно становится рычагом Тёмных сил, живёт в обнимку с падшим ангелом. Стержень работы подобного типа людей — рубка корней прошлого, осквернение родников русской нации в понятии советской, избиение сознания бездарностью замыслов, обязательное подпиливание крыльев и открутка колёсных болтов господам конкурентам, которые и не помышляли в таковые вписаться. Никто из них на фоне трагичных и редко лиричных дуновений ветров прошлого даже через

* Ни одна из партий РФ не помогла В. и С. Рассохиним в издании книг, несмотря на личные письменные обращения авторов к их руководителям.



полвека не пытается анализировать его грязь, т.е. грязь государства, которое постоянно лжёт, потому что ему так надо...

Поверьте, 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 — целенаправленно разлагается ещё до рождения. Прикрытие громкими словами и фейерическими делами в туманном обрамлении лжепатриотизма, помните, не означает, что у таких «водителей» мыслей в маленькой душонке имеется Вера. Сегодня они мешают и нам просто говорить правду, что, впрочем, ненавистно слушать даже дворникам, большим знатокам пера, ценность которого копейечно похваливали в КГБ. Да-да, были в России бесценные проявления личностей! Вся их тернистая, самосжигающая жизнь перетягивала, и будет перетягивать канат, на концах коего находились свет бескорыстного добра и никчемность похотливого зла. Любой из читателей лично поймёт структуру противостояния и расставит акценты с ударениями по своим местам... Остальное, как бы мы того не хотели, подкорректирует Власть.

Итак, «этажерка» — стосильный У-2 стал избранником прекрасной половины Человечества, народным мстителем от лица всех женщин за братьев, сестёр, отцов, мужей, сыновей... В годы войны правительство рабочих и крестьян, не выдержав эмоционального и физического давления дочерей пролетариата, наконец-то вняло настойчивым требованиям лётчиц, касательно отправки на фронты. Известные лётчицы, спортсменки, планеристки, инструкторы и парашютистки Мария Раскова, Валерия Хомякова, Ольга Шахова, Мария Кузнецова, Раиса Беляева, Евдокия Бершанская, Ирина Ракобольская, Серафима Амосова, две Софии — Бурзаева и Озеркова, Евдокия Рачкевич и Ксения Карпунина жили единой мыслью, одним желанием — как можно скорее сформировать авиаполк, отчеканить кадровую систему как лётчиц, так и механиков в целях скорейшего отомщения агрессору, рвавшего к Сталинграду. Небольшой городишко с увековеченным именем вождя пролетариата — Энгельс принимал гостей: никому не известных девушек, московских студенток Раю Аронову, Аню Еленину, Катю Доспано-



ву и Таню Сумарокову, Наташу Меклин и Галю Докутович. Вместе с ними пока номинально, надев не туфли — сапоги, мечтали поскорее стать воинами — Женя Руднева, Лёля Радчикова, Катя Рябова, Полина Гельман, Марина Чечнева, Руфина Гашева, Дуся Пасько, Марина Виноградова, Лиля Тормосина, Аня Малахова, Надя Комогорцева, Оля Ключева, Марина Рунт, Надя Тропаревская и другие девчата, которым бы детей растить, да мужчин любить...

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

Ещё раньше, когда враг рассматривал Москву в бинокль, Николай Николаевич Поликарпов был несказанно удивлён вестью об организации женского авиаполка, где главной движущей силой не по слухам был должен послужить У-2*. Главный незамедлительно набирает номер первой женщины в общем всенародном деле отпора врагу — Героя Советского Союза, мужественной перелётчицы-рекордсменки Марии Михайловны Расковой. Вспоминая её колоритный, чисто русский образ в ладно подогнанном обмундировании, «король истребителей» не скрывал переживаний:

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

* Большой друг, 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.



Видно, Раскова могла мило улыбнуться на том конце провода, живо представляя измученное лицо Поликарпова, скромного конструктора, сильно, по-отцовски обеспокоенного судьбой не машин, а женщин. Секундно пролетел момент их мимолётной довоенной встречи, однако время не ждало:

— Николай Николаевич, дорогой! Ваш У-2 — отличнейшая машина. Вспомните, как высоко оценивал её лётные качества Валерий Павлович Чкалов. Самолёт приспособлен для ночных бомбёжек. Мы научим наших девушек сбрасывать бомбы в ночных условиях, уходить из-под огня вражеских истребителей. Уже поступило много заявлений от лётчиц Гражданского воздушного флота, от воспитанниц аэроклубов».

Не всё складывалось благополучно при освоении ночных полётов. Всего хватало: повреждения машин и пилотажиц со штурманами, нехватка запчастей и самолётов «посвежее». Немало сил комиссарш и партторгов отнимал индивидуальный подход к личности каждой однополчанки. Сразу же авиалетопись полка, ещё до первых боевых вылетов, была омрачена трагедией: в день отправки на фронт погибли Надежда Комогорцева, Марина Виноградова, Аня Малахова, Лилия Тормосина, потерявшие ориентировку из-за плохой видимости...

Присяга и близость передовой не давали дочерям Союза Советских Социалистических Республик опустить руки, предаться сентиментальной хандре, показаться перед мужчинами слезливыми школьницами. Обстрелянные смертью ребята и так здорово напугали их близ станицы Морозовской. Это ж надо, до чего «Тёркины» додумались! — предприняли скоординированную по 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, естественно, 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 Вере Тарасове и Любви Ольховской — смертельно раненные свинцовым ливнем немецких зенитчиков, они сумели приземлиться у посёлка Красный Луч, а затем скончались, так и не покинув своего «Умку»...



Владельцы «Эрликонов», «Флаков», «Бюссинг-НАГов» и прочей скорострельной смерти 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 доселе беспомощности и умудрялись складывать такие сказки для Рейха, что новобранцам прививалась привычка ходить и спать с головой, вжатой в плечи. Рассказывают, 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»...

Однако фольклор новоявленных «освободителей» гроба Господня, справедливости ради, 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 облаве 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 красноречивой стороны, их не останавливал. Здесь, в Приволжских степях, природа была на стороне противника — лесные массивы скудны, видимость до горизонта, ориентиры отпечатываются памятью и даже им, цивилизованным варварам... удобны. И всё же 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 одноимённо подсчётны. Россияне стояли насмерть. Падали и продолжали стоять...

Было у немцев любопытное изобретение, недолго радующее их в одностороннем порядке 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. Сели-



ванову, ранить И.К. Филиппова и других бесстрашных защитников Волжской Твердыни...

— Фашисты так боятся У-2, что по ночам не высовываются из окопов, — рассказывал Николай Николаевич, в редком семейном застолье подросшей красавице Мирошке и любимой Шурочке. — А живуч, насколько живуч наш тренировщик авиакадров. Кто бы мог только вчера подумать! — радовался он, внимательно рассматривая свежую «Правду», сверяя её со сводкой Информбюро, перед обедом озвученной Левитаном. Заметно постарев за столь краткий период, Поликарпов боялся, как дитя, 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, — растроганно вспоминает первое настоящее боевое крещение Герой Советского Союза, а тогда просто черноволосая «смуглянка», укротительница У-2, видная 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, резнул 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, мелко 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 заради счастья и



независимости Советского Союза! Сдаётся, не хватит жизни, чтобы живописать 24 т ы 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, глубоко сочувствовали героизму россиян, читая материал Поликарпова, размещённый на страницах популярного авиажурнала «Флайт»:

«Этот самолёт может приземлиться на маленьком клочке земли и оказывает неоценимую услугу фронту, подбирая раненых чуть ли не с самого 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 вам уже 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 с собой парашютов, потому лишь, что вес грузов, пассажиров и бомб был важней их живота — жизни, которою они не жалели...

Представьте только, они ещё находили время на создание стихов, песен, маршей и, к горечи всего, зауспокойных по сослуживцам. Вот, например, первая «мисс У-2» Ирочка Каширина, как и Катя Доспанова, Евдокия Носаль, Женя Руднева, Евдокия Никулина, Катя Титова, Юлия Пашкова, Лёля Санфирова, Полина Белкина и Тамара Фролова, Женя Крутова и Аня Высоцкая — все девушки полка — обожали свой Гвардейский марш, пера признанной поэтессы Наташи Меклин:

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



И все подхватывали за самым заводильным штурманом Ириной Кашириной:

*Пусть знамя Гвардии алеет впереди,
Врага найди,
В цель попади,
Фашистским гадам от расплаты не уйти.
Никто из нас усталости не знает,
Мы бьём врага с заката, до зари,
Гвардейцы-девушки в бою не подкачают,
Вперёд, орлы! Вперёд, богатыри!*

Так и летел Гвардейский женский полк до Победы с огнём в груди, мстя за Раскову, самих себя, народ. Такие вот были богатырши-«копуши» с кумирами — Валерией Хомяковой и Лёлей Литвяк — лучшими женщинами-истребителями. Почти все однополчанки стали орденосносцами, вступили по веянию времени в партию, перелетели 500-й рубеж по количеству вылетов, вслед за Ириной Себровой и Евгенией Жигуленко, Надеждой Поповой, Марией Смирновой, Руфиной Гашевой и другими самоотверженными патриотками.

Д в а д ц а т ь ч е т ы р е 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» при запутанности сверхлогического гротескового ума очень далеки от кинематографического светила Леонида Быкова, вдохнувшего при всей простоте сюжета жизнь в тех, кто погиб. Пропустив хотя бы частицу сердечных тактов через душу, вы посмотрите, он не играет, а плачет! Потому и надорвался «доброволец Максим Перепелица». Не выдержал сухарной чёрствости нации, издёргался в поисках лучшего и людей с национальным понятием; потому, спеша на новые горизонты — погиб, как его герой, 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...

Уместно отметить здесь ни странную позицию Федосеевой, а конкретный случай из жизни одного из авторов скромных строк.

Василий Макарович был, конечно, не паинька — Личность! Это следовало вовремя осознавать и принимать его с радостью, какой он есть. И вот однажды захожу я в букинистический магазин, ещё когда Лениным можно было повсеместно сорить, но, правда, на этот раз с металло-грошами, то бишь копейками-канарейками. И что же? В культурном заведении — крики, шум, хамство, что думаешь, вот-вот бюджетная люстра ахнется.

Стычка интеллигентов по обе стороны прилавка напоминала склоку персонажей баснописца Ивана Крылова. Приёмщица кричала: «Не нужен мне Шукшин, Смоктуновский и этот самый самиздат какого-то хрипучего Высоцкого! Не знаю таких писателей; я лучше съем коляску колбасы или детям куплю мороженого!»

Молодая «мама», видимо, не познавшая беременности, стала похожа на сиамскую кошку: «Да как вы смеете! Я принесла книги не вам, а детям книголюбов, потому, что наша семья переезжает на Сахалин. Сейчас же дайте мне Книгу Жалоб!»

«Не надо никаких жалоб», — словно Старик Хоттабыч, молвил им я, ибо наглое игнорирование посетителя и кощунство книгочеев стало меня раздражать. — Милая, я забираю у вас всё. Буду благодарен, если перед Сахалином вы соизволите найти время, чтобы познакомить меня с вашей отъезжающей библиотекой...

Денег пришлось занять у соседа-тунеядца, который, читая Бродского с Троцким, говаривали, числился в плановом отделе по работе с населением в должности подполковника. Радости моей с появлением новой полки книг не было предела. Но радость убивала мысль: «а что, если дети букинистки вырастут и будут при властях ущемлять сознание моих детей и тыщ Шукшиных с Высоцкими?!» Что опять повреждение на трассе? И вот ответили — поэты ходят босыми по лезвию ножа и режут в кровь свои больные души. Как же ты прав, дорогой Владимир



Семёнович! Маялся бедный, наш гениальный поэт и бард, был терзаем, унижаем как и Шукшин. Был охаян, не принят в покрытый жиром и слезкой союз писателей. Власть треножила как могла. Марина Влади не спасла тебя, как и Дункан Сидора Серёженьку Есенина от петли не увела. Если всё, что случилось в «Англетере», было так, как внушалось народам...

Внимая скабрзости ряда читателей, исследующих с лупой почерк и попадающих за свои критические рычания в примечания, поясним, что значимое для нас отнюдь не романтическое отступление детализирует сегодняшнее отношение общества к единому понятию — Долг Памяти. Что входит в него — знают все поголовно. Однако каким образом в России было допущено осквернение памятников Воинам, вандализм на захоронениях, поиск трофейной техники с переплавкой её в баксы, вымирание крестьянства при взлёте приближающейся к государству религии и т.д. и т.п. (штудируйте смакующие трагедии СМИ)? Резонно отчеканить всего-то единственный вопрос: кто обязан за это ответить — ноющие от безденежья «правопорядковцы», имеющие в немалом проценте автохлам из Германии в личном пользовании, или Властущка родимая, шик которой глаза б не видели? Отвечает за них не тупейный художник — свободный писатель, получающий пенсию ниже всех прожиточных минимумов (исключение зелёные златолюбцы загангстерившейся и слишком хамовитой столицы); отвечает за всё — принято считать, государство; при этом жернов власти целиком опирается на народ, повсеместно через рупор продажных прессовиков, маяков и ТВ заручается его негласной поддержкой, со временам переходящей в аплодисментный спектакль. Вывод: государство — есмь народ при взвешивании последнего по критериям международного интеллекта, в данный момент является номинацией, поскольку пластилиновый народ, застрявший в войне, жратве и сексе по самое не балуйся, добровольно оставил себя без памяти!*

Вы думаете, мы способны утрировать? Что ж, коль смелы,

* Авторам сорвали выход нескольких книг, а также не рассчитываются за вышедшие с 2000 по 2007 год. Среди виновных — «выдающиеся» предатели русского языка, фольклора и этноса народов РФ.



попробуйте с чем-нибудь навроде микрофона поговорить с топтыгиными и Сонями тротуаров и трасс. Они вам расскажут, что Александр Суворов (полководец!) — автор книги «Ледокол», Чехов — декабрист и поэт; Левитан, Куинджи, Лагорио — какие-то жидаы от МВФ в парламенте; Чкалов — авиаконструктор самолёта, на котором и убился; конструктор танков Морозов — тот самый морозов, о котором поёт взрослая дурачина Овсиенко; наконец, вспомните о том, как глумились над Пушкиным устами народа ежедневно — а всё Константин Эрнст и исключительно скользкий господин Шабдурасулов — культурник русской нации! Читаем наоборот: Волусарудбаш, т.е. умным разбаш — шабаш... И что интересно, Алейников со Стояновым, Делиевым, Фоменко, Полуниным и пр. даром не нужны. Снимите общее тупое лицо нации после животного времяпровождения суток — оборжётесь, какая общеполоая копия выйдет из одесской квартиры манхэттэнских Филимоновых! Да простит читатель, не несём мы на себе креста обвинительной забавы — ведь и мы родились на нашей великой самодурством земле. Прочитанное вами — смехотворная реальность оцутимого контингента населения, уже крепко, как шумит Зюганов, убитого внешней политикой и внутренней ненужной борьбой.

Остальное замолвят — покажут ТВ и ВР, а нас ожидает нераскрытое прошлое.

Великий россиянин Николай Михайлович Карамзин говорит: «История в некотором смысле есть священная книга народов», — и он, конечно, глубочайше прав. Эх, но как бы он рыдал, увидь своими глазами войну разумов и моторов «цивилизованных» народов XX столетия! А всё землюшка расейская не даёт облагородиться здоровым сном всепланетным узурпаторам из материнских чрев: у нас много — у них словно серпом отсекли. Вот и вся геополитическая зараза «гаусгоферов» и «танак», в шеренгах с новоявленными наполеонами, решившими через преступный путь приблизиться к небесам обетованным ещё при жизни.

Возвращаясь к теме авиации и, в частности, к ратному под-



вигу поликарповских бипланов У-2, надо быть наивным дилетантом, чтобы не понять, что его безжалостно эксплуатировали большей частью наши смельчаки, не сталинские, а народные соколы. Бесчисленное количество ярких и трагических эпизодов боевой карьеры бипланов несёт в себе мемуары из числа тех счастливых, кто выжил. Завершая рассказ о труженике войны и будней, маленьком самолётике, заправлявшемся несколькими вёдрами низкосортного горючего, машине, садившейся и взлетавшей практически 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 доморощенных демагогических оснований, а попросту доктринного абсурда, ввергло народ в «тихую неизвестную» войну со страной тысячи озёр — Финляндией. Лига Наций оперативно и не раз заявляла протест. Но «что» СССР протест, когда любой ценой было необходимо раскрутить линию Маннергейма, с последующей организацией промосковского правительства марионеточного лидера Отто Куусинена? Тысячи людей были тогда убиты, ранены, обморожены и насмерть заморожены, попадая в ловушки финнов и под беспощаднейший шквал пуль невидимок — кукушек-снайперов. Пропоеёт пуля — знаешь, что 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 ещё и тем, что родная пропаганда создала миф о слабости «Суомен Юлмавоймат» — ВВС Финляндии. Занижалось мастерство «белокурых рыцарей», не признавался за опасный самолётный парк, состоявший из неплохих 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, практически полное отсутствие



поддержки местного, заматерелого в мудром одиночестве хуторского населения.

В опровержение инфантильной боеспособности Финских ВВС, плативших баснословные гонорары за кражу и уничтожение любого типа советских самолётов, справедливо отметить, что «рыболовы» под оком фюрера, мало того, что были далеко не безобидны; они сыграли роль в генеральной «репетиции» накануне зримого перемещения «Барбароссы». Несколько фактов с учётом воздушных схваток Великой Отечественной войны обязывают задуматься об опасности «снегирей» и в наше беспокойное время (в скобках указаны марки машин убийства).

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, тем самым 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 самолёты 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»...

Бесстрашный 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...

Жизнерадостный Ойва Эмил Туоминен, перелетя 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 простыми словами: «Любой из моих друзей сделал бы то же самое, представься им такая же прекрасная возможность...»*

В этой ужасающей обстановке, когда ВВС и ПВО Финляндии сбили не менее пятисот советских самолётов, беспримерно 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. Внезапно прямо по курсу раздался оглушающий взрыв, самолёт трянуло его волной и лётчик увидел вспыхнувшее строение. Горстка красноармейцев, словно букашки на ивовом листочке, упавшем в реку, отчаянно жестикулировала, прося забрать их, садиться. Яковлев, с мучением найдя пяточок посадки среди сугробов, пошёл на отчаянный шаг, решив приземлиться, а противник не прекращал ни на миг обстрела...

То, что он увидел, несказанно 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 на чём свет стоит, и просили свалившегося с небес спасителя во что бы то не стало вывезти их с собой. Для габаритов У-2 — это было не реально, обидно для людей и умопомрачительно в глазах видевшего всё противника.

Простой советский парень, юноша-резервист Аэрофлота свершил своим героизмом, чувством долга, товарищества, патриотизма — чудо из чудес. Одного раненого он привязал к нижней

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



правой плоскости, второго — к креплению лыжного шасси, третьего — разместил на левом нижнем крыле у задней кабины, а четвёртому предоставил место в своей кабине. Вообразить и продумать «такое» тогда не мог ни один из каскадёров-пилотов из арсенала кинофирм и авиазаводов. А товарищ Яковлев, такой же тихоня как и У-2 в быту, стартовал в небо...

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

Маленький богатырь А.Н. Яковлев сумел пройти все пули и снаряды, но когда садился 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...

* * *

Характерно, что Гражданский Воздушный Флот, ОСОАВИА-ХИМ, ОДВФ, Дюралюфт при чётком руководстве Главного Управления Воздушного Флота воспитали очень большое число прославленных авиаторов, представить жизненный боевой и гражданский путь которых в рамках единой книги не представляется возможным. Летая на совершенно безоружных самолётах в начале войны, им приходилось оттачивать тактику бреющих полётов, досконально пересмотреть технику пилотажа при пролёте зон ПВО, а также стараться изучить групповое и одиночное маневрирование вражеских перехватчиков, действия коих поначалу были тенденциозны. Разумеется, они профессионально держались в небесах не только на У-2 (к удивлению многих, по желанию лётчиков, летавшего с отпущенной ручкой управления). В их мужественных 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, умелого организатора и глубокопорядочного человека.

В своих воспоминаниях «Крылья Родины» Алексей Иванович уделяет обширное 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 позиционной городской войны, У-2 не имел промаха не только по домам, но и если того требовалось, и по отдельным квартирам!

Его же перу принадлежит один из лучших портретов Н.Н. Поликарпова в глазах современника и друга. Отвлечёмся от боёв. Ведь все знают, что фронт людей советской науки проходил через КБ ни за один год до завтра была война...

«С Николаем Николаевичем Поликарповым в предвоенный и военный период, — пишет Алексей Иванович, — мне приходилось общаться довольно часто. Несмотря на свою всемирную известность, он был чрезвычайно скромен. Другого такого человека я в жизни не встречал (разрядка — *Р.С.В.*). Скромностью Николай Николаевич выделялся даже среди нашей молодёжи — конструкторов, которые в это время делали свои 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 также тактично, но настойчиво начинал снова мотивировать ту или иную просьбу. Шла ли речь о расширении завода, увеличении штата конструкторов, усиления станочного парка или проведения каких-либо испытаний в ЦАГИ, в Лётно-исследовательском институте, он всегда был неизменно одинаков. Вместе с тем поражали исключительная работоспособность, чёткость и дисциплина Поликарпова, который был очень исполнительен в выполнении решений, принятых по его самолётам.

*Ночная легкомоторная бомбардировочная авиация.



Я любил общаться с Николаем Николаевичем, — подчёркивает Шахурин, сделавший больше чем многое для отечественной авиапромышленности. — Исключительная 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. Вчерашний неистощимый балагур, 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 ответственное 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 свои 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, восвосяси, 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 товарищ И.И. Троепольский. Как-то, пилотируя У-2 над руслом небольшой речушки и прикрываясь редким ивняком да ракетами, он здорово разыграл смертельные «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 небольшому лесочку, поджарый 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, а иногда и днём атаковали позиции мотострелков и пехоты. После разрыва «огненных бурдюков» на малой высоте смесь возгоралась и заливала траншеи с мелочью «бээмвушно-цюндашной», производя страшную 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 неуязвимой Славой девушки-таманки, или как посмеивались молодцы-истребители — «сестрички-атаманки». В начале февраля 1943 года великая братва — морская пехота в тяжелейших условиях закрепилась 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 любой ценой — 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 Евдокией Бер-



шанской. Жизненно важная помощь десантникам пришла вовремя, и это лишь штрих из миллионной диорамы Бессмертных Подвигов Российских Наций. Диорама, которая ещё 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», безусловно, именно на её долю выпала колоссальная боевая работа — четырёхлетняя поддержка и спасение партизан. Вот один из тысяч эпизодов, наглядно представляющий нередкий момент, когда лётчикам приходилось воевать не только в небе, но и на опалённой оккупационной земле.

...Выпускникам московских аэроклубов Николаю Панину, Михаилу Царёву, Игорю Ладария, авиатехникам Льву Колеватых, Саше Буравлёву и штурману Толе Шумакову в торжественной обстановке передали три У-2. К тому времени пилоты имели обстрелянный немцами опыт, участвуя в доставке донесений, разного рода грузов, офицеров штабов, и что немаловажно, почты, которую всегда с нетерпением ждали с Большой земли маленькие, но очень отважные лесные земляне.

Трудность поставленной командованием 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, начальник штаба Управления партизанского движения на Украине генерал-лейтенант Тимофей Авросимович Строкач дал ориентировку на Гродек-Ягелоньский, где, по запросу партизан, У-2 были нужны как воздух. Маршрут полёта проходил вокруг Львова. Командир звена лейтенант Игорь Ладария акцентировал внимание на отсутствие промежуточных посадок, в пути, которые следовало отметить по причине небольшой ёмкости баков тихоходов.

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



Аэродрома, конечно, не существовало в природе. Неподалёку от Бродов У-2 Ладария ожидали партизаны с трофейной или припасённой бочкой авиационного топлива. «Глаза» звена — штурман Анатолий Шумаков мастерски привёл его к небольшой 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 все знают, и в миру, и на войне один из самых сонливых. Вдруг Лёва 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, ППШ и турель У-2 уже без предохранителей. Насторожило главное — 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 цепу. Заявляла о себе «лесная армия» ладившего с фюрером, убитого полковника Коновальца и сменившего его «батько» Стёпки Бандеры.

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

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

И, вправду, через несколько минут зарокотало эхо ручного пулемёта, из леса короткими перебежками бежали свои, 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». Извинившись за опоздание и рассказывая, как они шли по следам банды, ожидая удобного 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 ещё долго обсуждали тяжкое 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? — увы, никто не мог предсказать. Каждый хотел видеть её своими глазами, а более кратко, — д о ж и т ь !

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

Да, Поликарповский биплан — Герой СССР — У-2 не имел себе равных, и мы рады повторить святую истину. Он спасал партизан и вывозил тяжелобольных из самой глухомани Зауралья и Крайнего Севера; он был внезапно появлявшимся разведчиком и малым ночным бомбером; великолепно 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. Его, можно сказать, 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 Отечественной войны констатирует, что «учебными эскадрильями и центрами ГВФ подготовлено 11 720 (! — Р. С. В.) пилотов на самолё-



те У-2, из них 8 080 человек передано в ВВС». Это, господа, уже не охота на волков — перед вами слагаемые общей мощи населения, ковавшего титаническим трудом нашу Великую Победу над силами порабощения, дикости и варварства, зародившимися в сущности, в трудолюбивой, порядочной 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.

Эх, если б не было войны! Жаль людей обеих сторон. Им кровно надо было дружить, обогащать себя лучшими кладезями народов. Вот и вся живая вода! И как не уразумели, что она — Д Р У Ж Б А ?..

Как понял читатель, частично освещённая нами боевая и трудовая биография У-2 — бесконечная сага Подвигов, предмет для объёмистого, фундаментального труда. Однако нас ждёт ещё целый «ангар» не рассмотренных самолётов. Поэтому номинальный финал заключим парой отзывов, которые говорят сами за себя.

Полотняно-расчалочное деревянное чудо Н.Н. Поликарпова, обладавшее резиновой амортизацией осевого шасси и хвостовым костылём отмечает в своих «Записках конструктора» Александр Сергеевич Яковлев: «У-2 — наш 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 хорошим подарком для советской авиации, прослужив в ней свыше тридцати лет». Хвала работникам краснозвёздной авиапромышленности: за эти годы было построено около 40 тысяч машин!*

После войны на «второго Поликарпова» из далёкой Королевской Великобритании пришёл отзыв подполковника разведывательного Управления Королевских ВВС Эшера Ли:

«Это, возможно, один из самых ценных уроков, полученных

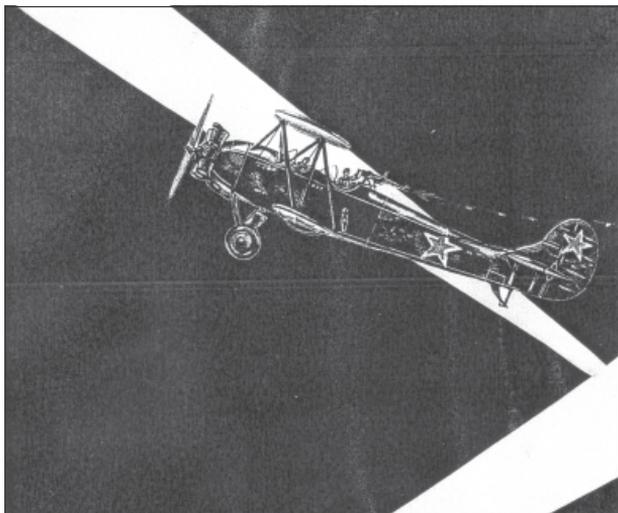
*Вернувшийся на Родину русский бард А.Н. Вертинский летал на одном из тех тысяч По-2 в период Всесоюзных гастролей.



из опыта (применения авиаполков, состоявших из У-2. — Р. С. В.) русских по оказанию войскам тактической авиационной поддержки в ходе Второй мировой войны».

Автор «Воздушной мощи», ясно, не знал того, в каких условиях работали советские конструкторы, в их числе — Поликарпов. Творческий подход к процессу проектирования, скрупулёзный анализ данных по зарубежным успехам и несчастьям в области самолётостроения, а также глубокое переосмысление и жёсткая ревизия собственной работы под контролем Ягоды-Ежова-Берии, поддержка молодых талантов ОКБ и всё «это» при постоянных переездах, — в немалой степени способствовали рождению авангардных конструкций, прежде всего истребителей. Этого не знал Эшер Ли и не учёл генерал-историк Люфтваффе Вальтер Швабедиссен. Они не знали и песни, без которой не обходилось ни гулянье, ни застолье, ни трудовая вахта:

*Выпить нам есть повод:
За военный провод,
За У-2, за «эмку», за успех.*





Глава четвёртая

«ВРЕДИТЕЛИ — ТРУДЯЩИМСЯ!»



*Они остались в Человечестве,
Их дух — границы пересекут...
Но равнодушия в отечестве
Я не прощу и через век!*

Зацензуренная поэма «Нокаут 30-х»,
созданная в начале 60-х гг.

Глупо не понимать того, что всё что сегодня движется на земле, в небесах и на море — слишком молодо. Мало того, Интернет — вирусная болячка быта; нет ничего мощнее силы слова и мысли, позволяющей перемещаться в пространстве. Кинематограф, фотография, стереомоно, телевизор — выдающиеся достижения планетного разума гениев, но, если ты не растение, постепенно приходишь к тому, что лучшее в подаче информации — белый лист, затем книга. Ромен Роллан говорит: «Все радости жизни в творчестве: творить, значит убивать смерть». Спорить с мудрым афоризмом бессмысленно. Как бы смехотворно не выглядело, двигаем на «самопальной машине времени» к одному из чёрных барьеров истории, обозначенному в эпиграфе. В качестве трамплина или катапульты к разработке очередной главы послужило много источников-материалов, в точности по Александру Лебедю: «За державу обидно». В качестве неиссякаемого виртуального топлива бескорыстно жгём-плавим разум, сердце, время — это всё, что у нас есть из тех благ, что дарит человеку Бог...

Итак, давление в системах — нормальное. Энергетическая



установка «свежа» и неслышна. Температура — среднестатистическая. Аура встреч с прошлым и будущим не видна, но присутствует. СТАРТ!

...И сразу же продолжительная авария, не поддающаяся ремонту, к сожалению, в е ч н о...

Поэтому об «этажерках» и «железьяках летающих» позже; ниже последует натуральная грязь Руси, которую детям до 16 лет читать не воспрещается. Наоборот, дорогая молодёжь, вникайте. Боже упаси вас, хоть на сотую долю миллиметра повторить тот идеологическо-пошлый исковерканный путь, что познали общие разум и тело нашего многомиллионного, великомученического народа! Вспомнились имеющие вес вирши в защиту его:

*Покуда бьёт сознание рабья дрожь,
Не станет человек — человеком.
Дрожа, конечно, дольше проживёшь,
С прямой дороги — тыщу раз свернёшь,
Попросят — другу горло перервёшь,
Не всё равно, насытиться чьим веком?*

*Так в нацию внедряется болезнь,
Её предназначенье — битва в корень.
Младая поросль наших дней
Пополнила статистику падений...*

Однако, как знает изучивший историю читатель, народ мало читает вообще. Самое краткое из словесно-мысленных выражений — вирши ему давно, как и проза, обрыдли, словно ослу поклажа. Не потому ли безграмотный, тот же слепой народ по жизни было «удобно» унижать, бить, грабить, ссылать, расстреливать? Что мог свершить процент научно-технической и культурной интеллигенции при рабской дрожи 95% населения, сокращённого голодом, Гражданской войной, партгистками и пятилетками? Ошибочно присягнув первому в мире инквизитору в неизмеримых масштабах — нашей с вами Родине, СССР — России — уверовавшие в её «святую» будущность лучшие у мы никогда не предполагали, что присяга довольно скоро выльется для них ужасом приговоров. Ещё более страшно и обидно, что



их сотоварищи, пережившие удар сталинской опричнины и войну с крестоносным ворогом, с годами не решатся на документальное убийство режима фактами, — конфискованные фискалами дневники и кухонная (редкая) болтовня под «очищенную» здесь не в счёт. Они — люди ведомостей, из года в год следовавшие по гудку и ранжиру, боялись не то что сказать-опубликовать-создать. Они избегали косых взглядов на портреты Вождя — взгляды «фотографировались» объективами глазами «друзей народа».

Со временем общенациональный страх перед силами демонизма по-теневому олицетворяющимися выдающейся матерью терроризма — партией, будет передан наследственным путём — кровью. Часть наследников, неповинное чистое поколение уйдёт в небытие по наиковарнейшему приговору, «пропадёт без вести» в ИТЛ и при эшелонных перевозках. Но те, кто к счастью выживет, уже никогда не забудут коварства земли родимой, руководимой крайне мстительными «малышами» родом из дальнемосковских и петербургских холодных точек:

*— Десять лет без права переписки.
«Тройки» бас заставил задрожать.
Стало зябко всем родным и близким,
И в слезах вздохнули: — Будем ждать!*

*Но жестока власть, её Фемида,
Подконьячно гонит «заготплан»:
Ражий конвоир зажравшегося вида
В дымке утра разрядил наган...*

Конечно, недостойные потомки (слушай-смотри ВР и, ТВ, читай набекрень «патриотичные» СМИ), как и здравствующий контингент расстрельщиков, заведут заунывную песню «Давно это было». Давно в понятии единственной человеческой жизни, но отнюдь недавно в памяти народной. Следовательно, мы помним, что указанный людской тип всеми силами постарается выйти из заноса, в который швыряет их не лёд, а время. Не стоило бы столь долго касаться, мягко говоря, бездушных ха-



мов и всё же: с одной стороны угодничество с заретушированием болей нации угодно столичным пропискам и отсутствию беспокойства внучат; с другой — в натуре стукачи и приспособленцы, независимо от Горя народного, ощущают собственную убогость. Отсюда ежедневно просматривается возвеличивание и наглое навязывание заслуг «деятелей культуры», героями произведений которых были и остаются репей и буреветник! (Мечтают о «заслуженности» и даже... об Ордене Александра Невского...).

Незабвенная Клавдия Шульженко оказалась довольно хитра, озвучивая наказ будущей примадонне эстрады: «Душка! Никогда не пой о проблемах. Их у народа всегда достаточно. Пой о любви!» — что она (примадонна) всю жизнь и проделывает по СНГ и зарубежью...

Согласитесь, диагноз такому явлению элементарен. Скажите, кто хочет стать куклой при жизни и после неё? Лидеры усреднённой исторической науки, культуры и пр. ясно представляют последствия диссидентства (правильнее правозащитничества). Боже упаси, по их мнению, чтобы ТАМ, где-то ТАМ, где топчут права слоны власти, о них говорили плохо! А кому охота лезть на рожон? Представьте, лучше пресмыкаться безликими носителями искусства, интригуя сознание поворотами сюжетов с кюветами тусовок от лёгких деньжат.

Поверьте, мы не косны на язык, не завистливы и не бумагомаратели. Причиной отвлечения на «стимороловое» время послужило то, что в его новонэповский период негласно приветствуются отсутствие воли, силы воображения и интеллекта, духа, характера личности каждого. Государственной политикой спонсируется (негласно) вся та пакость общества, которую мы видим с утра и даже во снах*. Таким образом осуществляется программа зомбирования населения, создающая почву для рождения самого обширного типа людей — человек, не желающих вырваться из наручников служения государству. Плохого ничего, но и хорошего тоже. Причём объективно стоит заметить, что карание декларациями новых русских даже похвально. Ничего не производя на пользу общества, помните, не означает, что вы

*Чего «стоит» только лишь ежегодное повышение цен после празднования очередного нового года и Рождества?



«круты» и вырвались! Торговать чужими книгами, колбасой, соусами, пшеницей — ума не надо. Вы рискните взять на троих членов семьи 40 гектаров картофеля; попробуйте открыть мини-завод по производству великов или мотоциклетов типа «Харлей-Дэвидсон»; напишите книгу о раскулаченных или расстрелянных предках, их друзьях, а потом попробуйте её издать; придумайте безболезненную форму наказания чтобы «труд» проституток и наркоманов стал до смеха не рентабелен; займитесь благоустройством водоёмов с запуском и последующей в них ловлей ценных пород рыб; придумайте, как собрать бесхозное железо страны, оставленное после колхозов с учётом того, чтобы деньги, хотя бы в виде новой техники возвратились им; разрешите надуманную проблему межнациональных, религиозных конфликтов обязательно без войны, и т. д. и т. п. по нашему сыто-нищему житью-бытью...*

Тогда будущее семьи графа из провинциальных сантехников может перейти из мечты в реализм, и не одна из бывших простофилей детдома, недоученица с «небоскрёбными» ногами и грудью подростка не станет «дежурной мисс», т. е. ферзью шоу-бизнеса и киностудий. Бомж будет чист и сыт. Вор будет сидеть в тюрьме. Коммунизм и пр. выверты идеологий из-за океана окажутся вне закона. Старпёры парламента будут говорить по-русски, согласно первой записи в трудовой книжке. Криминалитет также подвергается обрезанию: обратите внимание, где «паханы» с «братками» были при Хозяине — Иосифе Джугашвили? Мы уж помолчим о полном обесценивании национальной валюты — Рубля, за что без суда и следствия полвека назад автоматически срабатывал расстрел... А ведь кушать хочется всем ежедневно по другим ценам. Но пахать, выращивать, вскармливать, убирать, умеючи хранить, удобрять и сберегать от вредителей — кушанье н и к т о н е х о ч е т; «нам сразу всё давай, нас пушкой не убьёшь!»

Не обессудьте за гиперпрыжок во времени. Вернёмся к событиям конца 20-х, начала 30-х годов. События эти при безостановочном падении нации реально возвращаемы. Дело за колыбелью

*Читай статью В. Рассохина «Неизбираемая платформа беспартийного гражданина, или каждому — по труду!»



нового диктатора, которую нельзя допустить — зародыша надо предвидеть и абортировать.

Так вот, второй тип (первый Железный Феликс), он же историческое лицо и завуалированный ревбандит, вчера господин — сегодня товарищ, лидер карательных органов, патриот навыворот — Менжинский. Путь к власти, его иерархические ступени см. во всех энциклопедиях. Но ни в одной из них и биографий не будет строк о гостерроре, проводимом им на рубеже «энтузиастских» лет. (Любопытный двойник недавно выведен в к/ф для взрослых «Чекист»). Отсюда начинает обнажаться корешок, а затем и даёт росток мощнейшая машина подавления личностей, какие бы они посты не занимали, чтоб не говорили и не делали. Берия ещё никому неизвестный, но крепкий мегрел. Ежов в поисках патрона-портного для пошива ежовых рукавиц для народа, а Менжинский ещё до Ягоды, вышел с мечом на «арену» в схватке с Промпартией. Мгновенно, под его личным давлением и не без внимания Кобы, партией санкционируется узаконенное беззаконие в виде расправы над старой гвардией дворян, ленинцев, бронштейнцев и пр. нерадивых и честных «радеков». Чёрный ворон, иногда с иномарочным мотором выезжал на потерянный в десятилетиях маршрут, кряхтя рессорами, и некому было свернуть ему башку со всеми механизмами. Железнодорожный, речной и морской транспорт и даже изредка (для особо важных «предательских» персон) крылья родины так же не оказались без внимания головоотсекателей, породивших Страну примкнутого штыка. Этот маршрут был отмечен не только Павлушей Морозовым, но и авторами школьных сочинений: «Спасибо товарищу Сталину за наше счастливое детство».

Поистине по-предательски, внезапно — в число «вредителей нации», по наиподлейшему ложному обвинению, попадают не только видные чины и партийные деятели, но и истинные светила нации от всех сфер и форм новой организации пролетарского общества. В числе их — передовики авиапроизводств...*

*Провокаторы-«доброжелатели» не утруждали себя формулировками, оболгав друга И.И. Сикорского в проектировании «заведомо вредительских самолётов и пропихивании их в серию вопреки воле коллектива» (так ОГПУ использовало неудачи Н.Н. Поликарпова с Р-1, И-1, И-3).



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

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

Кому он мог высказать в сё наболевшее? 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.

Богатырь Григорович, соратник и лидер разработок самолётов моря, находился в полном шоке, что сократило ему жизнь, однако что самое мрачное, был далеко не один в ОКБ воин. Тяжкую лямку арестантов, под чёрным ярлыком чуть ли не «шпионов» владели 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 строжайше вменялась обязанность связного между заключёнными и функционирующими ветвями производств...*

Краснокумачовое государство, безнервное и бездушное образование, под прикрытием соединяющихся пролетариев в приказном порядке постановило: «враги» обязаны в кратчайшие сроки дать путёвку в жизнь одномоторному истребителю смешанной конструкции с единовременным пересмотром «формул» его перевооружения.

Таким бесчеловечным образом и волею судьбы будет тяжко рождён весьма удачный биплан И-5 (ВТ-11), первенец скоростных машин Н.Н. Поликарпова между его Альфой и Омегой. Как повелось на читаемых вами страницах, рассмотрим «выпущенную из клетки птичку» более подробно, в отличие от её современников, уделяющих этому истребителю не более пары абзацев. Исходя из кодекса уважения, не забывают, что 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, глубоко веря, что Справедливость восторжествует, однако капель её совсем немного промочит российскую землю в оттепель 1953 года...

* * *

История создания рассматриваемого эталона необычайно сложна, частично запутана авиаисториками по тюремной «причине». Так или иначе, все причины не умаляют того, что продуктивность самосжигающей работы Н.Н. Поликарпова и его команды поражает до сих пор. Первоначально (летом 1927 года) проектная разработка «подгонялась» под великобританский удачный двигатель «Бристоль-Юпитер», обладавший козырём по удельной мощности. Как следовало ожидать, главные требо-

*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 лишали конституционных прав и гражданских свобод.



вания к истребителю — шустрая скороподъёмность и терпимая по тогдашним воззрениям манёвренность — имели право на сосуществование при заграничном моторе и его КПД. В остальном лёгкий и белоснежный биплан, созданный в содружестве с Д.П. Григоровичем (издававшим в своё время «Вестник воздухоплавания», сменив С.С. Щетинина), 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 лишь в модели да на бумаге.

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

А тут партийные и военные лидеры лишили сна, «наступая на пятки», крича в репродукторы и рупоры нации — «Летать выше всех, дальше всех и быстрее всех!» Похвально, конечно, не спорим, однако и людей, умниц своего дела, поджелевать всё же надо. Что было на самом деле, читатель, думается, понял: язык не поворачивается излагать...

За все свои истребители Поликарпову придётся бороться не только с логарифмической линейкой в руках, но и на непростых дискуссионных заседаниях Технического совета Авиатреста. Однажды, выступая с докладом относительно компоновки «маленького свирепого зверя», Николай Николаевич предельно кратко разложил по «полочкам» формулу истребителя.

«Выбор двигателя и удельный вес его, — обращался он к боготворившей его аудитории, — оказывают решающее влияние на полётный вес самолёта-истребителя, на его горизонтальную манёвренность и, в конечном счёте, при той же геометрии самолёта, определяют инициативу в воздушном 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».

Между тем главный инженер ЦАГИ, ученик Н.Е. Жуковского, молодой Андрей Туполев, узнав о возможном включении И-5 в серию согласно плану Управления ВВС РККА и предложениям Авиатреста, выразил желание продублировать машину в своих «апартаментах», для чего планировалось подключение инженер-группы Павла Сухого. Поскольку в 1928 году кризиса власти, в отличие от сельского хозяйства не намечалось, руководство оставило резюме за критиками, предоставив возможность ЦАГИ изыскивать на пути полного переоснащения ВВС отечественными машинами. Задумка была не бездумна: иномарочный хлам Первой мировой, покорёженные Гражданской авропланы, не отвечающие требованиям времени И-2 и И-2бис — все эти машины подлежали утилизации, в лучшем случае, «распотрошению» на запчасти.

Григорович и Поликарпов, зажатые сроками конструирования (на всё про всё — от разработки до испытаний — год (осень 1929 — октябрь 30-го)), уже имели неплохой базовый фундамент — двухместный истребитель 2И-Н1 с мотором «Нэпир». Считалось, что машина авангардна по всем параметрам: 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. Невольно вспомнишь про знаменитые «Роллс-Ройсы» (ручная сборка, однако они не летают!): прототип И-5 нашёл немало приверженцев по мотивам тщательной отделки и лакировки всех поверхностей, а также получил «отлично» за особую чистоту поверхности крыльев, покрытых тонкой фанерой вместо полотняной традиционной обтяжки.

Читатель, вероятно, не забыл про трагедию с этой машиной, когда выполнявшие сдаточный скоростной полёт Владимир Николаевич Филиппов и Валерий Ефимович Михайлов разбились из-за разрушения фанерной обшивки крыла. Поликарпов, глубоко анализируя происшедшее и советуясь с товарищами по проектированию, не раз выступал с докладами «О манёвренно-



сти мощных истребителей», акцентируя внимание на взаимосвязанных между собой 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 омрачен «бессрочной командировкой» — переездом ОКБ из Бутырки на авиазавод № 39, где под «шарагу» был отведён одноэтажный ангар № 7, в окружении цепи конвейрных-часовых, да овчарок с оскалом, не похожим на пуделей...

Ещё год назад, в последний месяц весны 1929-го, поликарповская бригада была загружена дополнительным заказом Авиатреста — конструированием манёвренного биплана И-6, в основу которого были заложены наработки практически сложившегося истребителя И-5. Самолёт нёс в себе ту же деревянную схему и был «сводным братцем» последнему. Главное отличие состояло в том, что его «сердцем» должен был стать более облегчённый и современный двигатель «Юпитер-VIII». Желание умно и практично идти в ногу со временем в очередной раз столкнулось с вопросом поставки «Юпитеров» в СССР. Неудивительно, что Авиатрест, НТК УВВС при РККА и его действительный член Поликарпов временно пошли опытным путём и разрешили проблему установкой «Юпитера-IV», либо почти аналога под индексом «VI». Примерно в это же время Андрей Николаевич Туполев, зная, что с «Бристолями» можно выйти на новые высоты, и главное — 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 в полной мере соответствовало пятилетнему плану развития отечественного авиастроения, подразумевающего объединение общих сил ведущих КБ страны в целях окончательного освобождения самолётного парка от зависимости поставок комплектующих из-за рубежа, а также закупки дорогостоящих машин признанных в авиамире марок.



«С августа 1931 по январь 1933 года Николай Николаевич Поликарпов работал в КОСОС ЦАГИ в должности заместителя начальника бригады лёгких самолётов, — вспоминает лихолетье обид и притеснений его ближайший соратник и ведущий конструктор Василий Иванович Тарасов. — В конце 1932 года КОСОС ЦАГИ было дано задание на разработку скоростного истребителя.

Главный конструктор КОСОС ЦАГИ Андрей Николаевич Туполев поручил Павлу Осиповичу Сухому делать проект истребителя-моноплана, а Николаю Николаевичу Поликарпову, имевшему за плечами опыт создания манёвренный истребителей типа И-5, — разработать проект манёвренного истребителя-биплана. Над проектом манёвренного истребителя работала группа конструкторов: Дмитрий Людвигович Томашевич, Александр Григорьевич Тростянский, Василий Иванович Тарасов и Ефим Абрамович Костенко.

Макетной комиссии были предоставлены макеты обоих вариантов. Оба варианта были утверждены. Манёвренный истребитель было поручено разработать Поликарпову, а моноплан — Сухому».

Подчеркнём, что забежав вперёд, рассказ Василия Ивановича, авторитетного авиационного инженера, относится к зарождению истребителя И-15. Но всё-таки обратите внимание на то, что партией осознанно приветствовалась конкурентная борьба умов по девизу «10 голов хорошо, а 100 ещё лучше!» Подобное будет просматриваться позднее как в условиях конкурсов, поставленных перед КБ, так и в конструкциях аппаратов тяжелее воздуха, будь-то военные или гражданские машины... (Естественно, рассказ о всех «И» — отдельная тема).

«Прошибание» изначальной дубовости ряда государственных лиц никогда не ставилось Поликарповым первоосновой работы. Прекрасный организатор ясно представлял, что «конфискация» проекта И-5 в пользу туполевцев имеет пользу и для его единомышленников: их силы разгрузались на творческий подход к И-6 и др. самолётам*, а также к широкой гамме существующих модификаций на базе серийных, отлично зарекомендовавших

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



образцов. Ан нет! Всё сложилось совсем по-другому: Туполев, также зажатый в хомуте массы проблем, внимает настойчивым просьбам Сухого отослать документацию по И-5 признанному коллективу ЦКБ, по привычке именуемому ОКБ. Павла Осиповича легко понять — талантливый специалист по аэродинамике при ЦАГИ, инженер-проектировщик, он явно не желал вести плагиативную работу по окончательно сложившемуся проекту. Туполеву пришлось покорпеть над деликатной формой изъяснений.

Подключив раньше времени свой непререкаемый авторитет, он понадобился ему вновь, чтобы не обидеть поликарповское творческое начало, другими словами, «стильный почерк» Главного и его друзей. Таким образом, материалы проекта были оперативно возвращены по авторскому праву. Андрею Николаевичу оставалось только сожалеть — «проект АНТ-12» приказал долго жить...

Любопытно, что закрытое содружество Поликарпова и Григоровича по понятиям узревшего «вредительство» руководства было расколото надвое: оба коллектива под их непосредственным 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 чрезвычайно сложно. Известно, что Дмитрий Павлович, давний приверженец оснащения истребителей пушками (что относилось и к его летающим лодкам), настаивал на конусообразном фюзеляже и задумывал хвостовую часть несколько сложнее, чем Николай Николаевич. Позднее задумки морского авиастроителя с колоссальным опытом отразятся на сухопутных боевых машинах ИП-1 и И-З. Кое-что было использовано в массовом проекте будущего, так и не вышедшего в свет разведчика и лёгкого штурмовика ДГ-38, в рамках общеконструкторского 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 предшествующая наработка по И-5 и И-6. Энтузиаст-



ский творческий поиск и продуктивность, царившие в свободном пространстве гражданской жизни до чёрной полосы в биографиях, точнее жизни конструкторов, дали ощутимый временной скачок очередной разработке, во многом заимствованной от прежних моделей. Уместно добавить, что не потерявшие оптимизма люди были вынуждены опираться 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, все помнят — не чаще, чем раз в столетие. Надеяться на помощь партийной аристократии было одновременно — реально и не реально — причём масса настоящих защитников общего дела ВВС, ГВФ, авиации ВМФ и даже 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 Колыму и Магадан.....

«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 глубокой горечью пишет в письме авторам обиженная ни за что дочь Николая Николаевича — Марианна Николаевна Поликарпова.

Что же мы, простые смертные, можем сказать из будущего столь исковерканному властью прошлому? Как изобрести эликсир самосознания нации, назначением которого было бы восхождение её былого, чисто русского, удальского, добропорядочного духа с яркими оттенками патриотизма? Откуда — из каких словарей и энциклопедий — подобрать слова, рисующие истинный портрет населения, большей частью не знающего, как зовут родного дедушку по отчеству? Почему в лексиконе народа стало модно нагромождать англо-саксонские и заатлантические мотивы с хамским акцентом? Прочтите внимательно: об этом предпочитают молчать даже критики и фельетонская мелочь*...

*См. статью В. и С. Рассохиных «Культивация тарабарщины» (навстречу съездам писателей в Орле и Смоленске).



Отсылаем читателя к ним, к скользким дядям и тётям от Бреста до Владивостока — пусть они, будоражившие наше сознание раньше, отвечают сегодня. Позднее за трагизм XX века отвечать будет некому. Молох времён, словно крупяной жернов, перемелет крайних и фаворитов бывшего режимного подневолья, книгопечатный процесс не в счёт. Любой нормальный, не ленившийся школяр подтвердит вам срочную необходимость живого процесса — вы посмотрите, как Мир ополчился на едва шагающего деда Пиночета...

Да прости читатель за наблевшее. Вернёмся к становлению конструкции полутораплана более 60-летней давности, поскольку назначение, канва исследования в ваших руках, служит в первую очередь авиации, а не философии, какой бы чрезмерно чёрной её история не была. Внутренняя тюрьма, ставшая вторым домом конструкторов, к удивлению их самих, выводила создателей истребителей в ряды самых скоростных КБ Мира: от полномасштабного макета до первого полёта И-5 прошло всего... 30 дней! Это, конечно, было вне понятия любых по дальности зарубежных, ибо большинству грандов самолётостроения пришлось поседеть не только над чертежами, но и сократить жизни в поисках государственных инвесторов, в придачу с целой «армией» заинтересованных в проектах частных лиц. И-5 следовало обсыпать премией вместе с «отцами», но куда там. Быть бы, как говорится, живу! Правда, и ОГПУ было суеверным — приказало сменить код машины с ВТ-13 на ВТ-11.

Поликарпов сразу настоял на двухлонжеронной конструкции крыльев, уделял немало внимания лучшим сортам казеинового клея. И правильно, что уделял: коробчатые деревянные лонжероны несли в полёте большие нагрузки, а за ручкой управления сидел отнюдь не плакатный персонаж. Уже тогда он задумывается о весьма значимом для пилотов — улучшении обзора, снабдив верхнее крыло с элеронами характерным, чисто поликарповским вырезом в виде полуокружности, что существенно облегчало пилотажа в кромешной обстановке боя. 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 советской металлургической



промышленности и приобретением опыта производства летучего металла — 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 лишний раз обеспокоило металлистов города Дюрена и Гуго Юнкерса, получивших процент бессонницы, после «кольчугинских» опытов Андрея Туполева. Впрочем, германское влияние нашло своё место в аэродинамическом профиле обоих 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, а также было гармонично продумано сиденье пилота, имевшего функцию «чемодана» для парашюта.

Моторы, моторы, дорогие «товарищи» авиадвигатели... Они доставили поликарповской команде неподсчётное количество хлопот, унесли своими винтами не восстанавливаемые нервы творцов летучего оружия. Выход, хоть и частичный, находился с помощью английских двигателей фирмы «Бристоль», иногда обкатанными, но свежими движками из аэропланного состава ВВС. Высотные и низковысотные модификации «Юпитеров» признавались в то время в числе передовиков. Николай Николаевич вновь оказался на высоте, выступив ещё в преарестанское время поборником контактов с французской моторостроительной фирмой «Гном-Рон», строившей «космические сердца» по лицензии. Он признавал, что далее так продолжаться не может. Неоднократно встречался с А.А. Микулиным, Н.Р. Бриллином, А.Д. Швецовым и А.А. Бессоновым. в лекциях и на приёмах у госперсон постоянно говорил о первостепенном значении моторостроительной отрасли в общем деле строительства краснорезвездной авиации. Мнение «короля истребителей»



ценилось, было весомым и компетентным, и вот... внутренняя тюрьма...

Между тем разговоры с Поликарповым не прошли бесследно. Знаковый пример — достижение конструктора авиадвигателей А.А. Бессонова, которому 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 Союза Советских Социалистических Республик, обзаведясь русским лаконизмом — М-22. Хотя толкающий «поршень» идеологии, случалось клинил, будучи неомываемым сознанием определённой касты былых и здравствующих сословий, в пользу усилий партии необходимо напомнить, что согласно планам прошли крепкую стендовую и воздушную встряску отечественные двигатели 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 советских конструкторов.

Тем не менее, на первом опытном экземпляре, в самом носу фюзеляжа был прописан старый добрый дружище — «Гном-Рон» «Юпитер-VII», предусмотрительно «обласканный» капотом сложной формы и специальным обтекателем головки каждого цилиндра. В полном соответствии команде «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 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 актуально предусматривает противопожарную перегородку и закрепляет заботу о безопасности установкой авиаогнетушителя, с выходом его смеси к патрубку, карбюратору и бензиновой помпе.

* Опытный экземпляр этого биплана преждевременно покинул пилотирующий его ветеран Первой Мировой и Гражданской войн А.Д. Ширинкин. Машину не восстанавливали и не приняли на вооружение.



Существенной доработке подверглась силовая конструкция фюзеляжа: сварщикам было некогда увлекаться пивом, когда они со всей ответственностью сваривали из стальных труб четырёхугольную пирамидальную раму. Вместе с тем, стремление конструкторов создать как можно жёсткую в полёте конструкцию, обязывало к детальному рассмотрению «хитросплетений» внутренних проволочных растяжек вкупе со шпангоутно-стрингеровым «набором» каркаса, изготовлявшегося из дюраля и крепившегося на раму. Показательно, что 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 дюраля и стартуй, сталинский сокол! Но это дилетантское зрчковое 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. Согласитесь, мелочь, но весьма важная! Кто из арифметиков подсчитал «ход подвески» при сверхвибрационной тряске во время взлётов и приземлений?

Глупо забывать, что оба последних важнейших элемента полёта не осуществимы без шасси, которое как и у всех, в ту пору состояло из пары стоек с резиновой амортизацией, а также расчалок, подкосов и единой оси колёс со спицами. Замечательно, что поликарповцы, зная о широте страны родной, где так вольно (!) дышит человек — уже на опытном образце И-5 предусмотрели взаимозаменяемость колёсного шасси с лыжным. Таким образом, труженики аэродромов — механики могли производить быстрый демонтаж. Причём тот же костыль теперь не



был «тормозом» навреде палубного гака: и по его маленькому росту подобрали одноимённую лыжицу. В летнее время спицы «колобков» отечественного производства комплектовались дисками практичного, а не декоративного предназначения.

Результат рационально принимаемых решений неминуемо сказался на «паспортных» данных «борца за ВКП(б)»: снаряженный вес — 1260 кг; площадь крыльев при размахе крыла 10,24 м — 21 м²; максимальная скорость, благодаря 480-сильному мотору — 286 км/ч; дальность полёта — более 500 км; «ограничитель» высоты — 7300 метров...

Конечно, если создатели заранее знали об облегчении на 500 кг по сравнению с И-3, то ясных надуманных или логических цифр по ряду данных — они, до полётов, себе, понятно, не представляли...

Час испытаний подарка «Вредители — трудящимся!» настал 29 апреля 1930 года. Обкатка первенца ВТ-11 и его девятицилиндрового «товарища» была мастерски произведена известным асом, морским лётчиком-испытателем Карлом Бенедиктом Бухгольцем. Большой друг Д.П. Григоровича и других создателей крыльев над морем, имел многолетний опыт борьбы с гидросамолётным штопором и разного рода «купальными выкрутасами» как поплавковых машин, так и летающих лодок. Однако сегодня вверху было небо, а внизу не вода, а суша. Ни та, ни другая ошибок пилотам никогда не прощает, но испытывать машины, как и всё, что движется, — н а д о...

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 она, Воздушная Виктория. «Белоснежка» И-5 стал значительно легче предшественников. Он завораживал и воодушевлял присутствующих на испытаниях манёвренностью, высокой скороподъёмностью, лёгкостью при выполнении фигур высшего пилотажа. Да, это была



та самая машина, которую не чаяли увидеть и владеть ею лётчики истребительных формирований ВВС РККА...*

В полном соответствии с программой, в целях выявить наилучшие качества истребителя, были собраны три экземпляра с различными двигателями. Последовавшие за ВТ-11 — ВТ-12 «Клим Ворошилов» и ВТ-13 «Подарок XVI партсъезду» — оборудовались, помимо известного нам «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 ещё «сыроват» и требовал повышенного внимания на финальном этапе доработки. В принципе, «Подарок XVI партсъезду» соответствовал своему странному имени: проигрывая собратям в автономности полёта, он на «отлично» управлялся с виражами и потолком, проявив себя рекордсменом, достигая 8200 метров.

После ряда доработок, улучшающих охлаждение и одновременно защиту двигателя модным в то время кольцом Тауненда, предпочтение было отдано кумачовому «Климу» (ВТ-12), имевшему более перспективные характеристики благодаря «юпитеризации». Предварительные испытания подтвердили, что конструкторы на верном пути. Мало того, что «Ворошилов» проявил себя высокоманёвренным и скоростным — он выходил в лидеры, что виделось визуально при одновременном «соцсоревновании» с И-3, И-4 и старшим «братцем» — И-5, или «внутренним тюремщиком» ВТ-11...

Кстати «ушлый» долгоживший нарком обороны и маршал Советского Союза ещё ожидает трезвого анализа своей антинародной деятельности. Жива по ярому репресссионщику также версия, что он причастен к методичному умерщвлению Михаила Фрунзе («жаба» давила со времён Сиваша), но, однако, не нам судить. «Врагов» у врага хватало по горло. Для них, как известно, счастье поставить дружка крайним или швырнуть его в тартарары истории. В архивы же, однотипно случаю с «сумасшедшим» египтянином Рудиком Гессом — не пуцают...

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



Работая над внедрением И-5 в большую жизнь, Поликарпов продолжает изыскивать пути улучшения весьма сходного по конструкции воздушного ратника — 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 кардинальные изменения в «сигару» фюзеляжа, тщательно образом вместе с товарищами пересматривает аэродинамические постулаты. Следуя веяньям времени, 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 и 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 прямо-таки «обожают» тушиться или жариться комом. Несмотря на то, что Поликарпову было тяжело работать в ритме «попрыгучести», т. е. 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 эксклюзивный экземпляр И-6 вёл себя достаточно терпимо, то сложный пилотаж был на нём пока что недопустим. Хорошо, что в середине июля 1930 года, в день очередных испытательных полётов, пилота спас верный друг — парашют! Ведь неизвестно же, как сложилась бы судьба замечательного 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 случа-



ях всегда отходили (вернее отлетали) на второй план. Конечно, риск потерять опытную машину был велик ежедневно. Был ещё и другой риск: можно было потерять голову, семью, ненароком поставить под удар семьи горячо преданных единомышленников. Ему было 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, вы правильно поняли, были откровенно чужды: его интересовал исключительно 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 иногда виделся нашим соотечественникам не что иное, а 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 таким же 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 единовластия (культу) хамства его цепных собак — это, господа современники, только «цветочки» с подноса диктатуры, на котором, словно в рассказе Аверченко, подавалась крыса. Воспитание и стимулирование межнациональной трусости перед картузом сына горийского сапожника — наимечальнейшая 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...*

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



Нельзя доподлинно сказать, что послужило авиаруководству или «кузнецам» карательных органов поводом для фактического отстранения Поликарпова с должности в мае 1930 года. При всей мягкости характера, уважаемый преподаватель мог быть крайне резок по вопросам справедливого разрешения конфликтных ситуаций с властями. Безоружное балансирование оголёнными нервами и телом — без преувеличения, было для него и друзей очень опасным. Он нашёл в себе силы сдержаться не потому, что так было надо, а потому, что чувствуя незаменимость своего КБ, обязан был его сохранить во благо важного дела, коим по праву считал рождение самостоятельных Советских ВВС. Таким образом унижавший перевод в расчётный отдел на срок более года не решал ничего ни в его глазах, ни в умах товарищей, по-прежнему считавших его Главным, что доказывалось долгими дискуссиями по новым машинам и крайне важными профессиональными советами.

А работы было что вчера, что сегодня, что завтра — невпроорот. 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.

Здесь свою «скрипку» в арестантском «оркестре» взял незаслуженно обиженный пролетариатом, конструктор авиаворужения товарищ А.В. Надашкевич. Учитывая пулемётный опыт Джона Максима, он добился впечатляющих успехов, приспособив станковый пулемёт 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 очередная победа ввиду того, что получивший «фирменное» обозначение ПВ-1, пулемёт вытеснял с развёртыванием серийного производства ранее закупаемые пулемёты иностранных марок. Грозный



калибр 7,63 мм был утверждён в количестве двух огневых точек по бортам фюзеляжа. Несмотря на малое сопротивление «её величеству» 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 своё право на «место жительства». Поначалу пара 10-килограммовых «штучек» размещалась под креслом пилота. Со временем, в ходе серийного производства, составившего, кстати, около 800 боевых экземпляров, первоначальное решение пересмотрели в пользу подкрыльевого крепления, функции которого выполнял держатель под литером 5.

В общем, после взвешенных испытаний с элементами нещадности, И-5 был тепло отмечен высшим 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. Яков Иванович Алкснис, буквально кровный заступник за Общее дело — не раз встречался с Николаем Николаевичем, в целях быть в курсе всего авианасущного. Одним из самых значимых стержней в работе с рассматриваемой, да и с другими машинами, он справедливо 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 действительно был прав и далеко не одинок в своём патриотичном мнении, о чём читатель мог убедиться по ходу не только этой главы. Но, когда выступаешь с высоты времени, становится, мягко говоря, не по себе, когда знаешь о том, что диктатура сдавит и на нём, патриоте, его последнюю, именно мёртвую петлю без всяких кавычек...

Выдающийся пилот Страны Советов, Герой Советского Союза Михаил Михайлович Громов, знал, что говорить о флагманах и талантливых организаторах, при создании шумевшей в своё



время книги «Через всю жизнь». Понимаем, что около кремлёвская цензура катапультировала 75% того, что хотел сказать покоритель Полюса Непрístupности. Знаем, что рекордсменам некогда было думать о падеже скота и люда. И всё же, любопытная цитата, — портрет ни за что убиенного Алксниса — зримо наносит штрихи его подвигов ради крепкости ВВС Советской России. (Цитируется выборочно и с сокращениями. — *Р. С. В.*)

«Я.И. Алкснис умел окружать себя наиболее способными, инициативными и одарёнными людьми всех специальностей, так или иначе причастных к авиации, — пишет заслуженный лётчик СССР, генерал-полковник авиации, профессор, близкий друг В.П. Чкалова, Громов. — Он умел находить их сам, а не только через службу кадров.

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

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

При этом он общался с самыми 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 авиационных частей и подразделений...

Вспоминается также, что Яков Иванович очень помог В.П. Чкалову. Когда Чкалова уволили из Воздушного Флота за недисциплинированность, то сколько мы с Юмашевым не просили начальство, всегда получали ответ: «Хороших лётчиков теперь 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 наш молодой темперамент, поодаль, не на глазах. Пусть это будет называться 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 настоящую работу лётчика-испытателя. Вот там ему придётся голову поломать.

— Вот это, пожалуй, 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 конструкторском бюро Николая Николаевича 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. Понятно, что мелкая «вредительская» дефектность закономерно посещала большинство конструкторов, пытавшихся вырваться из объятий мирового кризиса, который, так или иначе, аукнулся на СССР. Вот эта самая дефектность имела общую печать в «больничном листе» истребителя, споро поставленного в жёсткие условия войсковых испытаний, проходивших осенью-зимой 1930–31 годов на Украине. Само собой, рекламации тогда не подавались. Однако сжатый и сухой по слогу перечень недостатков, подлежащих немедленному 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

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

**Позднее Валерий Павлович испытывал машины замечательного авиаконструктора, военлётца и парашютиста Павла Игнатьевича Гроховского и его ОКБ — Г-37 и «Куккарача».



- си, 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 тоже 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.

Вы думаете этим можно было бы ограничиться? Бросьте! Это за граница не знает уже, какой себе крем для кожи придумать, потеряв канву приличий на фоне попыток дискредитировать Россию, принизить былое величие державы. Признаём, большая часть нашей истории черна и кровава, но достижения, суровая взыскательность к качеству труда во всех ветвях производства той или иной продукции, энтузиазм и ответственность трудовых коллективов, осознание долга и стремление искоренить бракоделов — достойны высших наград и похвал. Иосиф Сталин, великий рулевой, избегающий глубинных проблем ВМФ по не известной нам причине, конечно, поражал Мир гигантоманией вокруг строительства невидимого фарватера. Он действительно хотел вывести Россию из трясины, но какой ценой, к а к о й ц е н о й!! Что ж, терпенье народу было не занимать. Сколько раз страдал он за двойственность, то друга, то воюя с тиранией? Что она сделала с ним — мы лишь поверхностно поговорим позже, когда наш «запасной бронепоезд» завезёт нас в наитягчайший безвозвратный тупик, туда, где стрелки не переводились, а тикали по календарю 1937 года и последующих предельно печальных лет...

Итак, после подключения моторостроительных мощностей



харьковского завода № 135 и обширного числа поставщиков комплектующего 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: «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; редкая манёвренность в сочетании с неплохой устойчивостью на планировании и с работавшим двигателем. Были довольны «дяди Вани» аэродромов — уважаемые механики — И-5 не отличался эксплуатационной вычурностью, хотя демонтаж капота иногда отнимал десяток минут.

Обратите внимание на лаконичную справедливость авиафольклора:

«Изящный самолёт — что девушка: чем красивее, тем больше внимания». Понятно, будут претензии. Мол, как же так: прекрасные женщины ассоциируются с летающими «мотоциклетами», бипланами и т. д. и, конечно, приверженцы данной позиции будут немало правы. Правы то правы. Но 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 доскональном сравнении ВТ-11 со «Спадами-51С1», И-3, И-4, И-6 и «бисом» труженика Григоровича, но и показательным превосходством первого в учебных боях с этими неплохими для своего времени машинами*.

Именно показатели обеспечили И-5 успех как среди «кузнециков», так и в рядах признанных ветеранов Первой мировой и Гражданской войн. Беспрецедентная всеохватность известных событий, взрастивших гибелью и мозолями народа небывалую

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



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 полном 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». Очень показательно в связи с этим полное отсутствие показа рабочей, также репресслируемой проблемы, пролетарскими писателями, начинающими при слоговом ничтожестве обрастать гувернантками, кухарками, и пр. прикрытиями собственной распущенности в оправдание, — заметьте! — своей, якобы, суперагитационной занятости...*

Можно в национальном ключе немного и продолжить не в защиту, естественно, «десанта» 25-тысячников, стартовавших в другую сторону давить нагайкой потливый трудовень, злопахательским переворотом закромов сограждан под прикрытием ламп ГОЭРЛО и повсеместно сжигаемых тракторишек, «антихристовских букашек», вырубивших давить вековую гужевою силушку. Никто не спорит, завоевания коммунизма наоборот настолько впечатляюще грандиозны, что по всей стране до сих пор стоит ходить, не надевая шапки. Не надевая и согнувшись в поклоне потому, что в поднятую целину, Комсомольск, Турксиб, Кузнецк, Магнитку, «Форд-ГАЗ», Ярославский резиногигант, Днепрогэс и т. д. вложено столько жизней, сколько ни одна использующая печатный станок гадина ещё не произнесла на весь Мир. Эти стройки и завоевания, улыбаясь под фанфары урапатриотической документалистики и прессы, позднее сы-

*Осмысление лжепролетарского пути нажало (уже после войны) на курок пистолета писателя А. Бульги-Фадеева.



грают архиважную роль, спасая самих себя от крестоносцев. Но страшно ведь то, что до них тысячи перестанут кушать кровью заработанный хлебушек, а дети их уйдут добровольцами в Китай и Испанию, задолго до задумок фюрера отправить всех евреев на Мадагаскар. Здесь, к горечи миллионов, мало «Котлована» Андрея Платонова...

Сегодня, скажут нам бытовые сценаристы и пьесописальщики, легко судить о прошлом, об его непрощаемом кровопролитии, в целях поднять идеологический факел всеобщего братства (а на самом деле рабства) пролетариата Земли. Жаль портить на вас бумагу, господа беспроблемные президенты ассоциаций «Хамство — культуре!» — ваше нежелание работать с ответом повсеместно и налицо.

О Б Р А З У М Ь Т Е С Ь! Прекратите скоморошество перед народом, понимающим, что ваша «гениальность» не стоит фигового листка по причине лжи ростом с Динозавра. Работайте честно, а не фестивально, и вы увидите, как культура произрастёт внутри вас! Как же вы, сюсюкающие завсегдатаи партячеек и комсомольского застолья, в точности по народной поговорке — «За партийными делами всю пьянку забросил!» — катитесь вниз, не тормозя у остановок? Ответом, безусловно, будет долгое, беспричинно долгое молчание. А всё потому, что кость в горле мешает крепкому закреплению внепартийных потомков.*

Обезоруживание идеологии, создавшей надуманный апогей «вредительства», не входило в наши планы, ибо вердикт истории СССР большинству думающих гомо сапиенсов давно понятен. Но трудно, поверьте, крайне тяжело говорить об успехах, когда «успехи» эти выдавливались кровевыжималкой режима, степень производства которой не имела цены...

Научно-техническая интеллигенция не забывала об этом, но и подвергаться самоистязанию разума и семей, им было совершенно искренне, исключительно н е к о г д а. Следовало решить, каким образом в оперативном порядке свернуть производство истребителя И-4, созданного бригадой П.О. Сухого, в

*В скором будущем КПРФ будет упразднена, по причине того, что её элита стала излишне бизнесмэнской.



цехах завода № 22. Пока шла утряска документационных, организационных и финансовых вопросов, оказалось, что параллельное внедрение И-5 аннулируется по причине «захвата» первенства ступелей туполевским бомбером ТБ-1. По сути, часть машин продолжала проходить стадии сборки, но знаменитый четырёхмоторник существенно мешал полному развороту мощностей производства истребителей, которых планировалось собрать не менее 200 штук.

Оборона завоевания пролетариата от посягательств извне, разумеется, диктовала сугубо национальные доктрины не без штудирования Рожера, Дуэ, Геринга, Фуллера и Триандафилова, известных стратегов наступательной тактики прошлого. Правительство, являясь могущественным патроном всех военизированных начинаний, со смертью карателя Менжинского, увы, не сворачивает с пути, на котором пристреливают как загнанных, так и здоровых «лошадей». Некоторое ощущение сплочённости конструкторских коллективов привнесло объединение их в упоминаемое Центральное конструкторское бюро при заводе № 39, однако подсознательный кризис перспективы любого из инженеров, не способствовал юмористическому отношению к возникающим перед ними проблемам...

Определённый оптимизм, думается, пришёл с началом серийного производства отечественных моторов М-22, хотя по-прежнему, на части первопартийных И-5 монтировались лицензионные двигатели «Гном Рон», 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 самое главное — общая перетяжелённость конструкции. Последний нюанс выступал в роли, образно говоря, воздушного «стоп-крана». С учётом «тюканья по мозгам» вышестоящих инстанций, требовавших всё или ничего, вырисовывается зримая панорама, показывающая нам, почему и как тормозилось серийное производство осенью 1931-го. Казалось бы, планово-экономическая политика, держа 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 ВВС РККА.

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 Первомая того же года, олицетворяющего собою начало старта в сокрушающую репрессивную эпоху тридцатых. В тот памятный день, 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 Яковом Алкснисом посредством матриц суетливых «Правд», прекрасно 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 незабвенного начальника ВВС РККА Петра Ионовича Баранова...

«Пётр Ионович Баранов был государственным деятелем крупного масштаба, — с волнением читаем воспоминания Михаила Михайловича Громова, покорившего 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 всегда угадывали сразу: если он начинал разговор с хорошо знакомых нам «дате-с», «нуте-с», это означало — «всё спокойно».

Характерно, что 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. Но, увы, это доверие его однажды и погубило. Баранову с комиссией нужно было вылететь в Харьков. С ним полетела и его семья. Стояла почти сплошная облачность. Самолёт Р-5 был плохо оборудован для полетов 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». Задумываешься: ну что, если перед нами продуманное убийство?

Ведь «неопытный пилот», русский «камикадзе» мог быть подставлен, под столь выдающуюся личность в период её авторитетного взлёта!

Скажите, разве в арсенале государств отсутствует методика сценариев «несчастных случаев»? Обернитесь вокруг оси, их по Планете (без совершенно секретно и версий) сколько угодно....

...Эстафету, словно Данко, принял у Баранова, как вы помните, Алкснис — друг Поликарпова и большой любитель при жизни прожиганить над страной на любимом, кумачового цвета «Климе Ворошилове», т.е. прошедшем определённый сервис И-5. Машина Якову Ивановичу заметно понравилась. Она стала его личным «лимузином» для инспектирования лётных формирований, иногда использовалась просто так, для души. Промолчим, с какими оптимизмом и радостью встретило скоростную машину сообщество лётчиков-испытателей НИИ ВВС во главе с кумирами В.П. Чкаловым и А.Ф. Анисимовым.

Постепенно И-5 входил в будни красноармийцев, будущих



защитников Отечества, из ряда тех, кто не будет убит им до 22 июня 1941 года. Следовательно, назревал вопрос о создании весьма необходимого УТИ — учебно-тренировочного истребителя в целях повышения пилотажной квалификации, ну и, конечно же, ради «привыкаемости» молодёжи к новой машине. Сегодня нельзя определённо сказать, была ли подобная задумка у Николая Николаевича, но нельзя и вычеркнуть того, что такая имела право на существование в виде не одного У-2*. Попутно заметим, что в этом, значимом для кадров ВВС направлении успешно и с большим усердием работал «кроватьный» коллектив Александра Яковлева и Константина Синельщикова.

По мере освоения более полусотни И-5 и экспериментов с ним в авиамастерских НИИ ВВС, к июлю 1931 года партией планировался общий смотр авиации, подразумевающий выявление наиболее удачных её образцов отечественного происхождения. Случилось так, что на Центральный аэродром Златоглавой, потерявшей голову Веры с падением купола Храма Христа Спасителя, — съехались видные госдеятели, партийные лидеры, известные всей стране военачальники, герои Гражданской войны. Среди изобретательно выступавших докладчиков и немало сгорбленных гидов отчётливо виделось их желание возвеличить роль в авиации присутствующего товарища 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 авиационного строительства, понимая, что «буржуины» рано или поздно попытаются поднять СССР на штыки. Приехал посмотреть достижения авиаторов и честнейший революционер Серго Орджоникидзе, заступник людского начала и опытных кадров, за что он заплатит жизнью, как его брат Папулия, спустя короткое время. Тут же присутствовала бюджетная богема, не устававшая выдумывать новые артикли, наречия и аббревиатуры Вэкапэбэшной словесности.

*«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.



Иосиф Виссарионович был, мало того, что хитёр, ума у него также не занимало. Интересуясь ходом разработок самолётов и наращиванием выпуска советских авиадвигателей, он по праву Хозяина видел, что без детального понимания и рассмотрения проблем самолётостроительной отрасли успеха не будет. Здесь заслуги перед Родиной будущего генералиссимуса, без обиняков, 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 виртуозного пилотажа Чкалова и Анисимова, постоянное сопровождение фаворитов авиапарадов И-5, по всей видимости, смягчили сердце пламенного революционера. Предполагаем, он лично вмешался в «дело конструкторов» и надавил на коллегия ОGPU, способствуя освобождению арестованных ещё до начала августа. Надо думать, немалую лепту опекунства вынесли на своих плечах нарком тяжёлой промышленности талантливый организатор Серго Орджоникидзе и товарищи с «потолка» наркомата авиационной промышленности. Возможно, имело место массовое ходатайство за Поликарпова обожавшими его пилотами и двигателялистами.

Так или иначе, «счастье» сверкнуло «королю истребителей» тем, что взамен реального расстрела его предполагалось осудить на 10 лет ИТЛ, что, как понимает читатель по стихам в начале главы, было одним и тем же. 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...

Возвращаясь к тем событиям, напомним несведущим формулировку коллегии ОGPU 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



общим 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 многие «адвокаты» от промышленности, наркоматов, партии, военных ведомств и, естественно, руководство ВВС РККА в полном (не репрессированном и живом) составе. Бесчеловечный поступок заседающих карателей немедленно аукнулся на Александре Поликарповой и дочери Марианне, вынудив супругу авиаконструктора работать бесплатно в Институте сложного челюстного протезирования в Тёплом переулке, только лишь для вступления в профсоюз.

Уважаемый ветеран поликарповского коллектива Виктор Львович Корвин, также попавший под недремлющее око надзора в ЦКБ, вспоминал, как одна из важных деталей, классически выверенная математически и чертёжно, не стыковалась в конструкции после её изготовления. Николай Николаевич — человек не из пугливых — не на шутку перепугался, ибо одной детальки, не работающей в общем «организме» самолёта, было вполне достаточно, чтобы открыть новое «Дело» «о саботаже и вредительстве».

28 июня вышеназванного года ОГПУ «проявило милосердность», постановив переквалифицировать приговор в условную меру наказания. Спустя чуть более недели коллегией «контрольщиков» было 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 настоящих друзей, клеймо «помилованного вредителя» будет преследовать его до конца жизни. Никакие премии, должности, победы и неудачи, многообещающие проекты и знакомства с высшей эли-



той Советской России, не позволили флагману истребительной авиации официально реабилитироваться при жизни. Каким эпитетом и смыслом русского языка «сие» можно назвать? Полная реабилитация придёт... лишь в сентябре 1956 года...

Воздух свободы, хоть и с подконтрольной подачей — опьянил, как вы понимаете, не одного Поликарпова. Осунувшийся, почерневший от раздумий за семью, за родственников друзей и помощников, он спешит к родным Шуручке и Марианне вне себя от переживаний о настоящем и будущем. Он думал, не замечая прохожих и новостроек, насколько 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, он понимал, что с этого времени спрос с него будет велик и задания партии окончательно подавят его романтизм и суеверие в лучшем значении слов. Ему не хотелось терять оптимизма и расстраиваться. Мысли об отце Николае Петровиче, сёстрах и братьях, Александре, перегруженной сложнейшими операциями у А.Э. Рауэра, и конечно, Мирошке, слабенькой шестилетней дочурке, растущей без отца — ни на минуту не давали покоя. Не стоит удивляться — авиаконструктор — увы, не свободный художник...

И вновь, после радостной встречи — он погружается глубоко в мир знаний, книг, чертежей, документов, расчётов и рисунков. Средне-статист без определённого рода занятий, или как тогда выражались, «тунеядец» — мог бы завалиться на печь не хуже Емелюшки и... спать, спать, спать. Поликарпов был не таков: он ищет отдушину только 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. Иногда 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 Мариан-



ной в ответе лампы северского фарфора. — О, как же он пережил тюремное одиночество, как выдержал войну нервов! А если его ТАМ били, предательски и ни за что?!» — тиски горечи не отпускали мозг при воспоминании «о чём» ей в пол-уха шепнула ещё не «опалённая» девчужка из секретариата Туполева...

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

Николай Николаевич часто рассказывал дочери бесчисленные случаи и факты из общей 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 порой 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, можно сказать, традиционного «ручника» в очередной раз выступили двигатели М-15, которые планировалось запустить в производство взамен известных нам 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 неплохой 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 личного вмешательства Я.И. Алксниса, было решено передать М-15 в цеха «фирмы» гражданских аэро К.А. Калинина, о трагизме судьбы которого рассказ впереди...

Прозорливо повёл себя многообещающий авиаинженер из НИИ ВВС тов. И.Ф. Петров, внёсший знаковую лепту в передел конструкции шасси. Случилось так, что маневрирование на ВПП оказалось для красных лётчиков нешуточным 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, ибо шутки с шасси были более чем чреватые: тем же летом на своём «Климе» едва не убился Алкснис...

И.Ф. Петров автоматически 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. Все машины, вышедшие из цехов Республики Советов, ещё ожидали смертельной встречи с противником в Испании, у Хасана и на Халхин-Голе. Им предстояло выдержать сокрушительный удар 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 избранных единиц, истребитель Поликарповского КБ претерпел обширный ряд модернизаций от А до Я. Можно было бы создать не малую 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 личный многолетний архив по данной тематике, авторам не хотелось бы отягощать читателей тяжёлой спецификой и апеллированием бесконечных цифр, тем более что конструктор морс-



ких машин и блистательный авиаисторик Вадим Шавров создал в своё время такое «досье», которое не удастся повторить никому (подло унижен редакторами и цензорами Эпохи Страха).

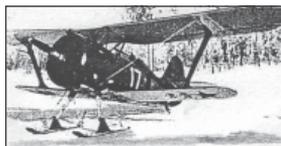
Но никому не пройти и нашим путём, раскрывшим лишь полморды отечественного монстра диктатуры. Следовательно, летающее железо и дерево прошлого «чепушинки» по сравнению с тем, что сделала с людьми сталинская камарилья. Читая авиафундаменталистов того периода и более поздних, «кукурузных» времён, невольно приходишь к выводу, что за гобсековой скрупулёзностью и документальностью повествований кроется в первую очередь крайнее антианалитическое бездушие, загодя прикрытое договорами на многотысячные тиражи, скоро довольно спорно повернувшие часть мозгов нации набекрень.

Не надо быть Брежневым под финал правления, чтобы не уяснить себе, и не рассказать потомкам о том, что трагедия Н.Н. Поликарпова, мн. его учеников и друзей есть трагедия всего народа накануне ужасного 1937-го. Тысячи арлазоровых, магидов и пр. бюджетной богемы, пережившей исследуемых исторических 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, что Его Величество Коммунизм вечен, а Главные Цензоры — ровесники Джомолунгмы.

Опровергаем их всех, и счастливы, что, наконец, в годы якобы демократии мы пишем и говорим по велению сердца и интеллекта, кому-то показавшегося слишком слабым. Мысль до последнего дня Человечества будет идти вперёд пресловутого стилизма, потому что рождается и живёт без гонораров и предательства.

Печально, глубочайше трагично и безутешно больно, что только В Ч Е Р А головы полетели бы раньше, чем мы или мистер ИКС из уездного города N могли обзавестись первой пачкой машинописной бумаги. Именно поэтому, в России, больше чем в какой либо другой стране Старого и Нового Света — кладбища полны незаменимых людей!

Идя с наглой или кислой миной на выборы, не забывайте об этом!



Глава пятая

ВИРАЖИ ЛИХОЛЕТЬЯ

*Кровь каплет с неба и крапит чужую землю,
Но И-15 держит вертикаль,
Чтоб моноплан-потомок И-16
Притормозил микадо-крупновскую сталь!*

Блокнот поэта «Укрощение огнём»

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

В те и последующие годы на Кавказе, в Крыму — ни вообще всюду (за исключением Прибалтики) — не отмечалось ярко выраженной ненависти к русским, которая дуто насаживается повсеместно сегодня. Чтобы лица кавказской национальности были сплошь бандитами — да это ж уму непостижимо! Здесь, господа, отдаёт нездоровой идеологией, скажем так, «ермоловщиной», главным мечом которой являлся крюк в минаретах, подготовленный для повешения чтущих Коран муэдзинов вниз головой. Коснувшись историко-географически и нравственно тех Шамилевских битв и блеска дагестанских сабель, проблему, кстати, не обозначили — Пушкин, Толстой, Лермонтов...



Герой технического времени, открывшего путь к небесам, не замечает того, как под гостеприимством Кавказа и массой улыбок отдыхающего, отнюдь не «дикого» люда — он и сам превратился в ребёнка, не без счастливого и звонкого смеха Марианочки.

Море, о Море — Чёрное, зеленоватое как изумруд, или фиолетово-розовое на закатах! Пальмы и штиль. Бриз и прогулка на старенькой «Каракатице» вдоль изломанного глыбами побережья. Вечный, не всегда добрый прибой и гомон чаек — благодать и чувство жизни улетали на турецкий берег и, конечно же, много дальше... А какая тёплая вода, как горячи от Солнца голыши-камни на пляже! Вечером тоже можно искупаться, чтобы на сон приятно стянуло кожу от природных соли и йода. Можно погулять по набережным и отведать вкуснейших блюд национально-местной кухни. А ещё лучше — порыбачить в отвес «на палец» с борта выдавшей виды лодчонки или причала, заранее вдоволь нанырившись при поиске насадки, также незабываемых на вкус мидий. В прозрачной, словно стекло, воде, снуют зеленушки и султанки-барабульки, неспешно проплыла небольшая кефалька и блеснули боками сеглетки-ставридки, у валуна почти прополз бычок-черномор. Отойдя поглубже и выверив спуск, Николай Николаевич припомнил игру солнечных бликов у водопада Девичьи Слёзы, подумал: «отчего его не назвали Мужским Рыданьем?»

— Да, неспроста обосновался товарищ Сталин у озера Рица. Любит Вождь Пицунду! И вдруг приятная тяжесть на том конце леса дробно отдалась по руке. Поклёвка! Плавные десять взмахов и на причале ядовитый ёрш-скорпена граммов на триста. Что делать? И в море-окияне хватает морских драконов и смертельно жалящих «собак», с которыми без крепкой скалки никак не управисься...

Эти светлые, быстротечные дни набожный и в то же время показательно практичный, талантливый авиаконструктор не забудет до конца своей патриотичной вахты во благо Союза Советских Социалистических Республик. Никогда не сотрутся они из памяти и у Марианны Николаевны Поликарповой, положившей десятилетия с мужем и сыном в союзе с десятком друзей,



безуспешно пытавшихся через крючоктворный Моссовет создать Музей-квартиру Николая Николаевича. Отчего ж так?! Школьник поймёт: одних фото мало...

...Наступивший 1933-й год не мог позволить никому увидеть обозначенное выше будущее, кощунственно 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» Йозефа Геббельса уже послужили предтечей будущей межконтинентальной трагедии.

Именно она, Германия, или, если хотите, Госпожа Свастика, оплодотворила почву для рождения понятия «инженерия войны» со всеми вытекающими отсюда катастрофичными последствиями как для неё самой, так и для Мира. Последнее достаточно освещено на всех без исключения языках и при различных угодных себе на уме трактовках. Увы, миллиарды тонн литературы и хроники придут позже: пока лишь исправно шли свежие газеты...

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, к счастью, выживших стратегов, отчётливо понимали, что означает рост и строительство Люфтваффе, и немало поспособствовали 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, что войну начинает дипломатия и уродливое антинародное политиканство. Их первой жертвой, словно юная девственница, становится Правда, которая насилуется зримой или завуалированной Ненавистью. Учившись, учившись, заучившись, мы вправе спросить: кто же зачал её?! — и слышим из завещания: «Владимир Ильич Ленин...»*

Не понимает наш народ, что рост самосознания в массах рев-

*«Отличился» тем, что сумел сплотить всемирных евреев и усадить их на все руководящие посты по территории бывшей 300-летней монархии.



новал массы далеко за кордоном. Яркую толпу, которой не нужно зрелищ, надо было срочно усмирять любым кукишем — демократиями, консерватизмом и нацизмом, ку-клукс-кланом и лжесоциализмом. Помимо сего, в двух полушариях вызревали и др. «фрукты», ратовавшие за полное 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 столь многообещающе-кровавой, что Компартия разразилась наиглобальнейшими задачами и поправками, иглы которых воткнулись в без того выжатое Тело страдальца-народа. Между тем, Адольф Гитлер, проповедуя «господство или крах», открыто глумясь над Версальским договором, неустанно повторяет отцам Люфтваффе Герману Герингу и Вальтеру Веферу об ускорении темпов строительства бомбардировочных флотов, истребительных эскадр, летающих лодок и гидросамолётов...

Поликарпов, как большинство здравомыслящих людей своего времени, видит, КУДА катится колобок истории, часть которой олицетворял он сам. Нужно быть не только конструктором, но и политиком интуитивного плана, чтобы в сжатые сроки решиться погнаться за «двумя зайцами» — разработкой и постройкой двух истребителей — биплана и моноплана, о чём частично, нам поведал Василий Иванович Тарасов в предыдущей главе. (Цитата об И-15).

На этот раз излюбленный приём «фирмы» Поликарпова — модификация, улучшающая параметры основной модели — отпадала. В погоне за скоростью без промедления предстояло решить дилемму: как её объединить с авторитетной манёвренностью бипланной схемы? Обе — скорость и манёвренность — необходимы для машины и лётчика-истребителя, для защиты себя и захвата преимущества над воздушным противником. Аэро-



клубное баловство с пилотажем (нередко с несчастными случаями) — запрещено не так Уставом ВВС, как самой жизнью. Поликарпов жарко спорит с единомышленниками по только что сформированному ЦКБ, в приказном порядке основанным Глававиапромом 25 января 1933-го. Конечно, прения-трения частенько достигали невидимого накала общей и не совсем умственной спирали. Все помнили: Вилли Мессершмитт, Эрнст Хейнкель, Челестино Розателли, Дзиро Хорикоси, Людвиг Бёльков и Курт Танк, Клаудиус Дорнье и Фогт не упустят шанса ударить русских формулировкой «Ваши машины стары!»...

Итак, разговоры и эмоции осаждал неумолимый «штурман» — Время. В дальнейшем, мудро совмещая накопленный опыт коллег по работе, резкие пожелания командования ВВС РККА и замечания лёгчиков, Поликарпов развивает кипучую деятельность, направленную на новую модель биплана с полностью изменённой формой верхнего крыла, что улучшало обзор из кабины.

В первую неделю февраля тринадцать авиаинженеров 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 непростым обязанностям! Упомянутый патриот В. И. Тарасов руководил проектированием моторных установок, тем самым начав отчёт своей уважаемой деятельности от ЦКБ-3 до реактивной «Малютки»...

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

Одновременно рождаются внешние проекции и «рентгеновские» намётки двух самолётов, с виду братьев, но не похожих — полуторараплана и моноплана, оба — пока под мотор М-22. По ходу сразу же продумываются варианты шасси, оперения, материалов и вооружения, оборудования и даже аэродромного обслуживания. Техники не могут быть обижены на конструкторов — всё должно быть доступным и удобным при сборках-демонтажах.



Надо сказать, на заводе им. Менжинского, где разместилось ЦКБ, работали не одни поликарповцы — «крылом к крылу» с ними изобретали свои детища две отдельные бригады: Сергея Александровича Кочеригина и Владимира Антоновича Чижевского. Любили товарищи в узком кругу пошутить: мол, нет ничего скоростней партии. Партия просто постановила: к 1937-му дать родным ВВС истребитель со скоростью 500 километров в час! И «это» с учётом госиспытаний с участием довольно опасных «документалистов», с пересмотром теории и тактики воздушных боёв, с нехваткой комплектующих и доводкой моторов без профиля Сталина на блоке цилиндров...

Боевая задача в мирное время разрешалась общим творческим подъёмом и энтузиазмом, глубокой верой в преодоление всех существующих заслонов. Напомним, что финансовая сторона «тандемной» разработки при баснословном рублёвом фонде покрывала гигантоманский размах, имеющий подрасстрельное вето на растраниживание. Штурм работы классически передал один из молодых проектировщиков Поликарповской бригады (к сожалению, оставленный собой или историками без фамилии): ...«без должной осмотрительности нам легко можно было поскользнуться».

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

Фюзеляж одноместного биплана выполнялся из стальных труб, которые, как и деревянные крылья самолёта, обшивались полотном со специальной пропиткой. Как отмечалось, главным отличием, «изюминкой» новой машины поликарповцев была



«геометрия» её верхнего крыла с характерным 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, а если короче — обзор, его обдуманность или «сырость», как покажут известные события, не раз спасал или убивал лётчиков воюющих стран, без поправок на мастерство пилотажа...

Настало время «крестить» летучего «Поликарпова» воздухом. Испытывавший опытный экземпляр, лётчик-испытатель НИИ ВВС Валерий Павлович Чкалов отметил красоту октябрьского листопада рекордом, пройдя с умиротворённым рёвом вираж на высоте 1000 метров за 8 секунд. Бесспорно, эти дни послужили фундаментом крепкой дружбы крупнейших фаворитов краснозвёздной авиации, двух звёзд — конструктора и испытателя. Пресловутой «звёздной болезнью» работяги небес не страдали. Да и вообще, «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 привеликим удовольствием, иногда с бравадой, расскажут вам, как слитием человека, умеющего думать и управлять как собой, так и машиной — можно спастись от гибели в миллиметровом понятии. Больше всего это относится к асам, экспертам, каскадёрам, настоящим профессионалам. Есть смысл прижать данную тему объективней: и омашиненную элиту моторы косят так, что не все успевают уйти от нас под фанфары...

Парадоксально, но страх и печаль самые плохие попутчики авиации. Чуть перегнул внимание к той или иной составляющей самолёта, — глядишь, пока ты туда и сюда, словно Неваляшка, — противник уже выпустил модификацию с турбокомпрессором. И сколько таких так далее и тому подобное! Фантазии и реалии одно, но опыт и мастерство, в отличие от счастья, нельзя найти на проторённых дорогах.



Сам И-15, вероятно, был «вне себя», выдавая «двадцать пятой эмкой» свои 715 лошадиных сил, когда он, «чувствуя» Валерия, стремительно 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 родной прессы, его самого, власти, окружения. Он был достоин почёта — миллионы российских мальчишек, будущих защитников Отечества, спали и видели себя летающими только «как Чкалов»*. Мало кто помнит, что свою 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». Ведь это же 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, потому лишь, что ошибку лёгчика-испытателя, заводского пилота прославленной фирмы исправить некому, кроме... него самого.

Народ уважал его за скромность, за правильное понимание славы. «Великий отец народов» также крепко уважал его, обнимал, ценил и как-то даже чисто по-отцовски поцеловал. Но в лицо кумира, изредка, но всё ж крепко зашибавшего по градусу (ведь 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, со смехом вспоминая былое трюкачество с большой опасностью для окружающих, герой Пятого Океана признается:

«Я думал, что это и есть риск, но только много позже, когда стал овладевать искусством испытания машин новых конструкций, я понял, что настоящий трезвый риск не имеет ничего об-

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



щего с этим лихачеством». (О «лихачестве» режима мы ещё поговорим — полёт прервали).

Симпатичный и шустрый 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 действительно умел обнаруживать то, чему другой не придавал бы значения. Его прозорливость была нужна Н.Н. Поликарпову, точно воздух. Правда, ему не раз приходилось «остужать» воздушного «фокусника» по причине — жизнь людей дороже любой машины...*

Следует особо заметить, что Валерий Павлович, так бы и остался обыкновенным Валерием Павловичем, если бы судьба, которая не парит как орёл, а шныряет, как мышь, не свела бы его с замечательным педагогом, искусным лётчиком и ветераном отечественной авиации, Александром Ивановичем Жуковым. Он подчёркивал, что сила ученика в полном игнорировании трусости, с ударением на то, что это же качество характера может когда-нибудь внезапно его погубить.

Уроженец Василёво на Волге неподдельно и заразительно смеялся, но в душе давно 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 был не прочь подковырнуть в шутку крёстного отца: «Ну, кто это 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 Валерьянка» — как называл его ближайший друг, бесстрашный виртуоз пилотажа Александр Фролович Анисимов, напомнил Поликарпову Игоря Ивановича Сикорского, который перед отплытием в США говорил ему: «Николай Николаевич, дорогой Вы мой Кулибин! Вы непременно должны научиться летать. Классно летать, самостоятельно»...

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



«Валерий часто говорил конструкторам»: — пишет о нём Герой Советского Союза, ас-полярник и член его экипажа во время перелётов на остров Удд и через Северный полюс, Георгий Филиппович Байдуков. — Побывайте в нашей шкуре, будете строить машины такие, какие нужны советским лётчикам. И он предложил при аэроклубе завода создать небольшую школу для работников завода и добился, чтобы для занятий выделяли самолёт У-2.

Первыми его учениками были конструкторы. Прежде всего сам Николай Николаевич Поликарпов, затем Дубровин, Таиров, Буксаков и другие, всего 11 человек. (Почти вся команда «короля истребителей» — *Р. С. В.*).

Летали перед работой с 6 часов утра и после её завершения, до захода солнца. Валерий Павлович не зря затратил на это много энергии — все его учлёты сдали экзамены в Центральном аэроклубе и получили права на самостоятельное управление самолётом».

Радостный Чкалов, имевший вдобавок организаторские способности, как никто другой знал, что вкус победы придаёт человеку силы. Силы, чтобы быть смелее собственного страха, крепче железа, сильнее даже самого неба, для его покорения. Он часто повторял ближайшим соратникам, что иногда полезно испытать безумную опасность, до конца испугаться, а затем до конца 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)*, необходимо отметить, что при деятельном, другими словами, «протаскивающем» участии Чкалова его карьера развивалась стремительно после быстролётных испытаний. С 1934 года начинается его массовый выпуск на авиазаводах Советской России. Производители освоили 11 модификаций, собрав, в общей сложности, 674 И-15 и 2410 И-15бис до начала битвы англичан за свой остров против «морских львов» и геринговских «орлов».

Ключевым, «зажигательным» моментом в эволюции моди-

*Второй экземпляр построили в декабре 1933 г.



фикаций «И» были, разумеется, двигатели. Перестановка «сердце» в целях улучшения лётных характеристик выглядела следующим образом:

- 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).

Всего же за указанный период безостановочно растущей советской авиапромышленностью было построено шесть с половиной тысяч самолётов И-15* и его наиболее удачной и любимой лётчиками модификации И-153. Инженеры КБ, заботясь о быстрой готовности истребителя, соблюдая передовые аэродинамические черты, добились появления именно тех традиционно-фирменных качеств, которые способствуют развитию высоких лётно-тактических характеристик в союзе с конструктивными и эксплуатационными параметрами. Были основательно пересмотрены: конструкция верхнего крыла и его крепление к фюзеляжу, множество «мелочей», упоминание о которых заняло бы школьную тетрадь. Позднее (И-152, И-153), в пользу повышения скоростей полёта, уменьшения расхода топлива и общей аэродинамичности биплана, отказались от концепции неубирающегося шасси, поскольку даже снабжённое обтекателями, оно «сжирало» немало лошадиных сил и драгоценных рублей. Нашли массовое применение новые материалы — листовой электрон, хромомолибденовые трубы. Впервые в истории отечественной авиации на большинстве машин монтировалась броневая защита, не раз спасшая спину пилотов. Если И-15 располагал прямым верхним крылом для улучшения обзора, то сохранив-

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



шая «лицо» «бисов» «Чайка», как последняя модификация, следовавшая за прототипом, превзошла все ожидания конструкторов. В чём они заключались — стоит коснуться объёмней.

Говорит Николай Николаевич Поликарпов:

«Часто неправильное представление о конструкции получается из-за того, что в изготовленном единственном образце лопнула заклёпка из-за неправильной обработки или же болт разболтался из-за слишком большого допуска. Но дело не только в этом. Изготовление нескольких образцов необходимо ещё потому, что только оно может показать, насколько конструкция поддаётся быстрому серийному выпуску, как она работает в условиях действительной эксплуатации. Только опытная серия может обнаружить недостатки, постоянно свойственные этой конструкции...

К сожалению, некоторые конструкторы страдают тем, что именно на этом ответственном заключительном этапе у них пропадает вкус и охота к своей работе. (Внезапный вызов в местные УНКВД по месту прописки без слов напоминал технической интеллигенции об охоте уже за ними и тоже со «вкусом». — *Р. С. В.*). Другие, — подчёркивал Николай Николаевич, — говорят об этом, как о мелочах, которыми должны заниматься производственники, заинтересованные во всей конструкции в целом. И те, и другие совершенно забывают, что какая-нибудь мелочь может поставить под сомнение весь их кропотливый труд, что из-за какого-нибудь болта, ушка и т. п. целая машина может отказать в работе и оказаться скомпрометированной. Конструктор должен не только хорошо конструировать, но и хорошо доводить. В этом отношении он должен быть упорным, педантичным, дотошным...»

Золотые слова! Они — гимн внутренних конструкторских требований к себе, единомышленникам, к «некомпетентным» гражданским и членам семьи...

К тому времени Поликарповы переехали на новую квартиру, что в Большом Пионерском переулке, позднее переигранном в «лототроне» идеологий то улицей Адама Мицкевича, то по новомодному религиозным Патриаршим. Вспоминает безвременно посевшая дочь, Марианна Николаевна: «Папа составил



альбом эскизов наиболее удобной расстановки мебели». Однако вернёмся к расстановке слагаемых вокруг знаменитой отцовской «Чаечки».

Как шутил создатель, её «моральная молодость» при раскрытии тактико-технических характеристик была 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 в пространстве 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, дорогие невидимые и внимательные собеседники, это действительно так. Здесь видится показательным замечание талантливого авиаконструктора, личного референта Сталина и одарённого писателя, известного авиациону Александра Сергеевича Яковлева. Спустя тяжелейшие годы в истории Отечества, он справедливо заметит в мемуарах: «...В то время считалось, что из-за недостаточной горизонтальной манёвренности монопланов они в бою должны действовать совместно с бипланами: первые догоняют и сковывают действия противника, вторые уничтожают его. Эта концепция оставалась в силе до практической проверки её в Испании и на Халхин-Голе, показавшей трудность организации взаимодействия раз-

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



нотипных истребителей в быстро меняющихся условиях воздушного боя...»

Будущий академик оказался прав. И мы ещё не раз вернёмся к ратным подвигам первого советского биплана с убирающимся шасси, на прототипе которого, рекордном ЦКБ-Збис, отважный Владимир Константинович Коккинаки достиг высоты 14 575 метров, побив достижения француза Лемуана («Потез-50», 13 661 м) и итальянца Донати («Капрони-114», 14 433 м) — больших смельчаков начала 30-х...

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 собой чёрный для Мира 1933 год. Поликарпову, было не до ностальгии, как бывало, он улыбаясь, вспоминал «труд по нужде» — посещение семинарии. Маленькая Европа, где нагло, а где «странно»-хитро качала свои права. Незначай 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 выстраданного конструкторского бюро были враги, ставшие под штандарты каудильо Франко. Враги в «лице» — «Фиатов», «Капрони», «САНТов», «СаETT» и «51-х Хейнкелей, звена «Ю-87» «Иоланта» и дебютных «Vf-109».

То был зловещий период чёрного двухлетия. Испанская фаланга под лидерством 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 господин Жорж 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 совершенно новый, передовой в мировом понятии истребитель. Незацикленный творческий поиск, анализ успехов и неудач, пыл исследователя, основательно нарушили сложившийся стереотип мнения авиаграндов, заключавшийся в том, что биплан является традиционной и незаменимой схемой самолёта. (Первой жертвой крылатого консерватизма, как



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

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

Первым, кто испытывал самолёт, безжалостно рискуя собой, был «дрессировщик» новых истребителей, Мастер пилотажа Валерий Павлович Чкалов. Почерневший от горя после гибели «народного лётного артиста, кинозвезды Фролыча», как он любил называть лучшего друга, Александра Фроловича Анисимова (погибшего, по заключению комиссии, из-за отломившейся педали управления рулём поворотов на И-5), он не находил места ни на земле, ни в воздухе. Ас отрывался среди «белокрылых лошадок» — облаков так, что какой там адреналин! — кровь закипала в жилах, казалось, лётчик убьёт взрывом сверхборотов двигатель. Этого метеорного перемещения в небе, неописуемого надрыва души испытателя и «потусторонней души» машины, увы, не сумел красноречиво показать друг лётчика, писатель Лёня 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 так же, как топливо, учебно-тренировочный моноплан, близкий по параметрам ЦКБ-12...

Риск — благородное дело — краткий 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.



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

В ходе испытаний были получены превышающие заказ данные. Однако летучий «бочонок» с низкорасположенным крылом, несмотря на потрясающую скорость и изворотливую манёвренность, проявил «гонор», поставив перед КБ вопрос о возможности своего выхода из штопора. Это потом И-16 станет всеобщим любимцем лётчиков за счёт лёгкости, чуткости в управлении, высокой скорости и «царицы» — манёвренности. Чтобы полноправно владеть мощным шестиметровым истребителем, многим лётчикам придётся основательно 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 (впрочем, и в наши дни тоже) бросало в дрожь и мурашки приговорно-сухая отписка комиссий по расследованиям несчастных случаев: «не справился с управлением», «мал часовой налёт», «потерял ориентировку, вследствие отсутствия опыта полётов на большой скорости»... Казёнщина (мать её!), что ж с неё взять!!!

Но скорость, 454 километра в час, достигнутые Валерием Чкаловым — вселяла веру в победу, заочно, так сказать, обнадёживала. Неудивительно, что И-16 волею судьбы будет предписана небесами яркая на события и трагедии долгая боевая жизнь. Опасения А.Н. Журавченко, В.С. Пышнова и многих других авторитетов от лётных наук не оправдались. Морозным январём 1934-го бесстрашный василёвец искусно разделался с «его величеством» — коварным штопором. После этого, как пишет уважаемый авиаинженер, автор ряда книг по теории и истории самолётостроения в СССР, А.Н. Пономарёв, «ни у кого больше не осталось сомнений в том, что самолёт И-16 можно вывести из штопора».

Таким образом, встреча за столом переговоров известного

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



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 самой земли. Жена, Ольга Эразмовна, конечно, 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 всеохватный 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 просто завистников эпиграммой, вернее, излюбленным афоризмом: «Не надо в машине возить воздух». Ай да Николай Николаевич! Мировое образование, инженерное благородие!

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

Нельзя не упомянуть в данном случае «бродячую» поговорку героев и фанатов мировой авиации: «Даже превосходные

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



лётные данные дела не решают». Сколь показательный лаконизм! Так что решающее в разноцветном калейдоскопе авиационного дела?

Вопрос из вопросов освободил большинство небопроходцев печальному — слишком безвременно. Биографы и библиографы по заданию — по жизни мучительно или осознанно избегают превращаться в архивных бульдозеров. Причины известны: «А что же завтра?» Как жаль, что завтра жизнь превращается во вчерашние сплетни, да набычившуюся погоню, которую не попытался заснять «паро-иронист» господин Рязанов. Но мы-то понимаем, что это нелёгкий пар нашего времени, вы уж извините за каламбур.

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

Следует акцентировать, что представленная псевдонимия придёт к главному защитнику российских и дальнезарубежных просторов несколько позже. Летом 1934 года, следуя традициям Всемирной авиавыставки, проходившей в 1929-м, Великобритания вновь созывала на «Королевский смотр авиации» лучших представителей отрасли родом из великих держав. Николай Николаевич, настояя, 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 советской авиамысли — инженеры-проектировщики, конструкторы, лучшие лётчики. Они всегда находили общий язык — Туполев, Микулин, Поликарпов, Леваневский, Молоков. У всех работы было по горло. Партия ставила задачу приобщиться к нововедениям на международном уровне, ведь в Англии как у нас Левшей, так у них Джонов...

Делегация с большим вниманием и интересом вникала, без



иронии, совсем не в многовековую архитектуру: цели поездки исключали туристические головокруженья, или по-русски «выпучеглазенья». На фоне авиановинок, созданных известными фирмами монархии, следовало без прикрас сделать чёткие выводы и предвидеть направление развития индустрии с оглядкой на будущее. 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, честный профессионал знал, конечно, 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 соотечественников, ни на дюйм не отстающих от своих перспективных коллег. Встреча с Иваном Майским, известным дипломатом, счастливо избежавшим ИТЛ за подписью Молотова — так, номинация, фото на память. Более интересовали замыслы конструкторов, реакция на всёвозрастающую мощь только вчера секретных Люфтваффе. Обуревала немножко зависть — джентельмены творят в рамках нормального трудодня и главное — неподконтрольно.

Встречался ли Николай Николаевич с будущим автором «Москито» Дэ Хэвиллендом, машина которого выручила его при проектировании У-2 — нам, к сожалению, неизвестно. Ну а потомки поэтов, драматургов, изобретателей, пиратов, колонистов, просто честных людей 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 как можно подробней...

Главный конструктор истребителей русских, как всегда, зримо скромненький, галантен, с удовольствием ходит в небольшое кафе на побережье, где кушает полюбившийся с детства жареный картофель, посмеивается над местной спецификой приготовления ростбифа. Он здесь один. Россия — Русь для него — Родина, её крылатая оборонительная мощь. Там, наверно, не спят, души не чают его возвращения Шура, Мирошкка, так незаметно



подросшая, отец, мудрый и простой русский священник, понявший сына, когда его надо было понять...

«Чтобы вам прикупить, дорогие мои родные? Как доставить через тысячи миль сюрприз, памятный подарок, когда в делегации наседка?»

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

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

Характерно, что параллельно проектировке И-16, перед туполевцами (бригада А.И. Путилова) стояли не меньшие проблемы вокруг всё той же истребительной теории и практики. Так, на повестку не дня, а года выносилось проектирование истребителя И-14 — самолёта с небольшим горизонтальным оперением. Во главе проекта стоял Туполев, большой 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, конечно же, для спасения...

И-14, несмотря на творческий запал, не пошёл: пальму первенства честно заработали поликарповцы, доказавшие аэродинамиком необходимость усиленного горизонтального оперения. Стилль, интуиция, работоспособность, логика, искромётность и непредсказуемость хода мыслей Главного строителя истребителей, наконец, — подход к работе в антирабочих (завтра же могут забрать!) условиях прямо-таки «буравят» сознание и по прошествии времени. Успокойтесь, никто не собирается кидаться



дежурными словами, распевая ему Оду (да это и не нужно: заграница признала гения вперёд родины; самые обширные публикации о нём, как и частота упоминаний, именно там).

Дело вот в чём. Virtuозность и оригинальность Поликарпова, за которым, случалось, не попевали его замы, заключалась в систематическом отходе от традиций, «грунтовавших» взлёт и полёт инженерной сметки, если хотите, фантазии. Одним из ходов конём «короля» необходимо назвать стремление к укороченному фюзеляжу, внедрение которого, кстати, зажгло «зелёный свет» многим боевым и спортивным машинам. (Годами позже гоночные самолёты довели до абсурда, ставшего отправной точкой десятков, если не сотен катастроф. Читай сына А.С. Яковлева «Спортивные самолёты»).

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

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

Вырываясь из его почти осязаемых цепей, вновь перейдём к машинам, то бишь самолётам. Поэтому, исходя из кодекса неповторимости, о конструкции истребителя «всех времён», ставшего ускорителем, эталоном для многих авиаторов той 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 талантливые 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 опеку



проекта И-220 («ИС») главой ГУАПа М.М. Кагановичем). Увы, Николай Николаевич был уже не юноша: в 1933-м, в окружении лётной элиты он отметил свой 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 головокружительных проблем авиации.

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

Характерными 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? А ведь это далеко не всё из «паспорта» «Ишачка», с 9-метровым размахом крыла и его площадью, равной 14,5 м²!

«Голосистая» девятицилиндровая «звезда» воздушного охлаждения М-22 мощностью (в первоначальном варианте) 480 л.с. позволяла разнообразно окрашиваемому «лиллипуту» 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 сие 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.

Как видим, любимой силовой установкой Н.Н. Поликарпова был двигатель воздушного охлаждения, хотя по справедливости, необходимо подчеркнуть, что 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-Сюизо 12Yvrs» (1934 г.), ЦКБ-19 (И-17) с М-100 и ЦКБ-19бис (1935), опытный ЦКБ-33 с тем же мотором швейцарца Марка Биркигга, проектные ЦКБ-19 (задумывался под авиаматку ТБ-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 авиационных конструкторов».

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 многим раньше: в 1935 году И-16 наделал немало шума в Милане. Всемирная авиационная выставка, 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 ещё разрабатывали и строили самолёты передовых схем и компоновок при полном отсутствии помощи извне!* Крайне хитрые «лицензионщики» из Страны Восходящего Солнца, оперативно поменяв рис на спагетти, были молчаливы и незаметны, но думы... выдавало выражение их обеспокоенных лиц. Знал бы кто из специалис-

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



тов по «казусам белли», что «мул» истребительной авиации русских был создан от наброска за 5 месяцев! Маршалу Пьетро Бадольо, генералам Итало Бальбо, Рудольфо Грациани, Дино Гранди и мн. др. почитателям измов соотечественника Дуэ, было бы хуже дышать в аристократском свете и объятиях потомственных акселераторок, знай они наперёд о том, что к 1940 году СССР займёт более 8000 И-16. Всего заводы № 21, 39 и 153 производят 9450 экземпляров.

Создавая истребители, Николай Николаевич обдуманно 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 переоснащения современных истребительных формирований.

Конструкторская «хирургия» основательно коснулась бронирования и вооружения в полном размахе. Впервые в истории отечественной авиации позади пилота устанавливалась 9-миллиметровая бронеспинка, появились 20-ти мм ШВАКи, стрелявшие синхронно с вращением воздушного винта из алюминиевого сплава, облётывалась модификация штурмовика. Коммунистическая политинформаторская доктрина долгое время 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...

Подробно касаясь огневой мощи беспримерного моноплана, следует заметить, что она могла быть совершенно 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.

*Была попытка — эксперимент установки четырёх ШВАКов.



Конечно, установка вооружения соответствовала модификациям-типам. Не будем заново «грузить» читателя хронологией типов, вернее их родословной, тем более что авиаисториками данный пилотаж давно пройден. А вот над плоскогорьем Месета не очень давно было «безоблачное небо». Совсем немного сказав ранее о событиях на Пиренейском полуострове, «отплываем» в его земли вместе с нашими славными и бесстрашными мужчинами. Помните? «Комсомольцы-добровольцы! Бейте врага не до дыр, а насмерть!»

* * *

«Для воевавших война никогда не кончается», — говорил Курцио Малапарте, и глубоко ошибался мудрец Том Стоппард, считая, что «многие идут на войну лишь потому, что не хотят быть героями».

После того, как север Испанского Марокко был взорван сеутской радиостанцией, пожар мятежа всколыхнул застоявшихся молодчиков Франко. Дальновидный Гитлер, как и «ясновидец» Сталин преследовали в солнечной стране каждый свои планы. Замыслы обоих уродливы и так же просты, что их с первого взгляда понял бы даже воскресший Спартак. Немец искал союзника, набирался опыта, испытывал технику, вносил корректировку в «блицкригную» тактику. Русский млеял от одной только мысли: «Гибралтар под флагом Советско-Испанских горисполкомов». Иосиф Виссарионович, наиболее агрессивные генералы и адмиралы РККА и ВМФ, честно говоря, 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 — росла, словно бамбуковая роща, в первую очередь такая же «оборонная промышленность». Двум великим державам и скоропалительно крепящимся к ним «прилипалам» уже тогда, в 1936 году, был необходим сброс накопления орудий убийства, «стимулировавших», видите ли, рост опыта военных знаний, а заодно и стратегически продуманных преступлений. Красавица, амбициозная коло-



низаторша Испания, родоначальница пиратства и великих океанских походов, допустившая смерть Христофора Колумба в полной нищете — платила за ацтеков, майя, ирокезов, инков: ЗЛЮ 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-матушка. Вот вам бабушка,

ГЕНЕРАЛЬНАЯ РЕПЕТИЦИЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

.....

Сознаём: исторический бумеранг острее австралийского. Однако истинным героям своего времени было не до геополитики и нравственно-идеологических рассуждений. Стремительный вихрь событий, суровая обстановка тридцатых, сама жизнь безжалостно подводили каждую нацию в очередь за клеймом. И эти т. н. «опознавательные знаки» в понятии «союзник иль враг» — лишат миллионы семей своего родовитого или бомжевого, но главное — 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. (Повторим: не все самолёты имели бронеспинки, но наши ребята отличились в «бронедизайне», найдя контакт с металлургами-кузнецами и бывшими рабочими сталелитейного производства).

Поклонимся до земли — земляку, первому Герою Советского Союза на Орловщине, Владимиру Бочарову, Героям Советского Союза Сергею Грицевцу, командиру группы «чатос» Анатолию Серову, уничтожившему 15 машин. В одном ряду с ними — генерал Дуглас — Яков Смушкевич, в те дни советник начальника ВВС Испанской Республики, комэск Павел Рычагов



(будущий начальник Главного управления ВВС РККА), старший лейтенант Емельян Кондрат, будущий генерал-майор, командующий ВВС Ленинградского, затем Западного особого военного округа, а тогда комэск Иван Копец. Покрыли себя неуязвимой Ратной Славой — Евгений Птухин, Георгий Захаров, Валентин Ухов, Владимир Пузейкин, Филипп Агальцов, Иван Ерёменко и Сергей Плыгунов, Саша Рыцарев и Лёня Рыбкин...

Вечная Память ушедшим от очагов, выступившим против диктатурной сцепки «осевиков» — их друзьям и товарищам, «русо авиньон» — Сергею Тархову (капитану Антонио), небесному снайперу Денисову (сбил 12 самолётов), капитану Ковалевскому, комэску Сальникову, известным всей стране 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, А. Герасимов и многие другие не «сталинские», а российские лётчики, для которых Испания стала второй Родиной.

Проявили бесстрашие, лётный профессионализм безупречные пилоты поликарповских машин Анатолий Сидоренко, Женя Леонов, В. Адриашенко, И. Финн, Иван Девогченко, Виктор Годунов, а также О. Соболевский, Г. Мастеров, Г. Попов, Н. Сюсюкалов, В. Кустов, С. Евтихов, Н. Соболев, Ф. Усатый, Саша Гусев и Гриша Плещенко...

Между жизнью и смертью, не жалея себя и моторов, сражались в облаках, над ними и у самой земли — Нестор Демидов, Иван Евсевьев, Василий Новак, Михаил Котыхов, Яков Ярошенко, Алёша 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 «летающего танка» Ил-2 Альфонсо Гарсиа Мартин, взявший фамилию русского патриота, а те, кому уже не



доведётся летать, будут сокращать жизнь фашизму, храбро действуют 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 Токеро, Фругос и Прадо — всех, наших и иностранных добровольцев, американцев, французов, югославов, как понимает читатель, к сожалению, не назвать. 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, Годада, 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 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, богатым маркизам Романа и Комильясу.

*Среди испанских пилотов, отличившихся в годы ВОВ — Антонио Ариас, Виценте Бельтран, Хуан Ларио, Хосе Луис Ларранага, Хосе Санта-Мария Паскуаль и Мануэль Клавер Сарауза.

**Испанская конфедерация автономных правых.



Очевидно, много чему пришлось удивиться и стратегически передумать «кондорцам-легионерам», генерал-майору Хуго Шперрле, генерал-майору Хельмуту Фолькману, бригадному генералу Вольфраму фон Рихтховену, известному асу Рамону Франко (брату главаря мятежников), их ближайшему окружению. Это в полной мере относилось к апеннинским «профи» из эскадрона «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. Признанные «тузы» Леонардо Феррулли, Адриано Висконти, Франко Бордони-Бизлери, «хромой Сильвер» — капитан Ботто, рекордсмены Бернарди и Донати и даже сотрудники Института Военно-Воздушного Флота в Монтечелио уважали противника и горели желанием бить его — русские, французы, американцы и австрийцы показали чудеса храбрости, не уступая в мастерстве им самим.

Бывший редактор «Аванти» Бенито Муссолини продуманно реализовывал свои, не имеющие аналогов идеи, от которых дышала ядом Великая Африка. Ищё раньше, оказывая давление на Виктора-Эммануила и генералитет, он проявил максимум проворности, контролируя КБ под руководством К. Капрони, Алессандро Маркетти, Челестино Розателли и его правой руки Стиавелли. Не остались без внимания поборника замыслов Д. Джентиле — большие головы по бомберам, разведчикам и гидроистребителям Филиппо Цаппато, Джованни Касираги и Дж. Гелассо. Такие авторитетные фирмы как «Савойя-Маркетти», «Фиат-СМАСА», «Кантьери риунити дель Адриатико (CRDA)», «Сосьета анонима индустрије аэроаутиче Ромео» (будущая ИМАМ) — сжимались требованиями диктатуры, словно патрон в обойме.

Авиастроительный филиал прогрессирующего «Фиата» — «Аэроаутика д'Италия» также не страдал от инфляции и безработицы. Весьма способный лидер инженерного коллектива, упоминаемый не раз, конструктор Челестино Розателли многообещающе заявил о себе на бипланном поприще, создав оригинальный истребитель «Фиат CR. 32».

История разработки самого массового самолёта «Реджиа аэро-



наутика» — 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 Николевичем, также ратовал за постоянное совершенствование модификаций. Не будем забывать того, что Италия, несмотря на пилатов и неронов, остаётся довольно скудной страной на природные ресурсы. Дуче при поддержке Ватикана, таким образом, знал, что кричать с трибун...

Замыслы Розателли имели тенденцию к погоне за лучшей реализацией аэродинамических форм, и, несомненно, конструктор крепко схватывался с проблемой лобового сопротивления. Причём показательно, что раздумья его могли завести довольно далеко, если бы Министерство авиации было более прозорливым, а не столь коррупционно-очковтирательским. То же самое относились к маэстро Марио Кастольди и Джузепе Габриэлю.*

Машина, испытанная известным пилотом Франческо 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 скорость 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 главным противником — И-15, И-15бис и «Ишачком» всех типов. Так, 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 на упомянутой высоте он

*Разработчики истребителей «Макки-Фолгор» и «Фиат-Фрэччя» создали хорошие машины, чью судьбу омрачили фашизм, двигательные «рокировки» и слабость вооружения.



мог гоняться за противником, либо уходить от него со скоростью 367 км/ч, тогда как остроносый «Ширри» выдавал «на износ» 354 км/ч. Практический потолок также выглядел аутсайдерски — 7650 метров, против 9800 у советских машин, по гроб жизни полюбившихся республиканским пилотам. При этом следует заметить, что истребитель длиной 7,45 метров и размахом верхнего крыла 9,50 метров в модификационных вариантах мог забираться на высоту до 8800 метров и развивал максимальную скорость 375 км/ч.

Фюзеляж с модной в то время 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 полной реорганизации с учётом запуска в серию истребителя Ва.27 усугублялась отсрочкой из-за хитрых китайцев, прослышавших про удачные испытания, с блеском 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 как и он сам, решили пополнить казну за счёт истребительных новинок, не бездумно требуемых сложным китайским лидером Чан Кай-ши. К нему и полетела первая партия «итальянских гоминьядановцев»...*

Несколько слов, безусловно, заслуживает вооружение, ибо биплан с телескопическим прицелом «Сан-Джорджо» не планировалось использовать в понятии гонок Шнейдера или головокружительных пируэтов спортивных «Джи-Би» и «Тайгер-Мот-

*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.



сов». Пока руководство «Испано авиасьон» продумывает «за и против» насчёт покупки лицензии на эту машину (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 столь много внимания данной машине. Причина — за её пилотами из состава итало-немецких авиаформирований масса злодеяний и первоначальное господство в воздухе.

Немало горя принесли они на своих крыльях в Китае, Финляндии и Прибалтике, несмотря на то, что 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, Адама Залевского, Александра Анисимова, Ивана Спатареля, Александра Бормана, Николая Васильченко, А.Ф. Астахова, К.В. Маслова, В.А. Юнгмейстера, К. Стукалова и многих других красновоёнов и лётнабов, хочется привести слова незабвенного начальника ВВС Петра Ионовича Баранова. Обратите внимание на подход лидера к вопросам обучения лётчиков, его требования исключить «парадность» и «фигурянья» от 1925 года:

«Каждый полёт на тактическом фоне, с борьбой против воздушного «противника»; все полёты с вооружением, чтобы выработать «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, как всадник, скачущий вперёди, сказал бы одно слово — «Школа». Так она через репрессии и ковалась, что



ни одна из закалённых сталью личностей, случилось, не выдерживала...

Ветеран отечественной авиации, храбрый небесный воин Георгий Нефёдович 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 таким образом всегда выходят из боя».

Известный лётчик и командир Евгений Саввович 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 воздушной сече с шестёркой «Фиатов». Не прошло и пяти минут, как из-под облаков с оглушающим рёвом вынырнули около десятка «центурионов». Птухин немедленно вызывает подкрепление — три звена «камарадо москас». Однако пока пилоты всюю гнали к месту смертельной «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: там, где был только что зачадивший «Фиат», отвалившийся к земле, — уже горел И-16...

Только к вечеру успокоился замечательный инженер из Бобруйской авиабригады Ваня Прачик: все добровольцы живы...

Командующий истребительной авиацией Республики Попурелли 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 нам и сегодня увидеть, как это было...

«Наша группа в воздухе, — пишет в своих мемуарах «Я — истребитель» генерал-майор авиации Герой Советского Союза



Георгий Нефёдович Захаров. — К Мадриду летят «юнкеры». Над ними — «хейнкели» и «фиаты». Мы — выше всех.

Рычагов держится над строем бомбардировщиков. Огонь от них становится слишком плотным...

Внезапно его самолёт резко пикирует... Рычагов маневрирует — бросает свой истребитель круто вверх. Мы за ним. Меня сильно прижимает к сиденью — перегрузка слишком большая...

Сверху на нас наваливаются «фиаты».

Вижу, как один пикирует с большой высоты, стараясь зайти мне в хвост. Стреляет издалека и неприцельно. Я резко убираю газ, и «фиат» проскакивает вперёд. Теперь он у меня на прицеле! Бью с близкого расстояния, почти в упор. Самолёт, перевернувшись, начинает падать...

Я ищу сбитый «фиат», и вижу — вот досада! — «неуправляемый» «фиат» над самой землёй улепётывает восвояси!..

Впоследствии мы поняли, что у фашистов это был распространённый приём: они часто пытались спастись тем, что переводили машину в беспорядочное падение. Создавалось полное впечатление, что либо лётчик убит, либо машина серьёзно повреждена. А у самой земли, убедившись, что их не преследуют, они уходили на бреющем. Когда несколько таких случаев ясно показали нам, что это — один из хитрых приёмов, мы стали более внимательно приглядываться к «подбитым». В первые же дни нас обманывали таким образом»*.

И-15, И-153 и особенно И-16 наглядно доказали противнику, что авиационная промышленность 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» и 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, постоянно импровизирующий пилот «Ишачка», в большинстве случаев, мог навя-

*Печатается в сокращении.



зять противнику условия схватки, и в итоге выйти из неё с достойным приземлением на своём аэродроме, под счастливый галдёж «Вива русо», «Коммунизм», «Интернациональ», «Долорес» и «Ленин»...

Победы давались потом и кровью и 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 ОСО-АВИАХИМе...

Участник и очевидец событий, генерал-майор авиации Герой Советского Союза Емельян Филаретович Кондрат, в документальной 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 истребители — «хейнкели» и «фиаты». Две старые французские калоши против четырнадцати.

Нам немедленно сообщили об этом. И вот двенадцать советских истребителей мигом взвились в небо и пошли наперерез. «Хейнкели» и «фиаты» оставили «потезы». Похоже, фашисты даже обрадовались, что есть добыча поважнее, лихо развернулись и устремились нам навстречу. Мы плотным строем, крылом к крылу пошли в лобовую атаку. 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 выраже в поле зрения мелькнуло: падает наш дымящийся И-15. Почему не прыгает?

...Нет Пуртова. Скромного и очень целеустремлённого парня. И я с неприятным чувством думаю, что не могу вспомнить



его облик. Помню, что было у него мальчишеское и вместе с тем очень серьёзное лицо, а вот черты не воскрешаются...

Почему же так получилось? Наверное, вот что: слишком он торопился взять своё. Оторвался, увлёкся, никто не смог подстраховать.

Об этом, наверное, размышляли Пумпур, Рычагов, генерал Дуглас. Поздно вечером Яков Владимирович 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 всегда звали его Костей. Итак, при выходе из атаки на бомбардировщики 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. Главным плюсом поликарповских истребителей всех типов, согласитесь, были малые размеры и мощные двигатели воздушного охлаждения. Самолёт, подбитый в бою, имел высокую живучесть, и, например, при отказе двух цилиндров мог под контролем лётчика дотянуть до своих ВПП. Аналитически 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, Николай Николаевич Поликарпов скрупулёзно относится к замечаниям боевых пилотов, боль-



ше чем к соображениям испытателей НИИ ВВС. (Подробнее см. «Триста неизвестных» Петра Стефановского).

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 костыль колесом. Не остались незамеченными советы относительно бронеспинок, кислородного оборудования, климаторного прицепа и радиостанции. Любая из «мелочей», будь-то ферменные цельнодюралевые нервюры из коробчатых профилей с кницями, или 11 рамных шпангоутов каркаса, будь-то соединение полок лонжеронов центроплана и консолей накладными гайками и пр., пр. — рассматривалась в сжатые сроки при обязательном присутствии и вмешательстве Н.Н. Поликарпова.

Он, разумеется, не был святым. Бывало, когда в спорах рождалась истина, он в творческом запале мог крепко урезонить оппонентов, накричать, нашуметь, но только не оскорбить. Главный видел вперёд и часто говорил:

«Конструирование требует новых исследований. Оно должно опережать их, то, наоборот, отставать, если исследования не подтвердят правильность того, что уже сделано, и не укажут дальнейшего направления. Не важно, кто будет проводить исследования: сам конструктор или специальные научно-исследовательские организации. Важно, чтобы конструирование и исследование были неразрывно связаны. Ошеломляющий рост авиационной техники, например, был бы просто немислим 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, какой человек, как поддержал! Наградил нижегородским «Фордом» одного из первых. Всюду заступался, стоял на позициях постоянного поощрения труда конструкторов. Ставил подписи под денежными премиями...



Можно ли обижаться на прозревшее правительство? Как не жмёт людей, а 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 — друзья и неутомимые труженики Саша Яковлев, Сергей Владимирович Ильюшин, Сергей Тимофеевич Кишкин, Юрий Александрович Победоносцев всегда рядом, спорят, одобряют, поздравляют. Признание авторитета, зачатки славы, повсеместное уважение — стремился ли я к высотам жизни или сам не заметил, как работая день и ночь, вышел на них?!»

Первый Иосиф страны тоже не отвернулся. Встречаясь с Поликарповым на ноябрьские праздники 1935 года, он живо интересовался новыми проектами, направленностью работ, ведомственными и финансовыми трудностями. В те дни «Правда» публикует статью о смотре авиатехники на Центральном аэродроме. Автор материала — наставник конструкторской молодёжи Н.Н. Поликарпов без радужных тонов анализирует творческий путь:

«Двадцать лет я работаю в авиационной промышленности. За это время спроектировал десятка два машин... Мы уже прошли первый период исканий и многочисленных испытаний... уже ведём непосредственные работы...»

Замечательно, что несмотря на постоянно 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 войны, награждённый орденами Святой Анны IV степени и Святого Владимира IV степени с мечами и бантом, всегда подерживал мнение брата, относительно выдвижения перспективных специалистов. Выпускник физико-математического факультета Московского университета, познавший трагедизм румынского фронта, он мастерски 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 Марианночки лучшую марку пианино. Никогда не жалел средств для пополнения редкостной библиотеки независимо от тематики и жанра.

Умница-орловец признавал, что 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 полной самоотдачи, виртуоз по самолётостроительному мышлению был максимально 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, формулизм коего поднимался над «цоколем» всесоюзной промышленной индустрии.

Примеры? Их немало! Всюду они несли на своих 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 лучшую поликарповскую инженерную 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. Кочергин, 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...

Дмитрий Николаевич Кургузов и Валериан Дмитриевич Яровицкий — ветераны КБ — волнуясь, рассказывали, «что работали мы тогда по-военному (в середине 30-х гг. — *Р. С. В.*), со строгим соблюдением субординации. Нарушать её не разрешалось, но Николай Николаевич соблюдал её только внешне, и если она нарушалась с пользой для дела, то он в таких случаях поощрял личную инициативу и предоставлял каждому свобо-



ду решать самому возникающие в процессе работы вопросы».

Анна Ивановна Блиникова, конструктор и секретарь Н.Н. Поликарпова, будучи глубоко солидарной с коллегой Лидией Филипповной Бодровой, создаёт колоритный портрет Главного. Даже, если найдётся читатель, никогда не видевший фотографий «короля истребителей», он заметит, как иногда важно, что есть в коллективе женщины. Они несут в своих оценках непредвзятость, отсутствие грубости и зависти, наконец, теплоту...

«Поликарпов? Замечательнейший человек! — говорит Анна Ивановна. — Я уверена, что это подтвердят все бывшие его сотрудники. Мы всегда вспоминаем его добрым словом. Он был строг, требователен, нетерпим к малейшим нарушениям трудовой дисциплины и к тому, что теперь 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. Последние у нас долго не задерживались. Не выдержав «накала» сами отсеивались в поисках более спокойной «пристани».

Охотно шла к Николаю Николаевичу молодёжь, — продолжает «милая Аннушка», не раз его выручавшая при подготовке документации КБ для отчётов перед лидерами Верховного Совета СССР. — Её влекла жажда новизны, той новизны, что всегда присутствовала в нашем коллективе. И Поликарпов любил молодёжь за пристрастие к поиску, ко всему 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 в себе мужестве признавать, что поступил неправильно. Мы знали — это не всегда ему легко давалось. И тем более ценили такое, к сожалению, редкое для руководителя крупного коллектива качество.

Невольный свидетель его личных и телефонных разговоров,



исполнитель его распоряжений, регистратор деловых писем и записок, я удивлялась его феноменальной памяти, эрудиции, обширным интересам, не имевшим, казалось, отношения к его творческой 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 генерал-майора авиации, Героя Советского Союза Петра Михайловича Стефановского, испытавшего 306 моделей и попавшего в Книгу рекордов Гиннесса за 15 782 полёта, общим налётом 4717 ч. 56 мин., можно немало узнать о конструкторе прославленных самолётов. Вспоминая творцов грозных машин, он пишет, что «высококвалифицированный инженер, человек огромной научной эрудиции, Николай Николаевич был исключительно прост в общении с людьми, всегда внимателен и вежлив. Он вёл абсолютно аскетический образ жизни. Имел и свою слабость, как сам говорил частенько, — был большим охотником до ароматного чая с лимоном. Бывало, как ни приедешь к нему на завод, а мне приходилось там бывать сотни раз, обязательно чаем угостит».

Участник воздушных боёв в Испании, бесстрашный ас Михаил Нестерович Якушин, будучи генерал-майором авиации в отставке, высоко оценивая И-15, «Чайку» И-16, не забудет встречи с их создателем:

«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 самолётом 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 самолётах-истребителях, защищать интересы нашей Родины и выполнять интернациональный долг в воздушных боях на его же самолётах, передавать боевой опыт молодым лётчикам, которым вскоре пришлось вступить в бой с врагами, защищая нашу Родину от немецко-фашистских захватчиков».



Между тем завоеватели здорово сокрушались: новейший «Мессершмитт-109В» выпуска 1936 года из-за незначительной поломки был вынужден приземлиться на территории республиканцев и попал им в руки. О последствиях пленения поговорим несколько позже, а пока, пользуясь случаем, расскажем краткую первоначальную историю этой самой удачной боевой и массовой машины истребительных эскадр Люфтваффе. Познавательный экскурс в Германию, думается, и сегодня не помешает...

...Будущее адское противостояние умов и моторов было рождено во Франкфурте-на-Майне 26 июня 1898 года, когда дом преуспевающего виноторговца и винодела был перевёрнут вверх дном, в связи с большим событием: родился очередной плакса, мальчик. Ну скажите, кто из многодетной семьи Мессершмиттов, да и любой человек в Мирае, мог предсказать, что на его небосводе уже зажглась пока маленькая звезда авиастроения, крещёная именем Вилли-Эмиля, а по метрикам непредсказуемого на ходы мыслей Вильгельма?! Ни Ванга, ни бесподобный гипнотизёр Вольф Мессинг, спустя годы бежавший из Рейха, высшего пилотажа судьбы выдающегося конструктора, увы, 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 сложного кризисного времени, обеспеченный отпрыск богатого негоцианта, он никогда не познает своим разумом понятий — «кровно-потный пфеннинг» и «народная боль». Капиталистический мир, с его древнейшими корнями вокруг частной собственности, по ходу становления «франкфуртского жеребёночка» на ноги, уже тогда лелеял мечту-реалию, касательно полного и безоговорочного убийства исчадия мракобесия — Всемирного Коммунизма. Паренёк Вилли, с очень не детские настороженными, почти чёрными глазами, безучастен к политике и наворотам взрослых дискуссий, которые вошли в систему на особняке отца под дегустирование великолепных марочных вин из собственного шикарного подвальчика...

Он не любит слушать нудные рассусоливания взрослых;



удивительно! — Вилли, так же, как будущий фюрер, похвально самостоятелен и — рисует, делает пейзажные и технические наброски. Дядюшка-анималист не устаёт холить племянника за не похожие на подростковые шалости, имевшие вес акварели и тушевые выпады.

Отец нередко бурчал, словно старенький самовар, ибо категорически не хотел видеть наследника в виде представителя «сентиментально-малюющего общества». Его легко понять: виндельческое кредо Мессершмиттов было для него на первом месте и эта ранне-завещательная позиция не позволяла детям расправить крылья...

Вилли стал чаще припрятывать палитру. С освоением грамматики и правописания он как бы подспудно оказывается втянут в круговорот книжного мира. Благо букинистические накопления фатера имели славу среди экстравагантных на ум мужчин и женщин, живших по соседству. И он, мало что понимая, рановато морщит лоб над классикой и пошлыми опусами, технической литературой и авторитетной периодикой разных лет. Карандаши, гуашь, тушь — рядом: на бумаге вспыхивают искрой не просто образы, но и техника...

Безусловно, в качестве «шаровой молнии» в его сознании запечатлелась поездка с семьёй во Фридрихсхафен, где в 1908 году состоялись демонстрационные полёты «Бодензее» — знаменитого дирижабля не менее именитого графа Фердинанда Цепелина. Воображение рано повзрослевшего отрока, подкреплённое передовыми произведениями шагнувших вперёд фантастов, сгущало краски его мировоззрения, беспрестанно щекоча мыслью: «Человек может летать!» И правда: дирижабли уважаемого генерала Рейхсфера отрезвили спокойный быт англичан в Тондерне.*

Виртуальный луч прожектора, освещающий фундамент биографии будущего профессора по дойче флюгцойге, позволяет нам яснее увидеть зарождение Личности авиаконструктора. Справедливо подмечено: чем раньше начинаешь мыть золотой песок, тем быстрее он превращается в рекордный самородок. В 1909-м

*Здесь не обошлось без выдающихся достижений воздухоплателя и конструктора Хуго Экенера, покорившего Атлантику и Планету на дирижаблях в 1924–29 гг.



мальчонке основательно подфартило: его малая Родина чествовала гостей Международной авиационной выставки. (Осуществление проектов патронировалось Хансом фон Зеектом).

Пожалуй, 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 чересчур горделивых аэронавтов, впечатлительный человек раньше времени видит себя за штурвалом, мечется будто мышпонок, в павильоне и на аэродроме, думает — «почему вот так» и «отчего вот этак». Понять, что за авиацией будущее, тогда он не мог, однако хорошо видел, сколь обширная генеральско-адмиральская элита прикатывала «на смотрины»...

Книгочей Вилли влюбляется в авиацию и, так или иначе, в соответствии с возрастом понимает об особой исторической миссии Германии, параграфы которой преподавались в те годы в большинстве школ. Примечательно, что 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 и, конечно же, характер и имевшая место воля, без дифирамбов, говорят сами за себя: в первом десятилетии нового века Мессершмитт-младший продумывает и строит модели с резиновым приводом моторчиков. Родня уже начинает раздражаться от его болезненно-постоянного вопроса: «An welchen Tagen fliegen Maschinen nach Frankfurt? — «По каким дням летают самолёты на Франкфурт?»

За год до начала Первой мировой войны думающий киндер увлёкся планёрами и записывается в кружок планеристов, которым руководил «свободный паритель» герр Фридрих 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 молодцеват для инженера (какой там конструктора!), завоевал зас-



луженный авторитет прежде всего буравящей настырностью трудолюбия. Столь несвойственный разбег фантазии вундеркинда, рвавшего вперёд всё выше и выше, — импонировал энтузиастам, всюду ставившим ему условную оценку «Гут» («Хорошо»). Совсем вскоре всем им будет не до аттестаций: трагедийно-катастрофическим Ужасом заявила о себе Первая мировая война...

Вилли по возрасту мимолётно 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 сравнительно справедливо: «Не отчаивайся! Худшее ещё впереди!»

Следует иметь в виду, что Харт, оставив за себя смышлёного ученика, настоятельно 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 мировому признанию. Как видим, планёры, благодаря лётным и финансовым перспективам, позволяли в то время многим конструкторам оттолкнуться от идеи к её материальному осуществлению. Последнее, как вы помните, 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 Йозефом Фролихом, Тео Кронейссом, Людвигом Бёльковым, вспоминая своё увлечение и самостоятельные полёты, продолжавшиеся до 1923 года. Но это, образно говоря, перевёртка времени, а до этого надо было пройти «гроссфатеров» и «гроссмутеров» науки в Высшей технической школе архитектурного красавца штадта Мюнхена. Шустрый студент, будущий верноподданный фюрера, не ограничивается зеванием на лекциях, сентиментальными встречами с ну очень арийскими мэдхен и бумажным строительством своей истребительной предтечи на «камчатке», т. е. задней парте.



Отец, патронируя устремления сына, выделяет средства на небольшую механическую мастерскую, позволил ему самому 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 собственной фирмы «Флюгцойгбау Мессершмитт — Бамберг».

Бамберг городок небольшой. Многие 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 Юнкерса, Фокке, Дорнье, Хейнкеля, Блюме, Фогта, Похлманна и Мевеса. Следовало незамедлительно выявить для себя нишу, в которой не требовалось бы астрономических затрат при единовременном росте заказов; надо иметь стальные нервы и деловую «бульдोजью» хватку для проталкивания проектов в жизнь и поиска, даже погони за кредиторами-инвесторами, «больной» авиацией аристократией; нужно было 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, случалось так, что ни мешок дойч-марок отца, ни финансовая помощь средней руки заправил не давала возможности рассчитаться с пятью рабочими вовремя. Только вчерашний авиастроительный бум и его заметное влияние на общество в годы всемирного экономического кризиса крутился в памяти любимой, но заезженной грампластинкой. Теоретически, инженерный свет Веймарской республики, помня о колоссальных репарациях (132 млрд. марок) и сокрушительной инфляции золотой марки в сентябре 1923 года, мог искать субсидий проектов за границей. Это, собствен-



но, подтверждалось курсом правительства В. Куно, а после его отставки (авг. 1923) главой нового кабинета Густавом Штреземаном, возглавлявшим также Немецкую народную партию. Последний 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 многообещающего плана Дауэса (привлечение иностранных трансфертов в экономику) Вилли Мессершмитт строит модели S-15 и S-16, внутренне радуясь ускорению восстановления отечественного 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 ретушёры!» Через короткий срок первый моторный самолёт Вилли — М-17 сводит с ума зевак, охрипших на радостях: Главный приз воздушных «ралли» над Бамбергом остаётся в их городе!

Не будем, право, рассматривать полный 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 только лишь в самой почве земли, что родила конструктора, изобретателя, диктатора, освободителя. И здесь мы не откроем Германии, России или Америки...

После объективной 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 орга-



низацией нового предприятия в цехах бывшего военного завода в Бамберге*, чему мог позавидовать Александр Яковлев, строивший свои «УТы» в кроватной мастерской.

Между тем темп роста производства и его качества был прямо пропорционален объёму государственной помощи, ход перечислений которой был омрачён смертью президента Эберта. Однако Мессершмитт не подвергал себя пессимистическому унынию, не без оснований связывая определённые надежды с именем и курсом политики фельдмаршала фон Гинденбурга. Надо заметить, что зря пеночники исторических наук говорят об этом периоде в жизни конструктора как о «росте громадной силы его таланта и умения выживать». Мы и тысячи других подвижников тоже смогли бы создать невесть какой редчайший труд, если бы знали, что завтра на нашу разработку нам вручат тридцать семь тысяч марок по курсу 1926 года...

Вывод: человек, независимо от призвания попадающий в колею истории при максимальной поддержке гражданских служб обеспечения и государства, при своевременном отрезке времени согласно году рождения, способен создать не то что истребитель; он может сперва покорить свою нацию для последующего покорения Мира. (Читай Н. Макиавелли, А. Вальдерзее, О. Бисмарка, К. Маркса и Ф. Энгельса, К. Гаусгофера и А. Гитлера, И. Сталина и Г. Маленкова).

Итак, с 28 апреля 1926 года, т.е. с «дня рождения» фирмы с режущим названием «Мессершмитт флюгцойгбау» судьба властного на вид франкфуртца предрешена. Вслед за удачной машиной М-17 теперь каждый год включается «зелёный свет» новой, более совершенной модели. Подключившись к бездонному бюджету, Мессершмитт таким образом всем весом висит на «рубильнике» собственной карьеры, причём уже тогда выжимает из себя и соратников практический потолок мышления, открывающий старт авангардизму под своим именем.

Что сие значит? Почерк, стиль, рекордные достижения или самовлюблённые попытки отсечь конкурирующие фирмы, рвущиеся из кожи вон? Задав вопрос, порой трудно на него отве-

*Следуя немецкой пунктуальности, точнее будет — в его пригороде.



тить; характер будущего умственного врага умов большинства развитых технически стран — был глубоко внутренним, противоречивым, взрывоопасным, как и его поршневые и реактивные смертоносные «птички»...

Можно долго испещрять бумагу похвальбой «рыцарских» аэродинамических общих черт, прижать читателя благородной казуистикой детально-конструкторских построений и т.д. и т.п., но одновременно странно выглядят труды ряда авторов, сбросивших в кювет вышеизложенное*. Мало того, что они, сменив ориентацию через 55 лет после Победы, гнусавят о всепрощении (СССР потерял убитыми, пропавшими без вести, угнанными в рабство не менее ТРИДЦАТИ МИЛЛИОНОВ ЧЕЛОВЕК), они оперируют Дикой Ложью как по отношению к России, так всему Миру. Господа приспособленцы под успешные гонорары! Будьте осторожны не в версиях, а в их подачах народным массам — **О т в е т о б я з а т е л ь н о д е р ж а т ь б у д е т е !!!**

Возвращаясь в кризисную Германию, в годы, когда вопросы жизни и смерти решали продовольственные крохи и топливо, надо отметить одну характерную деталь: дружба с государством имела для Мессершмитта и обратную сторону медали (причём без того блеска, что мы видим, смотря на неё). Молодой промышленник старался уважать советы «старых волков» монополизма и держаться на «автобане» в полной самостоятельности, но «рейхсверовцы», закрывая глаза на калек с Железными Крестами и без, рассудили по-другому...

Незадолго до снятия официального запрета на спичи нервного ветерана А. Гитлера и многим позднее, верхушка военно-промышленной аристократии не обязательно с «Хайлем!», но всюду ратовала за всегерманскую кооперацию. Всячески способствуя объединению в железный кулак под единый стальной шлем и штандарты, влиятельные круги и штурм—камарилья фокусировали будущий «глаз» диктатуры не на жидах, а на технической интеллигенции. В этом случае «череп, запахи и степень чистоты крови» ничего не решали.

Подтянутый Вилли сопротивляется, словно бык, которого

*См. книги В. и С. Рассохиных — 1-е и 2-е издания «Небесные снайперы».



тащат за рога на бойню. Как говорится, 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 топот маршеграфии 60 тысяч ног, в полном соответствии направления сжатых в нацистском приветствии ладоней — указали Вилли-Эмилю карту маршрута. Фактически она подразумевала под собой полное 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, зажигательного ораторства Адольфа в Берлине и начала строительства линкоров класса «А», Вилли прекрасно понимает, какие грядут перемены. Он работает, много работает, и труд его не мог остаться незамеченным. Никто иной, а «сумасшедший египтянин», секретарь главы НСДАП партайгеноссе Рудольф Гесс, мнивший себя асом, увлёкся скоростной новой моделью М-23. Вилли, естественно, 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 «яльмаршатовцы» — экономфатеры строительства Третьего Рейха.

Как следовало ожидать, дружба вылилась в приобретение самолёта, впоследствии сыгравшего агитационную роль в предвыборном ажиотаже избирательных кампаний «наци № 1». Казалось бы, случайное соприкосновение конструктора с авантюристами госмасштаба не занимает на данном этапе взаимовыгодных логических 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 в качестве услуг милитаристам. Машины Мессершмитта, как и большинства конструкторов того периода, послужили «университетами» для будущих экспертов Люфтваффе и это куда более важно, чем источник личного обогащения их творца. Транскрипции кратко-курсных кремлёвских историков, необъективные и иногда хамские выпады противников Рейха отдают налётом книгопечатной войны против Западной Европы и далее — через легендарную Атлантиду. Впрочем, и мы не «генри резники» гранда германской истребительной авиации, и он нам ни зять, ни кум и ни брат. Пусть лучше этим займутся «бременские музыканты» СМИ, ежестранично путающие машины Вани Кожедуба и Саша Покрышкина под прикрытием «мы ответственности не несём» при пощёчине, охраняющей зубоскальное «авторское» право...

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 с умными глазами предпринимает ряд выгодных для себя закулисных ходов и в союзе с капиталами семьи Михеля Раулино выкупает пакет акций «Байерише флюгцойгверке» у руководящих толстосумов Баварии. По сообщениям вездесущих 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 были довольны отрывом от конкурентов, однако планируемый «хэппи-энд» разрушился полным крахом Нью-Йоркской биржи 24 октября 1929 года.

...«Чёрный четверг!» Величайшая провокация финансовых бонз столетия или полная деградация Общенационального Разума, полетевшего «над гнездом кукушки» из-за собственной неопишуемой наглости, присягнувшей порочному стяжательству в облике золота и бумажного оттиска президентов?! Падение не



правов, а наций заслуживает, на наш взгляд, пары «дешёвых» абзацев...

Баксовый трест всей «королевской» рати лопнул долгоиграющим хлопком с эхом по Планете, от которого подтянулись желудки и богачей, и бедняков. Взорвавшаяся Фондовая биржа Ричарда Уитни, державшая акционерно-брокерскую паству на взводе несколько недель, породила цепь массовых самоубийств от Сан-Франциско до Флориды. Глубоко патриотичный поступок известных владык капитала — подача в денежный оборот 20-миллионного пула — был «профукан» вице-президентом биржи в полном соответствии с временем действия исполнительного глагола. Приливающая сумасшедствия пресса и заикающийся телеграф, извиваясь, точно уж, частично консервировались сами из-за своей же антинародной позиции, основной процент сделок был заморожен. Фавориты Нью-Йоркских передовых банков Джесси Ливермор и Джеймс Риордан ушли из жизни насильственной смертью, не пожелав жить, потеряв, как многие другие уважаемые и авантурные джентльмены — В С Ё...

Автомобильные пробки заковали город, дали волю перемещению и муравьиной концентрации людских масс, вопиющих в ритмах революции, Пришествия Бога или Сатаны, резче, — Конца Мира. Бедняги! Нет ничего дороже жизни. Вы что же, не читали Книгу Веков — Библию?!!!

Так что же неудавшийся плантатор и соковыжиматель виноградной лозы родом из Франкфурта, что на Майне? Увы, океанская нелёгкая не обошла и Германию: сочность радужных тонов, олицетворяющих Мессершмитту будущее, была смазана реалистичным офортом под названием «Ваши сейфы пусты». Инженерно-спонсорский кулак, как и сам Вилли, вступал на путь непредсказуемых кульбитов собственной судьбы, ибо наступившие тяжкие времена заморозили все активы баварских авиазаводов к июлю 1931 года. Как вы понимаете, конгломерат умов автоматически вышвыривался хаосом кризиса на вольные хлеба, уже максимально подточенные вампирными челюстями валютной саранчи. Крах напоминал собой прыжок парашютиста-спортсмена, которого столкнули с планёра или «воздушного автомобиля», предварительно сменив его парашютные шелка



гнилой соломой. Не стоит, поэтому возмущаться рассохинским точкам зрения и антагонизмам, поскольку к моменту старта крестonosного 1933 года Мессершмитт с великим трудом содержал штат в 83 человека. Последнее сопровождалось неуместным влезанием в долги, которыми Гросс-конструктор покрылся в точности, как шелудивый пёс прошлогодними репьями...

При столь беспроектном фоне следует оговориться в плане того, что годом раньше Вилли-Эмилю удаётся свершить немислимое. Глубокий профессионализм, анализ связующих формул авиастроения и чёткое чувство движения часовой стрелки в международном ключе позволили ему вплотную продвинуться к успеху, благодаря новой машине М-29. Испытанный в начале апреля опытный экземпляр проектировался с явным расчётом для его участия в воздушных гонках. И хотя существует прослойка общества, далёкая от авиации, даже ей не надо заканчивать Академий, чтобы понять: гонки есть лучшая школа как для КБ, так и в более полной мере для моторостроителей. Конечно, Вилли 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 лучших двигателей и многие другие «параграфы» — вот его альма-матер. И если гармонично-эстетически продуманный летательный аппарат можно сравнить с женщиной, то всякие там Лолы Монтеc, Лил Даговер, Пола Негри, Марика Рёкк и даже среднестатическая Ева Браун вкупе с Ольгой Чеховой — были менее притягательны для будущих экспертов Люфтваффе, однотипно с фанатствующим подростком из такого же будущего Гитлерюгенда. Мессершмитта таким образом крепко поцеловала Судьба: он подспудно или продуманно научился влюблять лётчиков в свои болидные машины. Это, конечно, похвально. Этому учился и далёкий и неизвестный уважаемый герр Поликарпов...

Между тем, под громоподобные улюлюканья, вонь чадящих факелов и прямой лицейкой великопейной по мышлению еврейской нации коллектив рассматриваемых «летунов» устойчиво стремится к совершенствованию продукции. Модификационный



ряд М-29, к радости авторов, не то, чтобы творил чудеса, но вписывал и вписывал в родословную очередное завоевание заоблачных высот, автономности и скорости. Бывший гауптман и экс-лидер «Летающего цирка» Герман Геринг думал не о поджоге Рейхстага, как и о том, что за дежурную песчинку или светило выдвинуть затем его поджигателем. Ветеран Первой мировой, отправивший на землю 22 самолёта противника лично, друг «Красного барона» Манфреда фон Рихтгофена, Эрнста Удета, Вильгельма Рейнхардта и других авиаторов, был не настолько глуп, касательно аугсбургской авиакомпания и её укрепляющегося главного «кузнеца». С волнением и властной расстановкой слога он выводит пером обширное письмо Мессершмитту. Цель без постскриптумов кратка и ясна, как всё, что прорабатывала в свои 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 возможные проблемы, по понятным причинам выступил валютно-рейхсмарковский Фонд всё той же редкостной 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 обличье вырулили на испытания при сногшибательно-эйфоричном счастье работников бухгалтерии, закреплённом печатью и нервной подписью самого Хозяина фирмы в многокупюрной сцепке с Михелем Раулино.

Мы, разумеется, не будем реферансировать вокруг того, что превращено временем в н и ч т о. Причина известна: деньги хороши лишь потому, что выполняют роль Рычага с момента основания военно-технической доктрины уничтожения людей, к горечи своей, не придумавших ничего лучшего, окромя вот этих самых п о з о р н ы х денег. Двигаясь закулисными ходами, богатство известных германских финансовых «королей» (список имён с привлечением «дружков»-«владык» теневой экономики и бизнеса с криминалитетом займёт пяток страниц) превосходит масло поршни свастиковой госмашины. Отчётливо видя



тот исторический период, саму жизнь Германии, совсем не надо хлопать в ладоши, чтобы уяснить себе, что ОНА — впечатляющая по размаху Г О С М А Ш И Н А, а по сути в о е н щ и н а — закрепила за собой полный патронаж всех разработок Мессершмитта. Как говорится, не смотри, как работа начата, а смотри, как она окончена, хотя по чести, эта же мысль в перевёрнутом виде (начало вперёд конца) продолжает жить в своём замкнутом круге и в наше беспокойное время. Ну а коленвалы и блоки — несут пешком на расточку...

Итак, найдя уловки не хуже братцев Лисов в обход бумажек Версальского договора, энергичные и агрессивные немцы возгорелись идеей многомильного присоединения (захвата) чужих земель силой интеллекта и в первую очередь оружия. В крыльях скоростного четырёхместного «Тайфуна», являвшегося развитием на базе задела М-29, его п о к а не было. Говоря об Vf.-108, напоминаем, что он, безусловно, не что иное, как прототип печально знаменитого Vf.-109. Впитка и доскональное переосмысление предшествующих наработок, стремление внедрить новейшие технологии в свою весьма сложную отрасль — всегда отличали Мессершмитта. Недопустимо забывать, что его пожизненные конкуренты не были инвалидами в умственном складе и, следовательно, исключая облитие друг друга дёгтем критики, были во сне начеку. (Куй железо, пока горячо!).

«Тайфун» вышел без гимнов, классной машинёвкой. В ходе изматывающих нервы и моторы гонок, перелётов и пр. нюансов взлётной биографии, он соответствовал имени, давая фору бипланной классике и одноместным спортивным монопланам авторитетных самолётостроительных фирм. А пока оглушающе шла штурмовка воздушных трасс многочисленных состязаний, Вилли Мессершмитт и Вальтер Ретель прокручивают внутренности и внешний облик будущего условного «Смерча». Да, будут претензии и рецензии в настоящем и будущем, но всё-таки ради справедливости всюду, необходимо собрать горсть его разных по размерам «песчинок».

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». (Фирменное обозначение фирмы за подписью фюрера от 1939 года). Ввиду столь щедрого орошения, инженеры, без отпусков, приступили к действию. К 1934 году новая машина была с любовью подготовлена техниками к испытаниям. В карусели сентябрьского листопада 1935-го, одинокий и беззубый «волк» испытывается не без вмешательства лидера Генштаба Люфтваффе генерал-лейтенанта Вальтера Вефера, пилота Рудольфа Опитца, его коллег и, конечно, элиты Министерства авиации, контролировавшей госзаказ. Облетевший Мир Эрнст Удет, сбросив болезненное увлечение сексапильными мэджен и фрау, позабудет на время и 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 неусыпным вмешательством профессора в расчёты и чертежи, совокуплённые с массой отчётных папок о плюсах и минусах первых полётов, искромётно пролетел год, усугублённый марафонским забегом в связке с конкурентами — инженерами «Фокке-Вульфа», Хейнкеля и Арадо. «Фокке-Вульф-159», «Хе-112» и «АР-80», будучи неплохими и передовыми по тому времени самолётами, вызывали у Мессершмитта и Ретеля сдержанную ироничную ухмылку: «Наши первые враги»...

Настал черёд похвалиться достижениями без забрала, в открытую. Вилли, хотя и был несколько суеверным мужчиной, не мог отказать себе 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. Мудрец себе на уме, Адольф, источал доброту нации на церемонии открытия, когда собралось не менее 105 тысяч человек, однако, несмотря на временный зап-

*Первые Vf.-109 оснащались карбюраторными двигателями.



рет антисемитской пропаганды не скрывал своего подчёркнутого неуважения к «юден», «негроидным полукровкам» и пр. «недочеловекам». У-ууу, австрийский ариец! Лучше бы ты кабачки выращивал вместе с сестрой, рисовал тыщи акварелей, да карпят подлавливал в каком-нибудь «майн кляйн зее»...

Игры с последующим отъездом большинства золотых медалей в Новый Свет, совпали по времени с массовым прокатом документального фильма «Триумф воли» и съёмками «Олимпиады», поставленных «душкой» нацистского кинематографа, режиссёром и актрисой Лени Рифеншталь, падавшей в обморок от неохватных цветочных букетов фюрера. К глубокому сожалению, авторам книги не удалось взглянуть даже в пол-глазка на эти эпохальные ленты, как и не удалось увидеть советской и германской нации «Великого диктатора» незабвенного шинкователя Зла, золотого комика Чарли Чаплина... Тем не менее, думаем, что чётко выверенный аэродинамически и крепко сбитый материально Вф.-109, впервые оглушивший собравшихся зевак в демонстрационных полётах над игривыми и не очень головами, запечатлён во всём своём хищном ракурсе на одном из кадров профессионально отснятых лент.

Несколько слов заслуживает, естественно, модно поджарый цельнометаллический моноплан, впоследствии сыгравший ключевую роль в деле переоснащения истребительных эскадр Люфтваффе, а также в разработке германской тактики ведения воздушных боёв. Первоначально будущий основной типовой одномоторный и одноместный самолёт, выигравший конкурс среди истребителей отечественных марок, 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 практическом потолке до 8100 метров. Самолёт порадовал пилотов ветеранов и недавних выпускников Люфтшпортфербанда просторной кабиной, «чтимой» приборной доской,



механики остались довольны доступностью агрегатов. К чисто техническим достоинствам и достижениям плюсовались 4 пулемета (иногда три) марки MG-17 калибра 7,9 мм, которое носили смерть на расстояние до 700 километров*. По ходу труда мы ещё не раз скажем о перестановке слагаемых в модификациях этой в принципе весьма удачной боевой машины. А пока примечательная деталь: в качестве опасного недостатка многими неэкспертами отмечалось проникновение выхлопных газов в кабину, что, несомненно, приносило бессоницу в жизнь как Людвигу Бёлькова, так и технического директора фирмы Тео Кронейсса. Шасси также требовало доработки.

Летучая судьба детища «Байерише флюгцойгверке» была отнюдь не безоблачной. Так как пальму первенства, по сложившемуся мнению офицеров, по-прежнему относили к его предшественнику, довоенному истребителю «Хейнкель», карьера «жёлторотого» «Мессершмитта» с первоначально слабым двигателем явно притормаживала, ввиду его худшей манёвренности, видимой даже визуально, и меньшей скорости (на 70 км/ч) по сравнительной аналогии с конкурентом. По формуле «чем проще и выгодней в производстве — тем гениальней», преимущество «Хейнкеля» достигалось за счёт лучшего охлаждения многоцилиндрового двигателя. Аномальная рабочая температура эффективно «сбивалась» благодаря радиаторным трубкам системы охлаждения, которые размещались по всей толщине крыльев. Исходя из такой заботы, мотор был более «терпим» к неминуемым во фронтовых условиях перегрузкам. Как выяснится позднее, козырь конструкции «Хейнкеля» станет «ахиллесовой пятой» неплохого истребителя по той причине, что было достаточно одной пулевой пробоины, как охлаждающая жидкость превращалась, образно говоря, в «дождь», а иногда и в пар... («Мессершмитт Vf.-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

*Дальность действия «Месса» условна — она подменялась радиусом действия в границах 250 км, что, безусловно, являлось минусом истребителя.



то что к поломке. Скажем резче: они подписывают ему и нередко лётчику «смертный приговор». А уж про крутую зиму и говорить не приходится — антифриз превращался в студень.

Пока зрели реформы в перевооружении истребителей, всё вместе взятое от приобретённого опыта «детских болезней» «Хейнкеля» корректировало планы на «блицкриг». Немцы решительно отказались от этого самолёта в пользу «Мессершмитта», но и на него было пролито немало чернил. В свою очередь, авиаинженерный «мозговой трест» «Эрнст Хейнкель флюгцойгверке» продолжал системно модифицировать учебно-тренировочные, спасательные, катапультные корабельные и самостоятельные разведчики, бомбардировщики, торпедоносцы на поплавках — «Хейнкель-59», одноимённые «Хе-60», «Хе-114», «Хе-115» и др. машины. Все они заслужили немало похвал и нареканий среди лётчиков и техперсонала как в самой Германии, так и в Италии, Испании, Болгарии, Румынии, Великобритании, Финляндии, Норвегии и Швеции, поскольку десятками и сотнями поставлялись на экспорт. Попутно, в стадии «сырого» эксперимента, ваялись первые «скульптуры» — моторы и фюзеляжи неизвестной реактивной эпохи. Имели место опыт использования пороховых ускорителей, проект складных «гидро» для субмарин.

Впрочем, вернёмся к крылатому детищу В. Мессершмитта, В. Ретеля и Л. Бёлькова, которым надо отдать должное, ибо им (в своё время) пришлось пережить немало неприятных минут, причём при сложении их выйдут не одни сутки. Расстановка слагаемых успеха в нацистской Германии проходила не без тупого бюрократизма, крючкотворных проволочек, да и просто нежелания некоторых господ досконально вникать в «джунгли» технической документации и рапортов о госиспытаниях. Люди данного «подразделения», могли запросто, говоря по-немецки, «den Flug verschieben» — «задерживать рейс» новых моделей своим антиарийским поведением.

Произошёл, мягко говоря, ляпсус. Мы понимаем, что читатель может немного подмориться, и всё же он представить не может, что зализанный до зеркальности «стодевятый» был в лобовую «атакован» ...кем бы вы думали? Самим бывшим лёт-



чиком, сотрудником авиакомпании «Юнкерс», экс-шефом финансового управления авиакомпании «Люфтганза», опекаемым Герингом, Эрхардом Мильхом!

Ответить на вопрос, что не понравилось искушённому интригану и заместителю Рейхскомиссара авиации в перспективном моноплане — чрезвычайно сложно. Ответ повисает на том же уровне, если бы мы запросили в родных архивах лживые обвинительные дела по Н.Н. Поликарпову или список лиц из командного состава ВВС РККА, руководивших обучением немецких пилотов в липецкой секретной авиашколе на рубеже 20–30-х гг., когда, кстати сказать, облётывались и германские машины (вот оно натуральное вредительство; в российском-то небе!).*

Мильх был поставлен на свой пост отнюдь не для баловства с маршалским жезлом — он отвечал за рост производства всех типов самолётов. Много хвалят фельдмаршала на Западе, мол, экстра-ординарный организатор, талантливый бизнесмен от военщины, взрастил Люфтваффе в одну голову... Ложь, господа! Натуральный переворот совершил Вальтер Вефер, разбившийся или убитый на заправленном под завязку «Хейнкеле» в начале лета 1936 года. Пожалуй, скажем, что многие вопросы по истории Люфтваффе не ясны. У нас завал литературы и собственных разработок на эту тему. Однако книга наша посвящена не врагам. Каталога сенсаций со свастикой на обложке мы вам, к радости своей, не предоставим.

Авторы — отец и сын — сочли нужным отойти от проблем вечно унижаемой международным хамьём России, по причине невозможности создания правильной книги с одним лишь лицом, без учёта грязных ли, подлых или великих заслуг нашего главного противника во Второй мировой — Германии. Полюса чаши весов — Германия и СССР — вещь не для всех подъёмная, но её н а д о поднимать и чувствовать не на глаз, а точно вес задуманного и совершённого Злодеяния, с целью убийств родных собратьев по Планете. Точку здесь ни на каком из язы-

*«Друзья» встречались в Берлине и Филях, контактировали по линии ЦАГИ, моторостроительным заводам, перелётам «Дерулюфта», посещали лекции профессора аэродинамики Гюнтера Бока.



ков поставить, увы, не реально. Значит, по возможности короче, продолжим...

Если допустить волю элементу сатириконства (а к этому прибегали многие светила мировой мысли и литературы), то по приезду в объединённую Германию вы можете спросить: «Wie kann ich Repräsentanz der «Lufthansa» anrufen?» — «Как мне позвонить в представительство компании «Люфтганза»?» Тут вам споро ответят. Но вот по Vf.-109 и Мильху могут лишь улыбнуться и отправить на жаргоне подальше, по уже сыновье-внуковой бюрократии...

А в дни, когда Гитлер совместно с придворной камарильей самовлюблённо беседовал о двух краеугольных постулатах «мировом господстве или крахе» — Вилли Мессершмитту и Тео Кронейссу стоило больших напряг в «полётах» по инстанциям заручиться «добром» властей, открывающим возможность постройки 20 истребителей, а также последующей за ней переброски новых машин в дымящуюся Испанию. Показательно, что в то же время шло интенсивное развёртывание серийного производства знаково зарекомендовавших себя образцов авиационной техники, союзе с не менее массовой постройкой авиацентров, школ и новых 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, Юнкера, Блюме и Регнера, Липпиша и Вальтера, Зандера, Тилинга и фон Брауна, Германна, Физилера, Шаубергера, Николауса, Калькерта, Бёлькова...

Разгромные идеи отошедшего в небытие Вальтера Вефера будут по-своему проводить в жизнь — занявший его пост генерал-лейтенант Альберт Кессельринг; воспрянувший духом после утряски вопроса о еврейской родне, начальник вооружения Люфтваффе Эрхард Мильх; большой специалист в области бомбардировочной авиации и её инспектор, полковник Курт Пфлюгдойль; начальник Оперативного отдела Люфтваффе полковник Пауль Дейхман. Не остался в стороне от насущных проблем и впечатляющих мероприятий генерал-майор, взбалмошный ве-



теран Первой мировой, сослуживец «туза» Манфреда фон Рихтгофена, обладатель Железного Креста II степени за 62 уничтоженных самолёта — Эрнст Удет. Как видим, ручка была взята довольно-таки резко на себя, несмотря на вибрацию, недоработки двигателей и конструкций самолётов, разноголосицу мнений, недостаточность финансирования и такие неприятные явления как штопор и флаттер. Штурм небес во имя фюрера и Германии вдесятеро омрачался невосполнимыми потерями, вызванными катастрофами воздушных «фокусников», окрылённых будущим сверхдержавы, с запоминающимся навечно крестом на борту.

Первая партия монопланов со свободонесущим крылом, снабжённым автоматическими предкрылками, убирающимся шасси и закрытой кабиной с удачно продуманным остеклением фонаря, попала в ряды избранных из легиона «Кондор». Бледных тонов, иногда под экспериментальным камуфляжем и с тремя MG за «пазухой», «Мессершмитты-109В» были определены в 88-ю группу истребителей Гюнтера Лютцова, точнее, в её 2-ю эскадрилью. Ощутимо помогал ему в деле освоения новой техники известный пилот и командир Иоахим 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, скажем так, не имело звёздного ореола. В связи с эксклюзивностью в техническом обслуживании и эксплуатации, нехваткой запчастей и квалифицированных кадров, «драконы» и «джентльмены в цилиндрах» ощущали себя несколько неполноценными, хотя истребитель радовал их новыми тактико-техническими данными. Основной машиной, работающей очередями на стороне мятежников, по-прежнему оставался «Хейнкель-51» при поддержке муссолинских «Фиатов»*. Многоцелевые бипланы и монопланы Поликарпова, СБ-«Катюша» Туполева и Архангельского, не оставляли грозному противнику никаких шансов на

*Здесь же прошли боевую «обкатку» не только Адольф Галланд, но и пикировщики Г. Вейерт, Г. Хаас, Э. Бартельс, Г. Бэур, Э. Трогер, летавшие на опасных «Штуках» (Ю-87).



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 малоштучности выпуска первых партий, не всё шло как хотелось командующему «Кондора», зловещему на вид Хуго Шперрле и сменившему его на посту, взыскательному генералу Хельмуту фон Фолькману, к тому времени уже задумывавшемуся об уходе из авиации...

Выяснилось, что применение тройки истребителей менее целесообразно, чем действия пилотов парами, тогда исключалась возможность столкновений со своими коллегами. Придерживаясь наиболее выгодной дистанции в полёте на единой высоте (около 200 метров), «легионцы», похваливая «дядю Вилли» и «Юмо», могли без нервозности держать курс, прекрасно видя слепую зону вокруг своего ведущего сзади и снизу. При координировании атак по воздушным и наземным целям тысячи похвал заслужили новые конструкции авиараций.

Как видим, «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 противника, а затем самостоятельно 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 шнапс-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. Крайне опасные, весьма налётанные, одарённые пилоты и командиры Гюнтер Лютцов, Иоахим Шлихтинг, Вильгельм Бальтазар, Вернер Мельдерс, Адольф 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 в себя стратегию концентрации сил и обдуманную ротацию кадров по маршруту Германия — Пиренеи, Пиренеи — Германия. Не грешно добавить, что участие легиона «Кондор» в гражданской войне в Испании привнесло кардинальные изменения в истребительную тактику и её уровень, что незамедлительно сказалось на запуске «Мессершмитта» и его модификаций в крупносерийное производство, сосредоточенное в Аугсбурге.

Внимательный читатель, вероятно, не забыл факт поимки «саблезубого волчары» посредством «горок» и пикирований советских лётчиков, т.е. тот самый момент, что предшествует «погружению» в Рейх по ходу «Виразей лихолетья». Вряд ли ошибёмся, сказав, что в те дни flieger'ы (лётчики) Люфтваффе могли обратиться за помощью к врачам, узнай они, что спустя месяц истребитель попал... в НИИ ВВС, в Москву, столицу Главного врага...

Состоялась историческая встреча: Николай Поликарпов вместе с ведущими инженерами намётанным глазом и тщательнейшим образом осмотрел и взвесил плюсы и минусы скоростной машины Вилли Мессершмитта. Поучительно, что «земного» взгляда «королю истребителей» было, конечно же, мало, поскольку он понимал: Испания для Германии (как впрочем 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 лётчику-испытателю Супруну:

— Степан Павлович! Как Вы смотрите на то, чтобы «встряхнуть» «Мессершмитт» в облаках?



«Встряску» во всём её ракурсе, до щекотливых нюансов, раскрывает автор книги «Время, люди, самолёты» виртуозный знаток авиационного мира, 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, ещё более неожиданных и более рискованных. Да, рискованных, так как фигуры выполнялись со всё большим приближением к предельно допустимым режимам. Чтобы так летать, надо обладать филигранной техникой пилотирования и способностью мгновенно и безошибочно оценивать предельные возможности самолёта, а главное, обладать умением полностью использовать эти возможности. Супрун на этот раз разошёлся не на шутку, всем этим обладал и, видимо, задался целью продемонстрировать предельные возможности немецкого самолёта. Даже сверхпредельные.

Очередной разгон самолёта 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».

Четырьмя абзацами выше 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. Главная сложность заключалась в отсутствии подробной 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 древнейшего подхалимажа в розовых тонах лицедейства, прямого фарисейства и неадекватной хитрости, равнозначно



приемлемых к обеим сторонам креста и звезды. В преддверии данных 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 Рудольфа Рёсслера...

По приземлению испытуемого «бюргера» стало очевидным, что «мессершмитт» оскандалился, — констатирует товарищ Рабкин. — Лопнул узел крепления перестановки стабилизатора и появились признаки начавшейся деформации (в Аугсбурге немногим позднее это тоже учтут. — *Р. С. В.*). Понятными стали и причины аварий Me-109В, и осторожная тактика ведения воздушных боёв фашистскими лётчиками. На следующее утро Пётр Стефановский, подводя итоги прошедшего дня, упрекнул Супруна в том, что он перестарался и неоправданно рисковал своей жизнью. Степан Павлович пообещал исправиться, но при этом заметил, что рад представившейся возможности выявить слабое место у немецкого истребителя и что он будет помнить об этом, если придётся встретиться с «мессершмиттом» в воздушном бою.

Позднее Супрун рассказывал, что, находясь в составе советской делегации, которая занималась закупкой нескольких самолётов (тогда Степан Павлович поразил Э. Хейнкеля облётом «Хе-100»), он на заводе Мессершмитта в Аугсбурге во время осмотра модифицированной машины не заметно, как ему показалось, подошёл к месту поломки и слегка покачал стабилизатор. Это было замечено. К нему подошли два немецких лётчика (не ниже, конечно, оберста, а то и барона. — *Р. С. В.*) и спросили, на каком фронте он воевал в Испании. Супрун ответил отрицательно. Он и действительно не был там, но ему, конечно, не поверили. Откуда он мог знать слабое место машины, из-за которого немцы имели немало аварий? — справедливо подметил за противника уважаемый Рабкин...

Цель Мессершмиттовской жизни — около 40 модификаций Me-109 и реактивные начинания — отмечает один из главных



его противников, Александр Сергеевич Яковлев в «Записках авиаконструктора» (кстати, им же создан запоминающийся портрет Вилли-Эмиля, с которым он не раз встречался в ходе знакомства с лидерами «антикоминтерновской» инженерии).

«Наши истребители по скорости не уступали «Мессершмиттам», — пишет создатель прославленных «Яков», — оружие у тех и других (истребителей Н.Н. Поликарпова. — *Р. С. В.*) было примерно 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 воздушных боёв в небе Испании.

Они радикально улучшили свои машины ME-109, установив двигатель «Даймлер-Бенц-601» мощностью 1100 лошадиных сил, благодаря чему скорость полёта возросла до 570 километров в час. Они вооружили его пушкой калибра 20 миллиметров, увеличив тем самым огневую мощь, которая переходила в смерть через ось редуктора.

В таком виде истребитель «Мессершмитт» поступил в серийное производство под маркой ME-109E...

Модернизированные «Мессершмитты» были посланы в Испанию, где под командованием лучшего немецкого лётчика-истребителя Мельдесера приняли участие в воздушных 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 ещё возвратимся ниже. Сиюминутно поражают «мессершмиттовские сверхпределности и сверхоперативность», но глубоко душевно взволновало другое: немцы, при всём своём супернавороченном европейском образовании, показали себя настоящи-



ми зверьми, увы, не только в Гернике. Советуем внимательней вникнуть в цитату из мемуаров Героя Советского Союза Емельяна Филаретовича Кондрата, лётчика-истребителя, прошедшего сквозь Ужас двух войн (аж мурашки по коже, просто нет слов):

«А Володя Бочаров уже не вернётся. (Уроженец Колпны, бывшая Курская область, ныне Орловская, что на каменистой Сосне, погиб в середине ноября 1936 года, защищая Мадрид. — Р. С. В.). Хосе-Володя... С грустью вспоминали его стеснительную улыбку, его виртуозность, когда показывали класс пилотирования американцам. Рассказывали, как героически он проявил себя в первых боях. Опечалены: едва начав, потеряли двоих — Тархова и Бочарова. Что поделаешь, у нас в эскадрилье тоже так было. Пуртов и Ковтун...

Нет, Володя всё же вернулся, и страшным было его возвращение.

На другой день, после того как Бочарова сбили, с фашистского самолёта сбросили на город груз. Вскрыли ящик, сверху лежала записка: «Это подарок командующему воздушными силами красных, пусть знает, что ждёт его самого и его большевиков!»

Развернули полотно — в ящике лежало изрубленное на куски тело старшего лейтенанта Бочарова...

Михаил Кольцов, очевидец этого жуткого случая, рассказывал нам всё по порядку. Он вспомнил, что Володя ближайший земляк Поликарпова, родился на одной с ним воде. За стёклами его очков блестели слёзы.

— Эти звери его рассекли живым! — губы Кольцова подрагивали...»

Вот они «сверхпредельности» нацистского бандитизма! Только один этот ужасающий и рвущий сердце, мягко говоря, боевой эпизод достаточен для первого пункта обвинительного заключения, будущего приговора античеловечным преступникам в их родном Нюрнберге!

С этого времени Гитлеровское Чудовище, беспримерный вампир всех веков, цивилизованная гадина, покрывающая ядом чужое земельное плодородие и саму сущность Человеческую, — мнёт жизни, лязгает в буксе и воеет 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 тысяч «новорождённых» «Мессершмиттов» по-прежнему останется Испания, затем последуют боевые действия в небе Северной Африки, Польши, в облаках опозоренной Франции, в воздушной «Битве за Англию», где «Спитфайры», «Харрикейны», «Глостеры» и «Киттихауки» наломают из них «Монблан» скрюченного и трагического металлолома...

Более мощные и совершенные модификации этого, безусловно, эпохального разбойника и перехватчика, различающиеся двигателями, системами охлаждения и вспрыска, вооружением и оснащением рабочего места пилота лучшими оборудованием, будут широко использоваться (также, как и гореть), на всех фронтах Великой Отечественной, а по-ихнему на Восточном фронте, где многие их хозяева останутся в русской земле и воде навсегда, жёстко сражаясь в воздушном противоборстве с советскими лётчиками-истребителями, беззаветно защищавшими Родину на отечественных и ленд-лизовских машинах.

Много, о-о-о как М Н О Г О — 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 россиян всех национальностей и вероисповеданий, после подлейшего обстрела тысячных колонн мирных беженцев, живших в неопишваемом 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 — ломаются перья и хрустит неизвестно чем невинная и, между прочим, германская лицензионная писательская машинка...

Не всем поставлены надгробия с обеих сторон. Хочется напомнить вновь, что с т р а ш н е е исковерканного, изрытого обломками и осколками заржавевшего, стонущего до сих пор безмолвия — н а п р а с н о п р о л и т а я к р о в ь...

Простейшая мысль, хроникально ворочаясь в разуме, обесто-



чивает сон: «Ездили бы друг к другу в гости, влюблялись и рожали бы детей, укреплялись умственно и морально, чтили бы Общую историю, — что ещё надо?!!»

Однако до Океана пролитой во Второй мировой крови страдалица-Земля будет туго впитывать до Ядра-Моря толкающей жидкости Гомо сапиенсов в годы внутренне-вандалистских репрессий, и первой встречи советского народа с очень коварным, подготовленным и жестоким врагом — самураями его величества Хирохито.

События эти частично входят, будто смертельный штопор, в виражи лихолетья, но даже частичное освещение их в рамках единой главы — авторам не представляется возможным. Готовься, читатель: настанет момент, когда, если у тебя есть сердце и разум, тебе захочется не вникать в строки, а выть и плакать...



Генерал Ф. Франко рад
«железной руке»
А. Гитлера



«Подарок» испанцам от
Б. Муссолини. Бомбовый удар
«Савойя — Маркетти»



И. де Сиснерос:
«Авиация
Республики
отомстит!»



И. Эренбург



Г. Захаров



Клич Д. Ибаррури: «Они не
придут!» звал к борьбе



Герника: «Будьте прокляты Люфтваффе!»



И-16 в бою!



Х. Диас на окопах
под Мадридом



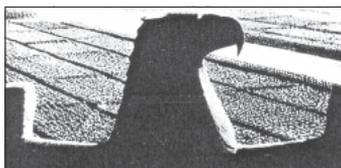
Г. Лорка



Э. Хемингуэй



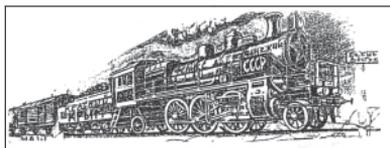
М. Залка



Хищный взгляд не только на Восток



«Ось» скреплена
императором
Хирохито.



Глава шестая

ПОДРЕЖИМНОЕ ПИКЕ



*Постой, остановись!
Что это за Ф и г у р а?!
Допел — не ел,
Увидел Солнце и не жил...*

*Кому нужны уродливы сонеты,
Когда Планетный снайпер уж давно
На вахту заступил?*

Тетрадь стихотворений «Гул и лай под прожекторами» (отвергнута СМИ СССР и запрещена к публикации)

С красной строки жёстко предупреждаем будущее в лице Человеческого Сообщества: мысленно входя в смертельное пике — затяжную катастрофу Советской России в середине и финале 30-х годов XX века — с текста повествования автоматически снимается подстрочный смысл, радужное обрамление и недоговорённость. Рутинная словесность и фарисейство и сегодня пластует нас не без ума. Воспитание зомби — крутая наука! Она ещё ожидает приговора Главного рецензента, консультанта, академика словесности и корректора — ВРЕМЕНИ. Отче-краевые СМИ, ТВ, ВР и пр., хронически увлекаясь заретушированием Исторической достоверности и обвязавшись цепями безответственной рекламы, не бесплатно портят бумагу. Не чуя земли от публикаций «кукушка хвалит петуха — его птенец кукушку», они, пусть произвольно, выращивают психоприц для родного народа. Это особенно режет глаза при па-



раллели — центральная пресса и затюканная бедняжка-малотиражка провинциальных райцентров. Любопытно, что кроме Кавказа и Таджикистана революционных ситуаций почему-то не назревает, хотя ненависти в Общей Душе народной воспитано уже на пару (не дай-то Бог!) гражданских войн. В этом авторам скромного произведения с горечью пришлось убедиться лично в ходе тысяч командировок по городам и весям Центра России. Причём тысячи миль, проделанных ради Правды без поддержки извне, неоднократно лишали нас транспортного средства (капремонты новых двигателей, опилки шестерён коробок передач и редуктора, полное стирание колодок тормозов и подшипников, аварии не по своей вине и т.д.).

Мы не пишем здесь своей биографии — её напишут за нас или сожгут другие первопроходцы, пронесшие и несущие над собою факел Чести и Науки. «Залёт» автобиографичности в паре абзацев вызван, скажем прямо, тем, что нам ежедневно мешают приспособленцы, лодыри на цепи, насиживающие 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 самим с родней 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 лучших «кутюрье» для пошива экзотических мундиров, с обезьяньей проворностью дублируют повадки и приёмы своих педагогов с откровениями из Ницше, мечтавшего стать «Буддой Европы», Макиавелли и Шпенглера, Шопенгауэра и Гаусгофера, «Майн Кампф» и искажённого в угоду милитаристской богеме кодекса «Бусидо»...

Изворотливо прикрываясь «Капиталом» Маркса-Энгельса-Ленина, древняя Москва, а с нею и весь СССР, «вселенски» извратив их философию и смысл учения, втянут себя в много-

*См. книгу избранных произведений В. и С. Рассохиных «Ток», Орёл, 2007 г.



летнюю, а д с к у ю круговерть репрессивных лет и показательных, громоподобных процессов-судов, до сих дней вселяющих в народы ужас и подсознательный страх...

Госаппарат, крепко подхвативший вирус псевдонимии и атеизма, развил столь узурпаторскую антинародную «деятельность», что она заставляет нас в с е г д а п о м н и т ь, что безумству гейдрихо-гиммлеровских застенков, еврейским погромам и Холокосту предшествовал кровавый 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 национальными меньшинствами. Крик, плач, боль, стоны и причитания, болезни от сердечно-мозговых травм за бытие угнанных, посаженных, трясущихся в «Чёрных марусях» и «джени»* родственников, привели рассеянную по миру родню не к урожаям и белым росам, а к преждевременной укладке в могилы. Ломка хребта народа и цепная реакция отечественного геноцида в угоду фейерверку коммунистических идей породят «страны», обнесённые джунглями колючей проволоки внутри покоряющей Северный Полюс державы. Жизнь продолжала ворочать униженными и оскорблёнными — национальностью «зэки» — от рассвета до заката. Жрущеву икру и красное вино правительству было абсолютно всё равно, во что она, эта самая житуха превращалась на восходе коллективизации. Одним словом, «тише дыши» — молчи...

Общество, годами видя скитальцев, не замечало их не потому, что ослепло, объевшись алкалоидов, а потому лишь, что заикающийся о правде умишко (неважно, большой или малый) сиюминутно мог превратиться в арестанта. Счастье свободы определялось налимьем молчанием под чарку очищен-

*«Джени» (арго ГУЛАГа) — товарный вагон для перевозки заключённых.



А в то совсем недалёкое время народу было не до поэтических, пусть даже мудрых десертов. За две лошади — ИТЛ; за упряжь без лошади, но за дюжину нарных собак — 10 лет ИТЛ; за ружьё и хождение в туалет с газетными портретами вождей — 8 лет ИТЛ с намордником — 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, вентеря, 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 артисточку, 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 тряска 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 в то же время жестоко-восторженным пятилеткам, объединённым в основе своей единым кровоточащим клеймом — 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 общее число арестованных и казнённых будет неизмеримо меньше, чем в коммунистической России. Кому легче дышать от расковыривания досье Лубянки???

Хладнокровные энциклопедисты, спустя десятилетия опишут Ужас убиения соотечественников как «пал жертвой клеветы и беззакония, репрессирован и реабилитирован посмертно». Кому-то, может быть, за давностью лет подобное видится достойным, но только не нам. Что, разве л ю д и при 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*.

Ни в коей мере не следует забывать, что «правовой» основой произвола и беззакония стало подготовленное по инициативе Сталина Постановление ЦИК СССР от 1 сентября 1934 года. Завуалированный государственный бандитизм 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 В.В. Путине, какая ж подлая голова не спала из ночи в день и наоборот, чтобы установить такие «нормы»:

«1. Следственным властям — вести дела обвиняемых в под-

*См. книгу Международного Фонда «Демократия» — «Дети ГУЛАГа (1918–1956). Документы» из серии «Россия, XX век». — Москва, 2002 г.



готовке или совершении террористических актов ускоренным порядком.

2. Судебным органам — не задерживать исполнением приговора 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.

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, вот вам и видимость законности в борьбе с «врагами народа». Вот вам, умницы и дебилы, чёрно-красавый Иосифов день, до «драматургии» которого не дорасти 25-ти радзинским. Через более полвека хитренький седой «вагриус-аналитик» внутренне и в глаза смеётся над нацией с экрана, дважды смакуя ударение на звучность ленинского словосочетания «Каменная жопа», адресованного «великим» революционером большому госинтригану — Скрябину-Молотову. Эх, да если бы он был одинок в своих изысканиях исторической пошлости, так сказать, запаха революционных портянок! Господа! Было не менее 150-ти преступных задов без родины, коих следовало стегать не кнутом и крапивой, а накалёнными докрасна шомполами по маршруту на порты Балтики, Баренцева моря, Берингова пролива, Дарданелл и т.д. по земному ландшафту. Ибо именно они, заливаясь водкой и портя испражнениями нашу великую мать-кормилицу — Русь — гнули её так, как не гнул её сам Господь Бог, да и тот же Рогатый ангел...*

Политический террор, пришедший к нам из заграничного далёка, начал принимать тона спроектированной направленности со стороны диктатур. Их явно нечистые на руку спецслужбы и наёмники, предпочитающие иметь кроме оружия сильно пахнущие типографской краской новенькие пачки руб-

*См. документальный фильм телеканала «Россия» «Тайна мировой революции», 2007 г.



лей, 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 очень утрашавшим контролем.

В тяжелейшей жизненной обстановке, дыша отравленным воздухом, находясь в полном неведении на фоне идолопоклонничества и рабской доктрины, великий советский народ находил в себе уму не постижимые силы-ресурсы для неслыханного в истории строительства мощнейшего, полностью независимого индустриального государства. Металлургическая, нефтеобрабатывающая, угольная, станкостроительная, автомобильная, мотоциклетная, тракторная, судостроительная, деревообрабатывающая, лёгкая и пищевая отрасли красноречивой 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 зёков) 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 каналов и котлованов различного назначения. Безумный морозище, цинга, туберкулёз, пневмония, обморожение конечностей, гнус, тысячи сыпей и фурункулов, пропажа без вести — навсегда свалились Айсбергом Горя на Общие Разум и Тело нашего Геройского народа при освоении Заполярья. Золото Москвы, валютный запас России, отливалось 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 исключительно античеловечное время. А ещё — были рудники, нефтедобыча, шахты, каменоломни, путина, грузооборот портов, промысел дичи...



Покуда воспитывали стадо немецко-русских баскервилей с кормом из государственной миски, 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, адыги, русские, латыши, эстонцы и лабусы, молдоване и татары, и даже чукчи со своими оленями — В С Е — стояли на учёте в наркоматах и ни один из представителей своей уважаемой народности и самобытного языка не был застрахован от удара сталинской опричнины по его семье. — ЗА Ч Т О?!!! — Ответ на этот 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 м о л о д а и р а с т ё т, — а значит, вырастет и Мощь 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. Не раз в те дни под чачу или горилку можно было услышать под мать ету самую: «Никола, эмпирактор, ни в жисть не позволил бы народ свой по всем губерниям палить, да вилками с астями на тот свет отправлять! И-иии... На божью милость не уповай. Хватай у Машки бутылю. Потопаем гутарить к товарищам на собрание!»...

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 о т к у д а? Из Великой деревни и сёл, вестимо!!! А кушать хочется вкусно и по часам, жуков и грызунов подлых никто изничтожать не хочет! Нам сра-



зу всё давай! И разных там Анфис-знахарьниц — ту-ту, в Воркуту — нехай лишай собирают*...

А вы говорите, наши танки быстроноги, самолёты быстро-лётны!

Простил ли наш мудрый народ, что воткнули ему копьё в самую ейную точку — 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 водицы телёнок. Окажутся в холодце отгоготавшие гуси с лапками, на дне чисто русских мисок. Появятся сеголетние карпятя 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 цепями 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

*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 №...», «ЗиС» и мн. др. (См. Орл. периодику 2000–2004 гг.).



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. Но мы преклоняем голову и колени перед нашей землёй и её бессмертными тружениками, ибо именно они вспоили собою промышленно-экономическую Силицу СССР. Они — Герои Тыла — 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 о вас пост-СССРные и др. «писатели», перетянувшие проблемы крестьянства на полынь, лопух, кустовую любовь и дезертирство. (Теперь флюгерманы, не знающие лопаты, ноют, что их не издадут, после многосерий-

*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.



ных 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, увы, не прочистить фильтр интеллекта, им не удлинит года нейтронный век. Однако пусть зарубят себе на носу, что флаги не будут в гости к нам без нашего преклонения перед вековой вырубательницей России — Деревней.

Когда прощаются, то плачут не только на Руси. Мы не плачем. Мы кричим через рупор неизвестного времени и тиража:
Б У Д Е М З О Р Ч Е К С В О И М !!!

* * *

Николай Николаевич Поликарпов, как и многие тогдашние лидеры коллективов и предприятий, был, как вы помните, от земли, и в кругу верных друзей часто говорил о недопустимости глумления над сельским производителем. Из воспоминаний его соратников, много позже выяснилось, что флагман истребительной мощи СССР стоял на позиции бережливого отношения к крестьянам, их собственности, и особо подчёркивал, что колхозные преобразования должны строиться на взаимном доверии. По мнению авиаконструктора, внедрение реформ силою, санкционированный загон в резервации и «монголо-татарский» оброк с малоимущих — лишь ухудшали шаткое положение аграрного сектора, кормившего и его важную авиационную отрасль.

*Издатель новый, посмотри, какое высевашь семя: поэт-«колосс» вошёл в календари, строкою не раскрывший Время.



Заново «отворяя калитку» в мир авиации, отродно заметить, что КБ Н.Н. Поликарпова, в противовес разработкам В. Мессершмитта и др. потенциальных «врагов», вновь отличилось в проектировании истребителей, выпустив в свет очень любопытный моноплан И-17.

Более известный как ЦКБ-19, он представлял развитие на основе «старшего брата» И-16, но скажем сразу, как был любовно выведен по аэродинамике, как выведен, — глаз колот! Плавность внешних черт не имела ничего общего с «Ишачком» — не самолёт, а нарицательно, Анна Павлова!

Работа над ним развернулась в полную силу ещё 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 — олицетворял внешне и внутренне крепкий рывок советской авиаконструкторской мысли в заоблачные дали без потери практицизма, но и не без влияния романтизма.

С первого взгляда «цэкабэшник» подталкивал к соображениям, что он создан для каких-нибудь воздушных «ралли» или битья рекордов с международным эхом. Затрудняемся выразить его портрет на чистой бумаге: лучше бы, конечно, нарисовать. Однако стоит попробовать восстановить неувядающее и передовое советское былое.

За рубежом не было ничего подобного. Хотя по справедливости, следует отметить, что «огневержец» — «Спитфайр» Реджинальда Митчелла и гоночный изящный «Макки-Кастольди» с первыми в Мире 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 м²) и малая взлётная масса — вот что являлось преимуществом И-17 в ряду с иностранными аналогами с моторами жидкостного охлаждения.

Кстати, необходимо иметь в виду, что красота для боевого самолёта — хуже воровства, тем более, что ни один из высокоскоростных невооружённых истребителей Поликарпова не участвовал в престижных гонках на кубок Жюака Шнейдера и др.



состязаниях. Возникает вопрос: неужели только по этой причине не создан авиамузей имени «Короля»? Вон итальянцы, на что импульсивные захватчики, а МС-72 Марио Кастольди (образец совершенства фирмы «Макки» с его участием от 1931 г.) с трепетностью лелеют и сегодня в павильоне Авиационного музея в Турине! Что, самолёты Поликарпова и он сам, скажете, этого не заслужили?! Да что там... безответственные мониинцы они и есть мониинцы, знающие лучше нас, отчего рождается краска стыда. Конечно, Монино — не Турин...

Итак, кровь из носу, был нужен мощный мотор — неважно, с какой маркировкой — капиталистической или пролетарской, — главное — надёжный. Чкалов и Поликарпов, постоянно имея randevu с элитной отечественной авиаинженерией, будучи в курсе мотороуспехов закордонья, ратуют за избавление от звёздообразной компоновки. Всё объяснялось просто: даже балерина из Большого поймёт, что мощный «лоб», помимо ненужных завихрений, просто убивает столь обожаемую авиаторами скорость.

Проблема разрешилась похвально оперативно. Благо, далеко-далеко существовала известная автомоторостроительная фирма, на века прославленная как достижениями на трассах и вывертом карманов «скуперфильдов», так и Сашей Вертинским, еле выскочившим из объятий кокаина. Рифмованный полёт и шикарная высота классики:

*Ах, сегодня весна Боттичелли.
Вы во власти весеннего бриза.
Вас баюкает в мягкой качели
Голубая «Испано-Сюиза».*

.....

*Но сегодня весна беспечальна,
Как и все ваши кино-капризы,
И летит напряжённо и далеко
Голубая «Испано-Сюиза».*

Ну как? Почуяли «сквознячок» европейской золотой аристократии, после коровьих шлепков и овчарно-лошадиных «ша-



риков», многотысячного животного и человеческого бляенья по всей России? Едем в Эдем: Кашмир, Каир, Квазимодо — идеал грёз не только весталок, полюбивших неживого уroda...

Автор той самой голубой, двенадцатицилиндровой «Испано-Сюизы» — кабриолета «Альфонсо XIII 68bis» с кузовом от «Саутчика», швейцарец Марк Биркигт — живая легенда, освятившая мировое автомобилестроение. Уроженец Женевы, бывший оружейник, он волею судьбы съехал в Барселону, где устроился инженером в уважаемую «Компанию Генераль Эспаньола де Кочес» с электромобильным кредо. Понимая, что грядёт бензино-поршневой бум, Марк добивается первых триумфов пока с «малышами» — малолитражными моторчиками, с цепным приводом и той же цепной передачей их силёнок на ведущую ось своих первых «ландо», экспериментирует с грузо-пассажирами вариантами.

В начале XX века фирма, имея перспективы, попала ж таки под брожение банкротства, но сирота Биркигт проявил себя крепким орешком. Он в поиске — замки, рауты, виллы, отели, рестораны; он обдуманно виражирует вокруг богемы науки и официальных представителей частного и государственного капитала.

Результатом гонок за выживание стала встреча с думающими кредиторами и должность шеф-конструктора в апартаментах «Ф. Кастрой Си», но и она, несмотря на обещающие дела и задумки её 24-летнего передовика, приказала долго жить в год начала русско-японской войны...

В том же году, потрясем Мир убийственными калибрами адмиралов Императорских ВМС Японии — Того, Като, Уриу, Камимура, пока подрастал грозный Ямамото, на другом конце света состоялась историческая сделка. Влиятельный аристократ Дамиан Мате открывает «шлагбаум» творческой деятельности не отчаявшегося таланта Марка Биркигта. Несмотря на высокую конкуренцию и забастовочный фактор, к будущей радости автоманов, таким образом официально регистрируется великолепная «Испано-Сюиза» с уставным «мешочком» в 250 000 песет. Спустя год, по случайным или спроектированным обстоятельствам, мощные авто технического директора этой фирмы



заинтересовали его соотечественника, монополиста Люсьена Пиктета. Он закупает у Биркигта лицензию на модель 20НР и планирует её производство в размере около 300 штук в землях Швейцарии...

Мы не стараемся создать фейерическое, туманное отступление и автобиографию «Испано-Сюизы»: на сотнях радиаторов знаково престижной марки её незримая родословная, словно «летучий испанец», молча говорит о себе добротностью, искрами краски и хрома, наконец, эмблемой с изображением флагов Испании и Швейцарии. А поскольку в именной автомобильной геральдике присутствует призрачный, но ощутимый дух времени, да вдобавок с выбитыми и отлитыми крыльями, означает, что фирма имела могучие авиационные ответвления.

Действительно, «поставив в гараж памяти» автомобили, необходимо сквозь мглу времён пожать руку выдающемуся сироте, умнице Марку Биркигту, рано лишившемуся папы и мамы, самоучке, воспитанному прозорливой бабушкой и собственным интеллектом. Вслед за успехом своих машин в больших гонках на международном уровне, он не без оснований решает открыть дочернее отделение в Буа-Коломб и подружился с хозяином фабрики автоаксессуаров, будущим шеф-администратором его парижского филиала Жюлем Лакостом. Машины были очень дороги. Иногда подводила «мелочёвка» поставщиков, искавших любые, в т.ч. подлые ходы для сдирания прибылей отовсюду. Им было абсолютно всё равно, что репутация чьей-то фирмы подмочена; у «мавроди» начала века был тот же девиз: «Живя сегодня — трать и живи сегодня!» (Планетарный синтез наживы).

В трудное время стоящему человеку помогали не только меценаты-промышленники. Особой похвалы заслуживает соратник Марка — кудесник по сверхавангардным двигателям внутреннего сгорания, тоже швейцарских «кровей», уважаемый господин Эрнест Генри. И в 10-х годах, и много лет спустя, его замечательные движки не оставляли равнодушных. Даже вуально-декольтированные дамы и кокаинисточки предпочитали избавиться от пороков, пролив на свои платья немножко бензина, вместо самых лучших запахов «а ля парфюм». Автобум!!! Куда



от него вышшему свету можно было упрятаться? Он был болезненно-браводно моден. Об экипажах, официальных и личных гонках трубили фанфары мировой прессы, но уже тогда находились злопахательные смакователи автокатастроф. Были и натуральные, совсем не «зелёные» враги: обыкновенные скряги, мещане, циники, просто отрицатели всего нового (а значит непонятного), в связи с тем, что у самих наступило атрофирование «серого вещества» от жизни дна, либо оно — явление — было врождённым...

Экстремальные условия обкатки двигателей различных концепций, безусловно, стимулировали моторостроительное развитие, с последующим максимальным использованием его коэффициента полезного действия, заложенным в двигатели инженерной аурой, интуицией их замечательных создателей. Зеркальное отражение мировой моторизованной революции запечатлено и в заводском каталоге «Испано-Сюизы»: с 1913 года нашли своё место не только на жёстких рамах мощные двигатели высокого литража (т. е. рабочим объёмом 2,6, 3,8 и 5,6 литров).

В годы, когда ненасытное горнило Первой мировой войны поглощало миллионы жизней, оставляло в чёрных развалинах города и селения, когда из Старого в Новый Свет двинулись сонмища обездоленных, когда сиротскими глазами смотрело изголодавшееся детство почти на всех континентах — Биркигт и К° обрели мировую славу за выносливые авиадвигатели. Например, V 8 мощностью 140 л.с. отлично знали мотористы и пилоты родом из Японии, России, Польши, Австрии, Германии, Англии, Италии, Франции и США. Не потому ли именно аист с фюзеляжа француза-истребителя, «туза» — капитана Жоржа Гинемера, уничтожившего в воздушном аде 54 самолёта противника, перекочевал на хромированную решётку «Испано-Сюизы»? Красавец, молодцеватый и почти безусый Жорж не узнает об этом; погиб, как большинство его сверстников и ветеранов немногим постарше...

Марк, как конструктор «Испано» очень переживал. Шутка ли! Его восьмицилиндровая «восьмёрка» дорабатывалась полым валом в развале цилиндров именно 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 более близкого сближения с противником в воздухе при огне на поражение, количество сгоревших и развалившихся германских аэро доказало творцам оружия убойную перспективу пушечных истребителей.

Сопоставляя перемены на Западном фронте и не желая жить взаймы, Марк уходит в проектирование новых шикарно-роскошных и спортивных авто, а их инженерно-практичный дуэт с Гинемером как-то незаметно покроют паутиной забвения. Надолго ли? Об этом расскажет Эпоха — молчаливый и тикающий собеседник — которая откроет Миру настоящие заслуги и преступления патриотов и врагов разных веков, творивших и разбойничавших в сложной обстановке с помощью ума, совести и, наоборот, зла, денег, коварства и оружия...

Мы пропустим меж строк лимузин «Испано-Сюиза Н6» (1915–19), проблемы поставки кузовов «Ганглофф», «Кельнер» и «Галле», покупки и хранение машин «богами» мира сего, гонки в Монце и «Тарга Флорио».

Авиационные двигатели Марка Биркигта под его контролем продолжали нести в себе исконную прогрессивность, с учётом их совершенствования на всех этапах своей постоянно едущей впереди эволюции. Её печатное, мысленное воплощение — тема для пулемётно думающих, чересчур практичных и замакияженных нагловатых студенток МАИ, МГУ, МАДИ и НАМИ. Пусть покорпят немножко заезженные догмами абитуриентки над серьёзной кандидатской и докторской! Авось, некогда будет мулеваться помадой, вымученно смеяться и помещать наиглупейшие рекламы своего имени, с мечтами о создании партии в слабеющей с трагичным уходом Артёма Боровика «Совершенной секретной версии»...

Грамотный читатель понял, что пока дамы и мужчины без забот качались в своих голубых и др. четырёхколёсных «качелях», Советскому Союзу было не до кружев, золотых тувелек, фестивалей проституции и т. п. и т. д. Чтобы освоить миллионный километраж пространства самой огромной страны Евразии следовало иметь не только умы и рабов — нужны были, как



хлеб, моторы. К 1935 году по совету участников международных авиафорумов и выставок, а также исходя из технической макулатуры, корреспондируемой из зарубежа, было решено приобрести небольшое количество наилучших авиадвигателей, созданных авторитетными инженерами ведущих фирм отрасли. Среди моторов были также закуплены для испытаний несколько иностранных истребителей, транспортных машин, катапультных и базовых гидроразведчиков и летающих лодок.

Ведущий конструктор ЦКБ-15 Дмитрий Людвигович Томашевич буквально вычеркнул из жизни сон, настолько захватили его расчёты и чертёжная документация, над которой просидел не одну ночь и Главный. Мечта коллектива сбылась: вот он, специфично пахнувший, в упаковочке, новенький капиталист «Испано-Сюиза 12YBRS» — прибыл, голубчик, из Франции! Как справедливо заметил глубокоуважаемый «человек-амфибия» Вадим Борисович Шавров, V-образный двенадцатицилиндровый надёжный и лёгкий мотор мощностью 760 л. с. в то время считался одним из лучших в Мире...

Большой труженик, соавтор Н.Н. Поликарпова во многих проектах и его единомышленник, авианженер Александр Григорьевич Ротенберг, по-своему трактуя вопрос о «сжати» или «утолщении» миделя новой машины, не умолчал и по проблемам с силовой установкой. Позднее он рассказывал, что «как у нас, так и за рубежом главным конструкторам часто удавались самолёты только с определённым типом мотора. Поликарпов одинаково владел «правой и левой рукой» — искусством создавать выдающиеся самолёты с любым типом мотора — жидкостным и воздушного охлаждения. Кстати, мотором первого типа был снабжён И-17, который демонстрировался на Парижской авиационной выставке как замечательное достижение не только советской, но и мировой авиационной техники».

Во время посещения выставки машина произвела бурный резонанс в конструкторских кругах. Э. Девуатин и Р. Костелло — создатели весьма недурных истребителей «Девуатин-510», «520» и др. более поздних моделей вышедших массовой серией, нашли в Поликарповском моноплане много интересного. Конструкторы и сами трудились над пушечной истребительной кон-



цепцией, и, зная Николая Николаевича, как одарённого коллегу, смотрящего далеко вперёд и в корень, понимали, что перед ними машина с большим будущим, а не эксклюзивная модель. «Шерше ля фам!» — Поликарпов н и к о г д а не брался за проектирование летательных аппаратов, не продумав заранее, какими стволами их стоило бы вооружить!

Воспоминание А.Г. Ротенберга, рекламное самолюбование России в Париже и затем в Милане, заметим, относятся к ЦКБ-19, т.е. ко второму экземпляру из опытного дуэта И-17, «освоившему» за границу лишь в 1937-м. Эта машина, неся заряд изысканий 1933–36 гг. и внешние черты ЦКБ-15, была основательно доработана с учётом «болячек», выявленных на «15-м» в период неполных лётных испытаний осенью 1934-го. Николай Николаевич, 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. Для дикой и подрасстрельной жизни середины 30-х такой показатель и запрограммированное желание его преодолеть — выглядели столь же круто, как выглядит сегодня архив уфолога Ажажи, собравшего ИКС-степенное число перемещений UFO (H†H) по всей Планете...

Поликарпов ниже, он не «пробивает» даже стратосферу. Но его мозг — Конструкторский Астероид имени Первопроходца — однозначно был в Космосе, он под внимательным Его контролем. Недопустимое заряджение текста со стороны авторов? Н Е Т! Поликарпову помогала Высшая Сила; она же лишила его милого предела при его мысленном трении, обеспечивающим по тем-то годам сверхпредельный форсаж для человеческих бутылочек поршневых времён...

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 свои имена. Стремясь покорить скорость, Николай Николаевич 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 — максимально 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 Валерий Павлович Чкалов перед испытаниями «семнадцатого» нервничал не меньше авторов, что виделось даже в походке — он всюду покрывал метры, словно на ходулях. Ему нравилось в безоружном истребителе всё: нормальная длина хвостовой части, сдвинутая вперёд центровка, усиленный лонжерон крыла, сваренный из стальных труб, полированный пропеллер от «Ратье», 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 лучших традициях спортивно-воздушной акробатики — т.н. моноблочный (цельнометаллический) покоритель заоблачных и подоблачных высот. 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 «рубильщика» кислорода, окрашенного в тёмно-синий цвет с тыла.

Фюзеляж выполнялся с явной оглядкой на «вертлявого Винни-Пуха» — И-16. Традиционный деревянный полумонок с двухслойной оболочкой, выклеенной из шпона и закрепляемой

*Это «драгоценное стёклышко» доставило проектной группе немало хлопот и впоследствии.



на каркасе гвоздями и клеем, он начинал свою жизнь с каркаса из фанерных шпангоутов и четырёх лонжеронов из сосны, которые переходили в носу в стальные узлы стыковки навесной моторамы. Кроме того, 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; ответственность, сами понимаете, «куда могла довести», при снабжении её приставкой «б е з» ...без права переписки...

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 буквально вылизывался, зашкуривался, неоднократно и любовно шпатлевался и окрашивался лучшими и дорогими в те дни 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, по типу «В тихом озере черти водятся». Заедание шлицев и, как всегда, внезапный отказ амортизации систематически одолевали инженер-группу то анальгином, то валерианой из-за Валерия...

Случилось так, что скромные руководители партии и правительства решили воочую лицезреть показательные полёты нового истребителя. Не будем рассматривать, 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 невинными не-



счастливыми (думал, наивный, будет лететь Сталин). Но как он спасал «семнадцатый», себя, авторитет поликарповцев, это робяты, надо было не в хронике под пустой ширпотребовский пирожок глазеть, а в натуре...

Стрелка уровня топлива — нуль. Жить хочется и красную «ласточку» чуть не до слёз жалко! Плавный разворот. Газ по стуку своего сердца. Лёгкий крен в сторону вышедшей стойки... касание земли ...внеплановая эффектная рулёрка, на одном колесе... и бег по полосе!

Где же ты, Рома Кармен?! Где Селзник и Хичкок?

Всё обошлось, — текст не кинофильма. Валерий Павлович, мокрый как мышь, неизвестно что мысленно пережил и о чём думал, вылезая «из стойки боком», как он подсмеивался над любимцем за тесную кабину и 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!

Действительно, не прошло и полгода, как поликарповцы, всячески поддерживая рабочих экспериментального цеха, выкатывают на едва просохшие и проклюнувшиеся лужайки ЦКБ-19. По силуэту, размерам, схеме и конструкции он был очень близок к «пятнадцатому». Однако притерпело изменение шасси: теперь оно было пневматическим (давление в системе до 30 атм.), крепилось на торцах центроплана и убиралось в направлении фюзеляжа под нормальным вертикальным углом. В целом, 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 и то, что по кругу доработанный «близняшка» заимел новое, советское «сердечко» — V-образный 12-цилиндровый М-100 жидкостного охлаждения с водяным радиатором в выдвижных туннелях. Успех пришёл не сразу. Наш замечательный двигателестроитель Владимир Яковлевич Климов шёл к нему годы, перетряхивая, анализируя, заимствуя и даже заклинивая сотни своих и зарубежных многоцилиндровых «ревунов». Кому-кому, а ему хватило на своём веку насмотреться, как отрываются та-



релки 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»! На словах все Львы Толстые. Как до дела — шмыг безмозольные языковеды с мыслителями в кусты...

Разумеется, переоценка ценностей, даже при радости творчества — как не ищи альтернативу, к конструкции вечного двигателя, увы, не подведёт. Но Климов, воспроизведя «Испано-Сюизу» с «лошадиным» активом 750 сил, создал положительный имидж себе и коллективу товарищей, обзавёлся колоссальным опытом и воспитал грамотных, первоклассных специалистов, выручивших страну в адском палеве Великой Отечественной. Об этом господа, з а п р е щ е н о забывать!!!

Ну а пока войну н и к т о не видел во снах и водочном угаре, на ЦКБ-19 впервые в советской авиации установили водомасляный 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, конечно, 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 Риввер concern of USSR; тросовым приводам и прочему.

Согласно стратегической доктрине командования РККА, ВВС, ВМФ СССР, о которой умолчал не только Штеменко, на ЦКБ-19 было полностью пересмотрено 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, М-100П), что позволяло пилоту прицельно и довольно точно метать снаряды (особо по наземным целям) через полую ось винта. Четыре пулемёта ШКАС, монтировавшихся в крыль-



ях вне диска винта обнадёживали, как мы думаем, не одного Дмитрия Людвиговича Томашевича.

«Что же дальше?» — накалывает нас без напёрстка сведущий конгломерат сегодняшних, торгующих через коррумпированное Росвооружение авиа-КБ. А ничего хорошего! Испытанный В.П. Чкаловым самолёт, показавший изумительно положительные лётно-тактические и технические достижения (скорость — 500 км/ч и потолок 9700), был затуркан в архив-ангар Поликарповского коллектива, по соображениям якобы тесноты рабочего места пилота. Да, пушечный истребитель был действительно весьма поджарой машиной. Однако, учитывая высокопрофессиональный сталинский подход к лётным кадрам, выглядит, мягко говоря, странным «бросание тормозного башмака» на пути серийного производства, только из-за обозначенной выше причины...

Русский мужик, если рассматривать его с точки зрения националистов и скульптора Сергея 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. Произвольно или нет, но напрашивается вывод-вопрос: неужели штабисты не могли, следуя критерию оценки по «планке», подобрать в оперативном порядке лётчиков ниже среднего роста? Видя, какая размулёванная асовская саранча воспитывается в Люфтваффе, глупо не уразуметь того, что тысяча выпущенных И-17 и соответственно подготовленных к ним низкорослых индивидуумов, могла полноценно и полнокровно вступить в ряды хотя бы лучших мастеров в составе перехватных 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, бесстрашный Чкалов неустанно работал с И-17, касательно «при-

*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.



ручения» плоского и управляемого штопора. Ему многое удалось. Он душою полюбил высокоскоростной моноплан. Заступался за него и Н.Н. Поликарпов на личных встречах с авиапромышленниками и пр. заседательной кастой партийной аристократии. В.С. Пышнов и А.Н. Журавченко — авторитеты ЦАГИ, лётчики НИИ ВВС (за искл. долговязого М. Громова), инженерная когорта ведущих и отстающих ОКБ, так или иначе, 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», «Грумманнов», «Буффало», «Кертиссов», «Киттихауков» и меча воздушного самурайства, пока бумажного «Зеро-эсна». Союз поликарповцев актуально выступил законодателем пушечных «вее-ров» на борту самой «москитной» авиаформации — истребительной. Здесь заслуга советской школы боевого самолётостроения неумолима.

Дело не в тезисной, убаюкивающей глаз транспарантности, а в резюме Валерия Павловича Чкалова, основоположника скоростных полётов на бреющем: «Перейти с самолёта И-16 на самолёт И-17 — всё равно, что с «Форда» пересечь на «Линкольн». Мнение большого 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 актуальней пыль в глаза перелётная, так сказать, усыпление бдительности зарубежья, начинающего бояться коммунизма...

Краснокрылый И-семнадцатый порадовал многих сведующих и совсем не сведующих москвичей (и гостей столицы) 1 мая 1936 года на традиционном 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. С позволения Светлой памяти Вадима Борисовича Шаврова, неумолимого архивариуса, конструктора и кропотливого коллекционера чертежей, фото летательных аппаратов, документов и... жуков (!), рады предо-



ставить на своих страницах место его сжатому конструктивно-му слогу.

«ЦКБ-33 (И-17 третий экземпляр) — модификация ЦКБ-19 с испарительным (пароконденсационным, — почти сенсационным. — *Р. С. В.*) охлаждением двигателя, — отмечает творец «Шаврушек»-амфибий своими силами. — Охлаждающая поверхность по носку и верхней стороне крыла — 7 м² в форме клёпаной дуралюминовой* конструкции с прокладками из ватмана на шеллаке в швах. Вооружение — три пулемёта ШКАС, т.е. вооружение менее мощное, чем в предыдущем, из-за 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», кстати проданного Министерством германской авиации не только СССР, но и далёким «восходящим солнцем» из 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 м², скорость 575 км/ч. Проект реализован не был, — сожалеет друг Поликарпова и его советник по гидро-самолётной 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-Сьюизой 12YBRS» (ЦКБ-43). Многообещающая перспектива по скорости (около 520 км/ч) при

*Правописание летучего металла — дуралюминия в 20–30 гг. XX века.



пулемётном 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 коллектива бригады Поликарпова, по созданию истребителя-моноплана с рядным двигателем. К тому времени за границей появились подобные истребители «Харрикейн», «Спитфайр», «Мессершмитт» и другие, но наши И-17 несколько опережали их.

Как показало время, основные параметры И-17 были выбраны совершенно правильно. Площадь крыла была 17,7 — 17,9 м², полётная масса 1650–1950 кг, удельные нагрузки на крыло 95–110 кг/м². Мощное вооружение, и притом пушечное, было в 1934 г. большой новостью. Формы самолёта были очень удачными. Однако требование скорости 500 км/ч заставляло всячески 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! Кстати, ни один из платных биографов «короля» не уделил этому истребителю и его модификациям даже 3 страниц! Спешили подкинуть вёрсточку под рецензию-редактуру? Безответное АУ! — *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 вполне закономерно и быстро появились истребители со скоростями более 500 км/ч. А в условиях 1934–1935 гг. работы Поликарпова лишь подготовляли почву для будущих достижений».

Глубоко порядочен и прав Шавров. Мы, пусть запоздало, приносим ему величайшую благодарность за его фундаментальные труды, сопряжённые с нечеловеческими трудностями работы в условиях диктатуры — и последующей «кукурузно-малоземельной» тормозящей действительности.



Добрый человек, ключевая фигура в проекте и испытаниях И-17, незабвенный Николай Николаевич, совмещая работу с руководством кафедры самолётостроения Московского авиационного института имени Серго Орджоникидзе, позднее, уже после выпуска первого настоящего учебника по проектированию самолётов (1938 г.), любил вспомнить «пушечного» в ходе лекций и просто так. Он гордится работой бригады под своим именем и не скрывает этого:

«Это было 2 мая 1935-го, на другой день после парада на Красной площади, в котором участвовала и авиация.

Моё место было на правом фланге, среди работников авиационной промышленности. Недалеко от нас, построенные в одну линию, стояли наши самолёты, среди них были и моей конструкции. Мимо проходил Сталин, здороваясь со всеми. Из строя меня вызвал заместитель начальника Главного управления авиационной промышленности и представил Сталину.

— Это Поликарпов, — сказал он и рукой показал на машину. — Вот его творчество!

Сталин не стал меня расспрашивать об этих уже созданных машинах, — полагаю, что все они были ему неплохо знакомы, — просто и деловито он расспрашивал меня о планах моих будущих работ. Внимательно слушал, затем снова 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 этой будущей машины. Прощаясь, наметил и сроки выполнения этого задания.

Беседа продолжалась недолго, но, вернувшись в строй и позже, уже проектируя эту новую машину, я много раздумывал над размахом, с которым он ставил конструкторскую задачу. Задание это не было узким — оно охватывало всю сумму проблем самолёта в целом. Масштабы, серьёзность и глубина, которые сказались в самом подходе к разрешению этой 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».



«Конструктор авиационного завода тов. Поликарпов Н.Н. является одним из способнейших работников нашей авиации. Им сконструированы И-15 и И-16. Оба самолёта конструктора Н.Н. Поликарпова приняты на вооружение.

Лётчик В.П. Чкалов ведёт испытания этих новых истребителей и считается одним из лучших лётчиков.

Я прошу наградить орденами Ленина конструктора авиазавода Поликарпова Н.Н. и лётчика Чкалова В.П.», — ходатайствовал за тружеников Серго Орджоникидзе, после майских смотрин авиации на Центральном аэродроме.

5 мая 1935 года ЦИК за подписью народного старосты М. Калинина и секретаря Комитета Союза ССР И. Акулова не без ока И. Сталина постановляет:

«Наградить орденом Ленина:

инженера-конструктора Поликарпова Николая Николаевича — за выдающиеся заслуги в деле создания новых высококачественных конструкций самолётов и лётчика-испытателя Чкалова Валерия Павловича — за неоднократно проявленную смелость и мужество при испытаниях новых конструкций самолётов.»

Подписи

Печати

Кремль, столь 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 своим небесным стражам! Прошёл год, шла война в Испании. Николай Николаевич, смотря на пейзажи вдоль Московско-Казанской железной дороги, непроизвольно засмеялся, насторожив шофёра персонального лимузина. Повезло ему: выпали свободные часы и он неспешно катил в тишину дачного посёлка, который можно было бы назвать «Народные крылышки». Здесь совсем недавно шумно отпраздновали новоселье многие известные конструкторы, пилоты, инженеры, в общем профессионалы и организаторы советской авиации. Домишки



были ладные. Многие переехали на целое лето семьями. И всё-таки, невзначай Поликарпову, и думается, не только ему, вспомнились вигвамы навахо, чейеенов, апачей — народов, коих гнали в резервации. «А мы ведь тоже большое племя, чингачгуки и оцеолы инженерии!» — реально мог подумать любой из владельцев «томагавка» и «лассо» — логарифмической линейки и рейспины...

Кто-то отводил душу на импровизированных огородах — лук, редиска, петрушка, укроп, свежие и малосольные «огури», томаты и кабачки — земля, она тоже ласку любит и аппетитно разнообразит меню. Другие завезли саженцы яблонь, слив, груш, кусты смородины и даже кизила. Третьи — отладили веломашинны и с удовольствием гоняют на зорьках по окрестностям в поисках голавлей, клинков, подъязков, карасей и подлещиков. Рыбалка — она только с виду дурь скоморошеская. Тётка местная — «критиканша» не преминет подкольнуть «ентилигентов»:

«Мало что ль ставриды и тающей иваси в столице! Чудаческая професура. Ей Богу, поседевшие дети!»

Поликарпов сердечно рад лишней разок понянчить и побаловать свою смородинку — дорогую Мироцку, не по годам задумчивую и очень смышлёную девчущку. Шурочка — обворожительная жёнущка и самый главный товарищ — не каждый день, но случается, поражает родных и гостей блюдами «по-самышкински»: наваристыми щами из щавеля и капусты, пельмешками и какими-то особыми зразами и котлетами, массой пирожков, блинчиков, оладий и запеканок, которых за вкусность, кажется, съел бы и сытый — гору. Сосед, страстный «коктебельщик» Сергей Владимирович Ильюшин, храбрый покоритель небес и расстояний Яков Николаевич Моисеев и другие верные товарищи всегда рады войти в дом Поликарповых так же, как его обитатели встретить и угостить их. Многие по-«партийно-светски» захаживают с супругами, дочурками и сынишками, а то и наоборот, на чаёк и скромные танцы, под знаменитый аглицкий патефон заглядывают на огонёк поликарповского окошка беззаботно-одухотворённые влюблённые пары. Здесь часто можно слышать рифму классики, гитару и фортепьяно. Много говорят о чёрной волне мировых событий и спорят о технике —



«чем наша хуже или лучше не нашей, и конечно, почему и в чём?... Несказанно озадачил Ильюшин: кто там Циолковский, когда по слухам, сильно обижают коллег — Туполева, Калинин, Мясищев с Петляковым, Немана и Бартини... Поликарпов успокаивает внезапно заплакавшую жену: «Не волнуйся, Шурочка, всё образуется! Они же не таланты — глыбины! И Виссарионыч не глуп: в «Спитфайрах» понимает. Неужели на своих-то «митчеллов» рука поднимется? Врагом себе буду — не верю... Но, ежели что, всеми нашими поликарповскими силами заступлюсь. На таран пойду! Ну, дорогая! Как можно? Глянь-ка, гости от твоего торта ни крошечки не оставили. А ты, любимая, его даже не попробывала...»

Словно пробежал по небу метеор — ушёл в Америку день. Гости, вдыхая прохладу ночи, не заметно и как-то бесшумно разошлись. Николай Николаевич долго смотрит на небо: вспомнил отца, мать, сестёр и братьев, «Лунную ночь над Днепром» Мастера 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 ежедневья — 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. Марианночка безмятежно посапывала в подушку, подсунув под неё руки. Отец аккуратно, боясь растревожить жену и дочь, поправил немного

*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.



сползшее летнее одеяло. «Вы одни у меня, и я у вас один-единёшенек. Трудно вам со мною, да и мне с этим строительством могучей авиации страны социализма не легче. Вот Чкалов, тот хоть на охоту ездит. «Записки» от зайцев получает «Что стреляешь, ты меня вчера застрелил!». Мне же всё некогда: чего только не вытянули из КБ финансовые проблемы! А И-5? Мучения Косткина, все эти фотоаппараты АФА и радиостанции СК, всякие «Пионеры» и 56 тысяч 500 рублей за истребительную единицу — лучше не вспоминать! Ну да ладно... Нам много не надо. Не графья мы. Нам бы спокойствие в рамках трудовой вахты...» — мучил себя среди ночи автор грозных машин.

Он, наверное, 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 свою спутницу — гирию. Однако и до неё не было времени — надо было собрать кое-какие бумаги, оценить свежесть рубашки и любимой серенькой бывалой тройки, ибо по часам за Главным приезжал «Паккард», но чаще — детище по лицензии Генри Форда, иногда «ЗиС»...

Июньское утро было ощутимо душноватым; казалось, какой-то злобный дух небес запретил ветру перемещаться. Среди табачного люда явление обозначено «топор вешай», но Николай Николаевич курил редко-редко, то есть, вообще не курил. Он с большим удовольствием попил крепкого Ceulon tea с кавказским лимоном, и вскоре был приглашён в добротный фаэтон клаксоном.

Закончены последние приготовления. Окончательно выверена документация, привычно и аккуратно сложенная в тёртый кожаный портфель конструктора, словно принадлежности первокурсника на первое сентября. Поправляя галстук и скрипя до блеска вычищенными добротными туфлями, Поликарпов не-



слышно для родных вошёл в спальню и по очереди мило поцеловал их. Затем, выключив свет в горнице, вышел из дома, оглянулся и с рабочим настроением разместился в чёрнолаковом авто — большой привилегии по тому буйному времени.

Шофёр, внимая его просьбе, спешил: третья, четвёртая, третья, четвёртая — визжат покрышки в белом канте по раннеутреннему шоссе. Знакомые перелески, виражи, подтянутые вдоль дороги селения быстро остаются за «кормой». Всё было таким обыденным, даже в чём-то родным и потому настрой был добродушным и не чувствовалось тревоги. Но трагедия, тяжело сказать, возможно, запрограммированная смерть, уже витала, быть может, она ещё с ночи сидела в покрышках 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 очень тяжкий груз, выдвигая возможную версию, вполне реально, по нашему разумению, продуманной катастрофы. Документов, а тем более книг, освещающих злополучный момент — полный 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 и а с ы п о и с 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 о т о р о с t р о и т e л e й ,

*Не забывайте о том, насколько мизерной по тем-то годам была плотность автотопохода.



физиков, химиков, авиавизажистов, металлистов, токовиков-передовиков, лидеров наркоматов от рубля до расстрела. После похорон Менжинского ему следовало крайне остерегаться завистливой молодёжи, как впрочем, и бывших «квартирмейстеров-статских советников». Следовало подумать, за каким столом сидит полная гадюка в коллективе, — а она, без сомнения, была, гадила и ежедневно смеялась прямо в глаза, произнося монологи о гениальности.

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 кабине 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 ...»

Да, он был чрезвычайно сложен, а через минуту так прост, что думалось, это не он, а старший брат, приятель детства и юношества, настоящий друг, иногда, честно говоря, прямо отец. Думаящая, 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 валюнтаризм, авантюризм и промышленная коррупция были живы и собрали колоссальные семейные бриллианты уже тогда, но они — люди, 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 давно позабытых (Органы восстановят!) шлюх. Это явление те, кто умеет плавать, могли прочувствовать, когда спасали пьяных не плавающих утопающих: только подплыли! — хочешь жизнь ему заново подарить, а человеческая скотина в угаре тянет тебя на дно...



Страшно всё это, неприятно и, казалось бы, совершенно не нужно в рамках повествования. Мы не можем молчать не потому, что все молчат, а потому, что хронический вирус предательства — натурального, а не лживого, — может, как долгоживущая зараза, проклюнуться в нашей земле вновь (об этом же предупреждал, возможно утопленный охранкой, великий умница Руси Дмитрий Иванович Писарев; ишь, как привыкли заполнять газеты завёрнутой на узел «Чайкой» П.М. Машерова).

...Подрастающей дочери — Поликарповой Марианночке — было в 1936-м десять лет, шёл одиннадцатый. Наивный ребёнок с взрослым взглядом, она любит ходить с папой и мамой чаёвничать к мудрому «Аксакову» — родному дяде Володе. Богатая коллекция охотничьих ружей от лучших «курковых» и «безкурковых» производителей, редкостные удочки, ордена за храбрость, завоёванные в окопах на передовой Первой мировой, азиатский торопыга — ёжик Лопушок — вот её детский мирок, в котором большую роль сыграла и семейная библиотека. Что она, и её матушка 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 — семь строк из памяти взрослой Марианны Николаевны:

«Как-то папа во время одной из поездок на автомобиле попал в аварию и повредил рёбра. (Слава те, Господи, остался жив, что стало с шофёром — детектив. — *Р. С. В.*). Вернулся на дачу с нестерпимой болью. Сергей Владимирович Ильюшин, узнав о случившемся, тут же принёс огромное блюдо с только что сорванной с грядки отборной клубникой. Папа говорил, что именно эти ягоды способствовали его быстрому выздоровлению».

Умер потом Лопушок, замяли его на диване. Как могли раздавить и выдающего Главного конструктора опытного и серьёзного авиазаводов с московской пропиской. Он смолчит, перетерпит, увы, не только боль рёбер. Не обмолвится про аварию словом и в письмах к отцу, Николаю Петровичу, перебравшемуся после безвременного ухода Александры Сергеевны в Новый Оскол. Но были два незаменимых лекарства: семья и работа. Партия, правительство, руководство ВВС под народным прикры-



тием ставили новую задачу. Её разрешение не давало порой какой там отоспаться! — как следует пообедать мешал молотобойно тикающий циферблат...

В середине тридцатых годов, в прямой связи с войной в Испании, вероятно, у Первого революционера страны возникла идея создания небывалого доселе многоцелевого самолёта. По замыслам Вождя и выпестованного мощным на идеи теоретика В.К. Триандафиллова генералитета, РККА и МС Советской республики крайне нужна машина, не имевшая аналогов в мире. В требованиях к конструкторам сие выражалось скупой, зато чисто по-русски, гигантомански: в одни моторы, фюзеляжи и крылья «срочно требовалось» вложить лётные должности нового самолёта. Тот «должен был» летать и охранять страну в виде разведчика, ближнего бомбера и штурмовика, малого транспортника и истребителя сопровождения одновременно. Каково? Представьте, на поляну, на одного охотника выбегает пять зайцев, а у него одноствольное ружьё и порох на болоте, как назло, подмок! Ай-ля-ля! А тут товарищи: «Враг коммунизма не дремлет!!!» и «Пролетарии — бегом на самолёты!»

Мало кто в те годы вообще улыбался, а вот работали не покладая рук и голов с зари до зари. «Самолёт должен быть очень простым в изготовлении, чтобы можно было сделать столько экземпляров его, сколько у нас в стране людей с фамилией Иванов», — такова сталинская формулировка боевой задачи в мирное время. Главный смысл которой вы не прочтёте в опусе В. Успенского «Тайный советник вождя». (Мы понимаем, что это воспоминания, но они лестны и сегодня).

Девиз под «Иванов» хорош, как говорится, и не заешь, и не запёшь! Всецело внимая ему, командование РККА, в котором, истинно глаголя, было маловато русских, объявляет конкурс-соревнование для ускоренного создания лучшего ближнего бомбардировщика и разведчика-моноплана. В крылатой «стахановке» приняли деятельное участие ЦАГИ (ОКБ опытных конструкций А.Н. Туполева) и ЦКБ Н.Н. Поликарпова. В борьбу умов



в лучшем её понимании с энтузиазмом включились талантливые коллективы ОКБ Д.П. Григоровича — тяжело болевшего ветерана российской гидроавиации, и ОКБ ХАИ, в свете идей одарённого, прошедшего туполевскую «закалку» профессора И.Г. Немана. Коллектив туполевцев представлял бригаду в основном конструкторской молодёжи, во главе с подающим большие надежды П.О. Сухим, принимавшим активное участие в создании И-4, АНТ-25, И-14 с убирающимся шасси, и известного лаврами и трагедией 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». Авторы строк устали повторяться по поводу антиисторического лганья библиофилов, создавших Пик лицемерных книг, будь-то о Туполеве, Петлякове, Яковлеве, Лавочкине, Бартини и см. начало «Сердце над облаками». Понимаем, что Иванов в России много. Однако ж, подождут малость — об одноимённом конкурсе, извините, читаете немногим позднее...

С чьей-то неизвестной, нехорошей протекции до сих пор принято считать, что Поликарпов был страстным, фанатичным приверженцем одномоторных бипланов, полуторапланов, монопланов, низкопланов и даже трипланов. Характерно и продолжение заблуждений: ушедшие и живущие думали и почти не знают, что орловец был и впрямь Парящим Орлом, планируя спектр работ не над одними истребителями. Мы не будем здесь говорить, сколько их было — официальных и чисто «патриарших», т.е. продуманных в домашнем уюте под надзором. Этого ожидает суперфундаментальная монография о жизни и творческом полёте миллиардов мыслей-звёздочек Николая Николаевича, и наша работа — её малая предтеча. Обидно, что ранее поиск Поликарповского КБ, касательно двухмоторной концепции боевых самолётов, позорно обойдён. Вывод выражается вслух: Конструкторский Труд у н и ж е н...

Нельзя упрекнуть Главного координатора проектов в отсутствии сил, работавших в ритме толкающего рычага чиновничьих звеньев всех наркоматов (т.н. инженерная мягкотелость).



Виртуально встречаясь с неординарным конструктором ежедневно, он говорит нам, что в условиях репрессий здравствовала каста прогрессирующих авиационных лоббистов своих нередко слабых проектов. Причём он не исключает многократное нападение пасквилей с их стороны в пользу себе и в удар его начинаниям. Судьба скоростного высотного бомбардировщика (он же многоместный пушечный истребитель, дальний разведчик, скоростной пикировщик), независимо от мнений всевозможных сторон, даёт нам 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 ещё не думавший о роковом выстреле Михаил Каганович, тогдашний 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 немного зашли вперёд по летоисчислению и событиям.

Мы ещё вернёмся к «замораживанию» воздушного танка, классически выводимого в свет замом Поликарпова по этой, надо сказать, удачной разработке, — Николаем Александровичем Жемчужиным (не брат ли жены Скрябина-Молотова?).

Итак, гражданский И-17 только вернулся из Милана, но он слишком похож на худосочную Иду Рубинштейн, личностный подход к аэро пролетариату не нужен. «Иванов» — вот это да! Вот это массовочка — мессершмитты с танками не переживут. Люфтваффовские шасси подплавают, похлманновские «Штуки» развалятся...

Одним из главных условий конкурса лидеры ВВС считали применение взаимозаменяющих комплектующих, по общему «досье» крылатых машин. Доступнее, это учитывалось для того, чтобы конструкция самолётов, проектирующихся в одинаковых условиях, могла бы оперативней доработаться в КБ, а затем запущена в серию. «Раскрывая ангары шире», последнее означало, что подразумевалась 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, вполне вероятно, скрипя сердце, окунается в надуманную конкурсную гонку на заре, вернее, в снегах и морозах 1937-го. Павел Осипович Сухой и Иосиф Григорьевич Неман также стараются вместе с единомышленниками из всех силёнок: «Наш паровоз вперёд лети, в Коммуне остановка!». «Где-й-то етакая?» — смеётся шолоховский дед Щукарь, отличавшийся подводными походами за барскими крючками. Как мы узнаем через полвека — крючки были заготовлены на каждую авиационную и просто чересчур умную голову...

Без сомнений и к глубочайшему сожалению, сверхтрагедийная катастрофичность тех лет сковывает сознание и сегодня. Обстановка, продуманная политика по отношению к мирному, родному населению, не даёт возможности держать смысл и цель произведения в одном русле — авиационном. Безэмоциональная или беспристрастная оценка событий, на наш взгляд, совершенно невозможны: вандализм по той жизни просто не имел условных границ! Понимаем, что нельзя безостановочно говорить или напоминать о всенародной боли. Нужно хотя бы попытаться разворошить что-то светлое, — не могло же ВСЁ в СССР быть столь грязным, кровавым и продуманно пошлым! Нам, словно в экспресс-опросе, задают вопрос современники: «А где же Эйзенштейн, Мейерхольд, Немирович-Данченко, Ильинский, Орлова, Блок, Пастернак, Эренбург, Ромм, Мандельштам, Бабель, Карасик, Юткевич, Пудовкин, Экк, Дзиган, Довженко, Эрмлер и другие профессионалы искусства, рождённого по сценариям снятия насущных раздумий с народных масс?» Правильный вопрос. Отвечаем на него вопросом: «Где же вы, защитники народные, г д е?!» Тысячи энциклопедий с Вашими заслугами, фото, именами и гениальностью, молчат о Главном — убиении живых персонажей и кадров в натуре, без рублёвой крохи, за трудодни-палочки. За «то», что живя, народ «мешал» дышать руководству и якобы симулировал подразвёрстки, пятилетки, за то, что сжигал в паровозной топке собственную и единственную путёвку в жизнь... Но были другие деятели культуры, когда сто пудов бумаги и ещё более свинца заготавливала на людей столица («как много в этом звуке для



сердца русского слилось», а что в мозгу отозвалось???)». Будущий автор «Землянки», «Севастопольского вальса» и др. душевных музыкальных произведений Константин Листов честно и справедливо валит законодательницу, если не в нокаут, то напоял ещё в 1929 году: «Москва — это не любимая проститутка». Всем, кто назван и подстрочно предусмотрен выше, согласитесь, любите — не любите, приходилось перед ней прогинаться и немало платить по тогдашнему курсу под контролем Фюрстенберга и Геращенко. Почему-то вспомнились великолепные Андрияша Минакер и ветеран войны, униженный «Ну, погоди!», Анатолий Папанов: «Это мо-о-я машина!». «Тебя посадят, а ты не воруй!»...*

Нет писательской мощи там, где проложен классический ширпотреб Леонида Гайдая, мудрого человека, настолько мудрого, что не нашёл времени на сатириконский пасквиль про какую-нибудь внепланетную Утопию. А мог ещё как посмеяться над падением разума и нравов, по типу «Великого диктатора» Чарли Чаплина. Мог, но повёл весь смысл за кадром и чтобы его понять, надо обладать головой раз в двадцать посложней того же «ыкающего» Шурика...

Извинимся перед читателем за гиперболоидное текстосложение. Мы же живые люди — отец с 1939-го, а сын 1971 года рождения. Никакой саморекламы! Просто отсюда следует столкновение эпох, правда, более поздних, чем опричнины, в которую угодил и Мастер молчаливого комизма Савелий Крамаров, отец которого был документально репрессирован... (Основная причина его смены не профессии, а материка — места жительства).

Значится, продолжим про летающих «Иванов» и напоминаем отвлечённо читающим, что конкурс объявлялся ради выявления лучшей разработки ближнего бомбардировщика и разведчика.

В этой работе, Поликарпов, желая привносить понемногу нового, планировал вывести на широкую ногу штамповку и литьё, прессованные профили и дерево, в общем, как обычно, стоял на

*Трафаретное построение сюжетов было в клещах идеологии, однако внепорочная школа воспитала немало талантов согласно жанру. Первый из них — писатель Андрей Платонов, о чьей гениальности изобличения преступлений Соввласти Сталин сказал так: «Сволочь! Печатать — нельзя»...



защите смешанной конструкции. Одарённый Неман, провозглашая девиз «Ни одной выступающей детали в потоке!» — наоборот, придерживался цельнодеревянной конструкции. Павел Сухой строил с товарищами металлическую машину. Проект глубокоуважаемого Дмитрия Павловича Григоровича, по старой дружбе с Поликарповым, предусматривал аналогичные с его разработкой материалы.

4 июля 1937 года макет моноплана под один двигатель был внимательно осмотрен комиссией ГУАПа под контролем (негласным) НКВД, но с выводами-прокламациями пока не спешили. Представители руководства ВВС обожглись ещё ранее, в 1935 году: в июне успешно испытывался скоростной разведчик ЦКБ-27, спроектированный бригадой С.А. Кочеригина. Несмотря на значительную скорость — 461 км/ч, рабочие завода № 1 не отметят ста граммами и шампанским серию: механизм уборки шасси связал долгую жизнь Р-9 под пылью в ангаре. Последующая попытка выйти из положения путём установки неубирающегося шасси, естественно, ухудшила быстроходность машины.

Поликарпов и ЦКБ решают сделать «Иванова» с убирающимися «ногами», снабдив его для «прыткости» 830-сильным двигателем. Параллельно не прекращается работа над «истребителем танков». Главный часто встречается с давним другом, оружейных дел асом — Борисом Гавриловичем 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 Николаевич предпочитал пушечное вооружение, но, по мотивам бомбардировочной концепции, от него пришлось отказаться — того требовало размещение авиабомб общим 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



всегда желанный гость, папа, свёкор и милый дедуля — Николай Петрович. Тётя Тоня — сестра Поликарпова-старшего, слала скромные гостинцы и подарки с большим приветом и массой наилучших пожеланий. Обстоятельства не дали ей возможности приехать в Москву: вместе с мужем она осталась присматривать за домом и хозяйством в Новом Осколе. Николай Петрович редко бывал в когда-то обвешанной молитвами и звоном Златоглавой. Когда выходила оказия, старался не обременять сына-конструктора. Всё больше постоянноничал у Володи, да и то — день-два, максимум — три. Если он переступал порог на Патриаршем, в доме витала фея-волшебница живая история...

Вот и сегодня, на пролетарский праздник, 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 Николаем Васильевичем Булгаковым, смеялся над начальной схожестью судьбы его сына Серёжи и своего «технаря» Николки. Николай Николаевич, склонив голову и добре прищурившись, смотрел на батюшку и чувствовал, что как-то внутренне молодеет, отдыхает душой и сознанием. Он боялся перебить ход воспоминаний отца. Тот что-то говорил и отчаянно жестикулировал, а конструктор боевых машин увидел себя простым отроком, сбросившим ладный картуз перед воротами Храма Преподобного Сергия. Он шёл мимо колокольни Новой Николы, отыскал самую высокую кручу над стремительно-родниковой Сосной. 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 — величайшее достояние человека, всей Цивилизации, — сжимала Поликарпову-младшему грудь, мучила пережитым и возносила к облакам достигнутым. «Депутатство» в Верховном Совете СССР — смех! Кто может сравниться не с Матильдой, а с Малой Родиной, её магнетизмом и той скрытой мощью, что поставила меня дать Большой Родине пусть не пассажирские, а военные крылья?! Как сказать отцу, счастливому



и мудрому старцу, что главное — не самолёты и кремлёвские звёзды, а Истинная Свобода Художника, его выход из морально-фактических наручников власти? Родина с её вековыми святынями разграблена и полуубита. Наш Поликарповский род могут сбросить в никуда, откажись я сегодня «рожать» самолёты военщины! Циолковского — через Лубянку; Королёва — через Лубянку; а Капица, Лангемак, Ландау, Вавилов, Курчевский — о, как бы долго я ругался вслух, за сокращённые наши годы! Но катиться вниз, унижаться самому и обидеть друзей нельзя; мой путь определён. Я русский авиаконструктор и позже родится земляк, открывший лживые зрочки Миру режущей правдой и светом Истины...»

— Николай! Чего глаза увлажнил? — окликнул его батяня. Я, дорогуша, значит, дух приехал тебе укреплять. Александр поддержать. Мирошку побаловать. А ты вновь в думы ударился... Не гоже! И так поседел не ко времени. Вот посмотри, поинтересуйся, какую я реликвию разыскал! Сам, ей-Богу, затрудняюсь определиться во глубине веков или, по-пушкински, во глубине орловских руд. Но то, сыночка, камни. Тут житейская история, и не во хмелю, а из жизни помещика Страхова. Не припомнишь таковского и барчуков того дома?

Я тебе 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, видно, тоже конструктор! Вот, глянь. Видишь, какой грустный звёздный мальчик слева стоит? — не унимался Николай Петрович, желая сбросить со своего любимца очевидные, даже со стороны, тяжкие раздумья.

Взрослый, но не блудный сын встрепенулся и пристально всмотрелся в поданную отцом литографию: так и есть, Василий Поликарпов, но вряд ли наш. Вон, сколько кругом летучих Поликарповых, как Ивановых и всяких Россошенских. Успевай только руку жать и кивать — куда не бросишь взор, все родня.

— Отец! Ты много рассказывал про деда, — загадочно ставляя слова, сказал Николай. — Расскажи что-нибудь! Шуре с внучкой будет весьма интересно ...послушать о корнях наших...



— Что сказывать, Никола? Ты сам помнишь немало. Тут великие князья Голицыны напрямую причастны. Облагородили, понимаешь, Кшень с 1855 года. Тогда волостной народ в губернские центры не поспешал податься. Всё боле головой вниз. Поближе к матери-землюшке, к природной водице, к грибному, ягодному и — Мирощка, 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 еложишь за пескарями. А с ними — о, детское счастье! — то плотица, то голавлик и вьюн, Ну, а если двухфунтовый щурёнок... Ей-ей, необылицы в лицах, а пир горой. Ушица блескучая и штаны порванные прощают!

Александра Фёдоровна смеётся от души. Ей, москвичке, невдомёк, как зарождались выселки Беломестной слободы, земли вокруг которой были дарованы августейшими Романовыми Голицыным, в трудное время их самодержавия Всероссийского. Марианна не слышна: дедушка всегда несказанно поражал её орловским говорком, а отец, если был свободен 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 познавательный экскурс.

— Шура, ты, когда училась на девичьих курсах, тебе педагоги мудрёные говорили что про прекрасного русского зодчего Константина Тона? Должны сказывать — архитектор был примечательный. Мало того, что божьи храмы строил, так ещё и пособие на всю Россию выпустил по их проектированию, убранству и реставрации. Великий князь Василий Фёдорович Голицын, думаете, только крепостных прижимал, грабил, как в сегодняшних школах, позабывших псалтырь, вам насаждают вертихвосты? Князь, он хоть грубоват был и немного самодурством побаливал, а верующий глубоко был как большинство русичей. Разобрался в проекте Тона. Строителей пригласил из дельных мужичков со славой по всей округе. Они-то и заложили добрую 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, всегда всенародное! Немало кумекали на сходнях, как «кубик» (постройка была угловатой) навечно обозначить, однако же сошлись присвоить храму имя Святого Сергия Радонежского. С тех пор повелось: Сергиевское да Сергиевское. «Ты куда лапти настрополил?» — «Известно, тятя, к обедне в Сергиевской!», «Варвара! Идешь-ты такую красавицу-еконочку раздобыла?» — «В часовенке Сергиевской!» — ну, и так далее...

Покашляв и подмигнув Мироцке, Николай Петрович подозвал её к себе и, ласково глядя по голове своею 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, правильно, дорогулечка, — подшучивает в рифму Александра Фёдоровна. Николай Николаевич — тот и сам как ребёнок, смеётся над дочуркиной серьёзностью.

— Это Мироцка, от истоков Сосны акцент. Ты вот привыкла, что я зову тебя с мамой Мироцкой, 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 «Дождь идёт» и заварила известным только ей способом чай. Николай Петрович настоял принести тульских медовых пряников, купленных им по дороге: «Жуйте, не зазнавайтесь, пока свежи!»

Под аромат чая и благожелательную, родственную идиллию дедушка долго рассказывал про отца — деда Николая Николаевича и прадедушку Мироцки — 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 разные смешные случаи, рассказы прихожан из Вязовой и Свобод-



ной Дубравы, Троицкого, Коротыша, Никольского и Казанского. Иногда захаживали поклониться жители крупных дальних сёл Успенского и Беломестного. Все несли с собой свои печали и боли... Пётр Михайлович, передавая духовное наследие сыну, прислужившему дьяконом, 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 пророческие высказывания законоучителя, священника и заведующего церковно-приходской школой С.И. Оболенского...

...Боем пропели куранты. Повсюду засверкали вечерние огни — Москва не спешила укладываться и кутаться преступным одеялом ночи. В эти дни и часы много кого навсегда увезут — поначалу на тыхтунах с вертуном, а потом в краснухах. Никого не удастся вырвать и никто не бросит яблочко под шухерных. Никто не будет бить шпинтелей и кислую шерсть на пути фрайеров и «врагов народа» через судаков и патриархов в страну Тунарико. Повсеместно расставленные уэкнуру с тьякушами могли смеяться вслед лайдам. Но и они были не настолько ушлыми, чтобы, рапортуя Урыльнику, не уразуметь, что завтра при очередных зачистках и сами уйдут налево. Уплетовать от режима было всё равно, что туза поймать. И, если кто-то срывал когти вместе со спонтярами и с разговором, то это обеспечивало не семь сламов, а смажу синичей. Некому было тогда рюмить и гнать передачи по слезницам. Ибо мурки, не обязательно в кожаной тужурке, и пр. кошки ветошные и шкицы, сами кувыркались через кувалду, чтобы кукушку послушать. Что тогда было толку клинья вбивать и кумекать по-свойски, когда бейбут кремлёвского вальта червонного взял на якорь пол-Совдепии и усадил как урко, так и илаев с железоклюями в деловой глазельник, город Катаев, Архипелаг и подвёл почти всех под Аннушку??

«Да что ж вы, писатели, творите с глазами и мозгом читателей?» — возопит аннулирующее грязь народную и блатную музыку сладкоежное критиканство с шорами на глазах. Никакого усугубления и навязывания — это рассказывают про режимные поруки тысячи блатных без понта, — а они тоже народ, хотя и



сплошь жестоко-криминальный. Перевод: В эти дни и часы много кого навсегда увезут — поначалу на автомобилях с шофёром, а потом в товарных вагонах. Никого не удастся отбить от стражи, и никто не бросит ручную гранату под авто. Никто не будет бить милиционеров и конвойных солдат на пути мелкой жуликовщины и «врагов народа» через заседающих в суде, и судей в страну Темно. Повсеместно расставленные милиционеры с собаками могли смеяться вслед автомашинам. Но и они были не настолько умными, чтобы, рапортуя Уголовному Розыску, не уразуметь, что завтра, при очередных зачистках и сами будут расстреляны. Бежать от режима было всё равно, что быть осуждённым на каторжные работы. И, если кто-то ломился вместе с берущими сразу «на пушку» и с перестрелкой, то это обеспечивало не взятки в законе, а убийство беглых. Некому было тогда плакать и передачи гнать по письменным просьбам. Ибо любовницы и пр. участницы краж и грабежей и малолетки, сами арестовывались и отдавались в руки милиции через кулак, чтобы убежать на свободу. Что тогда было толку притворяться на допросах и говорить на воровском жаргоне, когда кинжал кремлёвского мошенника высшего ранга задержал пол-Совдепии и усадил как воров, так и честных мужиков с политзэками в поезд, тюрьму, Архипелаг и подвёл почти всех под Колец??

Вот в такой негласной обстановке семья Поликарповых прогуливалась по Красной площади, по улице Горького, поклонилась Александру Сергеевичу Пушкину, правнук которого Григорий Григорьевич Пушкин будет также кощунственно унижен Системой вместе с роднёй...

Праздношатающиеся товарищи не знали, что с ними будет, однако постоянно мыслить о завтрашней смерти никому не хотелось. Всем хотелось развлечься, покушать эскимо, леденцов, пострелять на приз в тире. Прохожие улыбались и кивали другу другу, охотно отвечали на вопросы приезжих, были более откровенны и чисты по сравнению с нынешним сытым временем. Поверхностно пройдясь по номинальным достопримечательностям столицы, Поликарповы, в опустевшем предпоследнем трамвае ехали на Курский вокзал. Поезд, проходящий через Новый



Оскол, был ночным и скорым. Купив билеты и свежих газет, с грустью вспоминая период влюблённости (летят года!), Николай Николаевич с отцом и Шурой неспешно вышли на перрон. Несмотря на позднее время, здесь всё пыхтело и перекликалось трудом, обеспечивавшим манёвренность междугородных сообщений. Из отдалённого паровозного депо доносились перестук и возгласы ремонтных бригад. Вдоль только что прибывшего состава колдовал в видной курточке смотритель вагонов — «папаша» их тормозного благополучия. В стороне, в лучах фонарных столбов, виднелся дымок. Редким и резким свистком напоминал о себе маневровый. Под ногами галдели самые стойкие ночные носильщики. Заезженной пластинкой «балаклавила» в репродуктор диспетчер вокзала и протяжно ныл чей-то невыспанный дитятя. А по всесоюзным путям пел на стыках Сухумипочтовый...

Через несколько минут подадут курьер-экспресс на Симферополь. Николай Николаевич, насильно вручив отцу материальную малую помощь, обнимется с ним. Поможет разместиться в купе, возможно, купит пару-тройку каких-нибудь сувениров родным ново-оскольцам. Всё шло в рамках обыденного бытия, классического общения взрослого сына с седым, битым жизнью отцом. Однако сын, выдающийся авиаконструктор Страны Советов, не мог знать того, что это их последняя 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 огромную мощь личности, чтобы не скурвиться, не пасть в ад пороков, не совершить тяжкий грех — лишиться себя жизни. Пересилить пулю, глядя на неё через дуло, вовремя закрыть окно и не пытаться на полном ходу положить себя на



рельсы и дорогу — не забывайте, тоже героизм. Эти два года в жизни и творчестве Н.Н. Поликарпова, как и всей страны от мало до велика, представляют Апогей рукотворного кошмара, который практически невозможно вывести в строку в его полном объёме и правде. В то время требовалось одно — **в ы ж и т ь** — 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 первом же зарождении мысли, и уж тем более при фактическом 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, «каким образом спасти все ветви родни», уже сокращённая комиссия от июля 37-го утверждает «Иванова» в декабре. Да простят погибшие и живущие, вновь возвращаемся к беззаконию в социалистическом законе — полностью выброшенному периоду в произведениях советских историомагов.

Маленький человек с бездонным выражением глаз, выпускник начальных классов Н.И. Ежов (кто был его патроном на восходе, где и как находил таких людей Сталин, вопрос весьма сложный) сосредоточил в своих руках власть, на ноготок уступающую мстительному жандарму самурайства Хидэки Тодзио. Действительно, в глазах тех, кто в наши дни пытается его... реабилитировать(!), он был и навсегда останется «великим героем, очистившим русскую землю от скверны» — от государственных и военных деятелей, представителей всевозможных династий и священников, от культурной и технической интеллигенции, от колхозников, служащих, рабочих, членов их семей и от целых народов. Его предтечей следует назвать Иващеву, Бронштейна, Кобзырева, Белугина, Васильева...*

На первый взгляд, нормальная голова. Открытые глаза, под-

*Прочтите «Правду о ГУЛАГе» репрессированных авторов О. Волкова, С. Видерко, В. Куликова, С. Щеглова, Н. Лебедева, Л. Линник (Тула, 1991).



тянут. Неважно, что ростом не вышел, — где в Мире вы видели циклопов режимов? 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 генерального комиссара 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 киплинговский Табаки с Шер-ханом? А если помимо расставленного им всевидящего ока, не знавшего неудач при процеживании ночей, он пунктуально, с присущей ему напористостью, ставил «палочки-крестики-нолики» в своём никем не увиденном дневнике, по только ему известным сценариям, перешагнув в жестокости Иосифа Виссарионовича?!

Есть тут одна рифма в запасе по гос'Ежам и умоедам, независимо от цвета флага, пропаганды, идеологий и внешней доктрины. Трудно назвать её ошибочной. Хотя, если живы силы, реабилитирующие палачей по Гринвичу, её публикация вряд ли перекроет им кислород и октановое число. Такие стихотворения о прозе жизни не имеют заголовков:

ПОГОНЯ!

*Псы времён в плоти
Рвут пункты конституций на Планете.
Они не могут отказать себе,
Совсем не потому что на бюджете.*

*Охотники в прицеле держат цель,
Её кровей вкусив на том привале,
Где сжарен еретик, из года в день,
Учивший их детей не быть зверями.*

*Спасибо вам, убожества Земли!
Я видел вас при жизни, и во снах.*



*Вы вышли из народа, чтоб над ним глумиться,
Вы были так чисты лишь только у соска...*

*Гей, соколы охоты на карманы!
Мамаля ваша не рожала в лагерях.
Вы сна не знали от ночного страха,
И власти захватив станок, учили нас.*

*Чему? Вопрос не празднен: Скотству!
Причина — страшен Ум, блуждающий в цепях.
Зачем же позволять ему рождаться!
У нас примеры: Ирод — что дурак?*

*Погоня за Умом не потеряла темпов,
Отстрел, к кому он забежал, ведётся из кустов.
И снова грудью кроем мы развалины,
И вновь мы строим замок под засов.*

*Великие, могучие, мы сильные,
Пройдя Каньон Несчастий по векам —
Нам кажется, что мы круты как духи,
Не думая о том, кто их вселял.*

*Нескладные народные рифмовки
Мы видим, покрывают пеной клык
Того, кто жал Умами на педали
Костодробилки, убивающей своих.*

(1959)*

...Подходил к концу зловеший для страны 1937 год. Несведующую детвору ожидали сюрпризы под ёлкой, сладости, безмятежность, а пап и мам, братьев и сестёр, дедушек и бабушек продолжали выдёргивать из постелей отнюдь не игрушечные волки. Что дети! Они чисты, хотя бывает, прирождённые шантажисты. В народе ходит поверье, что они, сами не ощущая того,

*Отрывок из неопубликованной поэмы «Без имени бароны» (Р.С.В.)



чувствуют приближение Сатанинской колесницы и прядут разумом, словно табун лошадей ушами, когда его гонит к обрыву очередной Акела своего времени. Но если Маугли впитал душою язык джунглей, нравы и обычаи лесного таинства-братства и даже не боялся Шер-хана, то спрашивается, почему дети Арбата, целуя упругую прочернь усов Вождя в ноябре 1937-го не покусали его до полусмерти?! И шла демонстрация без суеты, от ветра полотнища гибки. Диктатору дети подносят цветы, диктатор — расплылся в улыбке. Толпа лицезреет гостей Мавзолея и гости довольны празднеством. Их взгляды с балкона уже в Анадыри, их помыслы — схлестнуться с рейхсканцлером. Проходят двужилые честные люди и жаждут великого жеста. Вернутся домой — и брата с сестрой навечно не будет на месте. На месте любви, и несчастий, и радостей, на месте предательства вплоть до дворника. Нам не стереть из памяти эти двory за вой их в ночи и плач у могильников...

Вахлёб и набычась, аж искры секут рессоры, гнусавят выхлопом «Чёрные вороны». В державе нет комендантского часа; а люди пропали и пропадали. О честь Правосудия, где ты? Кто срезал тебе язык?! Молчанье под солёную кровь и рёв — царит до Шпицбергена. Кричишь, так кричи — отправим македонить в кипялку*. Ропщи весь Союз, стони материк, резню ожидай Финляндия. Скули Человек, ты ничтожество здесь — секретно вещала Партия. Что это за бред? Что это за ложь? — нас правит из стужи Осип. — Как смели родить антивэкапэбэшный памфлет? — кричит тот Демьян, что не был с рождения Бедным. Но больше молчанье, немота, бляенье и мычание...

Так вот, Ежов был предельно хитёр и исполнительен, что привело его под пулю такого же исполнителя и госнаглеца Берии (все попытки реабилитации их имён должны преследоваться в законе). Сверхзаинтриженные личности (не без пороков) остаются без комментариев: виновны со знаком математической бесконечности. Десятиграммовый, ссыльно-приговорочный сценарий с почтой в один конец «раскручивался» жесточайше-ка-

*Читай: «Обживать «Палату № 6» — принудительную психиатрическую лечебницу.



рикатурными способами, на которые не нашли туши столетние КУКРЫНИКСЫ и пр. обслуживающие режим Шушеры, похожие на персонажи подрежимного фантаста Алексея Толстого (переработка итальянской сказки Джанни Родари). Случалось, арестовывали одного и того же невиновного по ошибке дважды. Обесточьте человеческого врага телевизор и уразумите картину «Вандализм вакханалии»: чёрные «ЗИСы», «Эмки». «Паккарды» из гаражей работников «филармоний», «футбольных клубов», масса грузовичков на базе «ГАЗа-АА» под «скорую» и «хлеб», жрут топливо — КРОВЬ — вокруг Государственной границы СССР. Одна единица из транспортного сообщества «добролётов» (под ОСОАВИАХИМ, также наполовину расстрелянный), совсем не с затонированными стёклами, звучно так 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 вы-то уже на Лубянке на овёсно-свекольную баланду перешли, или на пути к лагерю, а с угрюмым оскалом вседозволенности теперь трясут вашу любимейшую жену и детей: «Где ваш муженёк и папа — шпион японской контрразведки?» Мама, позабывшая не про чёртовы ножи неточенные, а про блёстки в щах, 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. У него голова в точь, как у Вышинского...»

А женщины????!! О, Боже, милые матери и бездетные всех сословий, бедняжечки! Мы не можем найти слов, что проделывал маниакальный мужской маразм над Вашим и подрастающим телом Ваших дочерей. Мы не располагаем жизненным словарём, чтобы вывести тысячный грех-трагедию, то упадническо-похотливое трение, когда Вы, в рыданиях, осознанно ложились подстилкой Органам, во имя спасения своих мужей, отцов, братьев, сестёр, матерей и, конечно же, детей. Все они, как и Вы, прекрасная Жемчужина Человеческая, хотели жить.



Иначе — зачем рождаться?! Писательские подонки — лимоновщина и чонковщина — н и к о г д а не смогли и не смогут выразить Вашу миллионную боль словами, ибо они внеслоговые бездушные аферисты, съехавшие лечиться за Океаны*. Мы же и сегодня очень болеем за Вас: те кто выжили, — **ЖИВИТЕ И РАДУЙТЕ ПОТОМСТВО КАК МОЖНО ДОЛЬШЕ!**

Поразительно, но когда шёл рукотворный замор и творились антиразумные события в лагерях при навязывании общезития политэзков с наглежащей уголовщиной, нередко поддерживаемой не менее 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 общем пути осуждённых к неизвестно когда (утром, после ужина или ночью) вырытой своими руками такой же общей яме, не имеющей ничего общего с могилой. Это простить невозможно н и к о г д а! 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 моментом разрыва, ибо это была кроличья жизнь в ожидании стука-звонка в дверь. Это была психологическая воздушная инъекция, потому лишь, что тебя могли подхватить под руки с заломом головы прямо на сменивших названия бульварах и улицах. Наяву же что было (отрывок из «Песни о встречном» расстрелянного поэта Б.П. Корнилова). Приводим любимую большинством песню с сокращениями (в скобках рассохинская новеллизация):

*Нас утро встречает прохладой,
Нас ветром встречает река.
Кудрявая, что ж ты не рада
Весёлому пенью гудка? (курка)*

*Пусть богатырь исторического анализа А.И. Солженицын был слабо грамотен, поддержан А.Т. Твардовским и, по бумагомаранию Любимова (моет имя перед Божьим Судом), ЦРУ. Он остаётся героем за саму разработку, нереальную по мышлению для любых живущих и ушедших экс-коммунистических архивных лунов.



*За Нарвскую заставою,
В громах, в огнях,
Страна встает со славою
На встречу дня.*

*И в жизнь вбежит оравою,
Отцов сменя (убитых до меня)
Страна встает со славою на встречу дня.
Отважные, картавые, идут звеня.
Страна встает со славою
На встречу дня.*

*Такою прекрасною речью
О правде своей заяви? (вопрос наш. — Р. С. В.).
Мы жизни выходим навстречу,
Навстречу труду и любви!*

*Любить грешно ль, кудрявая,
Когда звеня (кандалами ГУЛАГа)
Страна встает со славою
На встречу дня.*

Поликарповы, как все честные 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 всю семью навзничь. Почтальонка, не поднимая глаз, молча подала телеграмму и резко повернувшись, быстро побежала по лестничному маршу, отбивая в головах жителей каблучное эхо, звучащее, словно шрапнель...

Поликарпов ничего не слышал. В своих руках он держал наитягчайшее горе-весть — родственники с прискорбием скупно 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 без того шаткое положение Николая Николаевича. Его отголосок, безусловно, сказался на его здоровье и творчестве, раньше вре-



мени состарил Александру Фёдоровну. 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 просто 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 многоуважаемая Марианна Николаевна...

Не думал её отец, не гадал, что вот так, в тисках личной трагедии он посетит вторую Родину — изъезженный и искоженный вдоль и поперёк Орёл, крещёный Иваном Грозным. И сюда, в эти милые глазу и тихие закоулки, дошла длань сталинской опричнины. Здесь орудовал новый Малюта — начальник Управления НКВД ярый палач и фальсификатор Пинхус Симановский. Жуткие по лжи и последствиям бумаги, не моргнув глазом, подписали в те годы его зам Валик, первый «следопыт» области Попов, шефы горотделов НКВД в Ливнах и Мценске Чернов и Пикалов, лидер межрайонной опергруппы лжетоварищ Вайсбанд и другие нечеловеческие остоны, меченые антихристискими фамилиями и деяниями*. Будучи сами 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 ещё надеялись, что Партия, Вождь заметят их ежеквартальное «выполнение планов», в частности наиподлейшую фальсификацию политических дел и облаву на «вредителей» в Орле, Брянске, Ливнах, Кромах и Тросне — всюду по обширной в те годы Орловской области. Были разгромлены несуществующие «Правотроцкистская террористическая и вредительская организация» (Орёл), «Эсэровская организация» (Ливны), «Эсэро-меньшевистская организация» (Брянск). Были расстреляны их якобы «лидеры», «члены», «вре-

*Палачи народов бывшей 300-летней монархии: Вакар, Курский, Штейнберг, Дзержинский, Калинин, Смирнов, Апетер, Крыленко, Вышинский, Блохин, Вишневецкий, Голощёкин, Дукельский, Закарьян, Коган и др.



дители» 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: департация 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 единичные случаи сопротивления, — е д и н и ч н ы е...

Эта была величайшая из всех Смут, посетивших Россию, натуральное пришествие Падшего Ангела и его слуг на её постоянно задействованную в войнах землюшку. Если перевести сие преступление над народом на живую природу, то картину массового убийства легко представить по слону, третий день топчущему в бешенстве муравейники джунглей. Но то природа и муравьи. Здесь же было самое удачное из всех 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 самих себя и даже 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 торгпром-



союза Моисеичев М.Д., инструктор горкома ВКП(б) Васильева Н.К., зав. облкоммуноотделом 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) ... Ввиду мозгового заболевания 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 Книгу не для слабонервных «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 ку-



лаки»; 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 Управления 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 государству 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. Совсем 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

*Более подробно о злодеяниях КПСС и НКВД в Ливенском районе Орловской области см. краеведческий сборник « На берегах быстрой Сосны ».



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, Новодеревеньковского, 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 также 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. В частности, 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. Просто подойдите к карте, подробной карте СССР. Начните считать города и области. Не ошибётся, 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 и того, что в январе 1938 года в Ливнах расстреляли последнего священника Сергиевской



церкви без колокольни, Ивана Алексеевича Высотского, почти его ровесника, 1899 года рождения...

Люди продолжали исчезать. Всесоюзная Гильотина не тупилась, а при взлёте «навстречу дня» пришло ещё одно Горе: советских конструкторов прямо-таки преследовала жестокая, чёрная полоса крупных неудач и катастроф. К тому времени безуспешно закончился год поисков пропавшего без вести во льдах Арктики или у побережья Аляски — четырёхмоторного гиганта-полярника, самолёта Н-209, который был воплощением творческой мысли группы конструкторов Военно-Воздушной Академии имени Н.Е. Жуковского. Было с чего расстраиваться и насиловать мозг загадками главному конструктору, известному авиационному инженеру Виктору Фёдоровичу Болховитинову. Перед глазами, во сне и наяву, стоял текст последней радиограммы, полученной с Н-209 радистом Ф.М. Пилясовым: «И д у н а д в у х м о т о р а х п р и ш л о с ь с н и з и т ь с я в п е р е д и в и ж у л е д я н ы е г о р ы»...

Задуманный Болховитиновым как дальний бомбардировщик, цельнометаллический Н-209 взлетел на покорение трудного маршрута — Москва — Северный Полюс — Фэрбэнкс-на-Аляске. Вечная мерзлота и стужа навсегда забрали отважных сынов Отечества. Все 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 неподдающемуся Северному Полюсу: командиру корабля, известному всему Миру, лётчику-полярнику Сигизмунду Александровичу Леваневскому, лётчику-испытателю НИИ ВВС РККА Н.Г. Кастанаеву, опытному штурману северных широт В.И. Левченко, связному с Большой Землёй — радисту-инженеру НИИ ВВС Н.Я. Галковскому, смельчакам и мастерам своего дела борт-механику, инженеру Н.Н. Годовикову и второму борт-технику Г.П. Побежимову...

В схватке со стихией, к глубокому сожалению, техническая сторона дела была аннулирована, ибо не помогло ничего: ни радиополукомпас, ни противообледенительные системы, ни прочая, прочая эксклюзивность запланированного дальнобойщика-рекордсмена.



«Мы планируем, сейчас исправят мотор, и мы полетим».

Но мысленно все прибавляли: «вниз головой в море». Эти фразы из рассказа «Над водой» замечательного советского писателя-реалиста, основоположника нашей классической детской литературы Бориса Степановича Житкова, достойно прошедшего все футы своей сложной, в чём-то «гриновской» жизни. Рассказ был написан в 1924-м году. Как вы помните по сюжету, бесстрашный механик Федорчук спасает самолёт, экипаж, пассажиров, но после починки мотора срывается в ледяное море, из-за обледенения самолёта. Похожая ситуация могла сложиться и на Н-209. Быть может, бывший выпускник естественного отделения Новороссийского университета и кораблестроительного отделения Петербургского политеха задумал создать о ребятах повесть (например, «Дрейф без штурвала»). Жаль, в зловещем 38-м его, к общей печали, не стало. А научиться табанить* Время маленьким человечкам, увы, не суждено (может и к лучшему) ни на воде, ни над водой, ни тем более в её сверхопасной для всех типов субмарин тысяче, миллионнолетней толще...

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 всё предательски-изопрённой, но к чести (если она была) Совнаркома СССР следует отнести планирование и фактическое ускорение работ, связанных с укреплением оборонной промышленности. Вовремя, очень вовремя, помимо создания крупнейших государственных резервов по всем видам продукции, разрабатывалось и осуществлялось перемещение промышленных сил в Поволжье, за Урал, в Среднюю Азию и на Дальний Восток. Не будем углубляться в причины и людские трагедии в ходе транспортировки сил, называемой в будни войны эвакуацией. Об этом кое-что начинают понимать сотни патриотичных старшекласников и их одноклассниц.

Это было архинаитягчайшее время, но страна, — л ю д и —

*В переводе с океанского – грести назад.



находили силы для свершений, чествования Героев, они могли через боль потерь смеяться и радоваться успешным рекордам. Так, 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 проявили 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 высших правительственных наград и вседушевного признания соотечественников. Фритьоф Нансен разводил руками: приледнение советских отважных авиаторов в Центральном бассейне ревущего Заполярья и далее, не укладывалось в заграничном понятии, известно по каким причинам. 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 особо профессора, родоначальника аэрометеослужбы ГВФ П.А. Молчанова. Нельзя забыть и авторитетных, 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. (Все, кто назван и не назван, заслужили подробный тираж в серии ЖЗЛ).

Север, столь долго пробыв в гордом одиночестве, — не собирался открывать свои 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 величайшего полярного «волка», аса по взлёту и посадке с дрейфующих льдин М.С. Ба-



бушкина. Будут замалчиваться имена трагически погибших военных, вылетевших на поиски рекордной «Родины», стартовавшей из Щёлково в руках женского трио — В.С. Гризодубовой, П.Д. Осипенко и М.Н. Расковой (тогда при катастрофе (двух, очевидно ТВ) погиб командующий ВВС 2-й Армии, к сожалению, и сегодня оставшийся для нас неизвестным). Список трагедий невосполнимо рос и вызвал море слёз, которые, если бы можно было их заморозить, превратились бы в натающий Ледник Горя. Поэтому у авторов нет душевных сил этот путь повторять. Ибо и сквозь отбелённые страницы может сочтаться кровь, в чём читатель мог убедиться неоднократно выше...

Единственным, что уводило общий мозг нации от бесконечной по размерам траурной рамки, был, конечно, перелёт экипажа В.П. Чкалова и последующий за ним подвиг громовского — оба по Сталинскому маршруту Москва — Северный Полюс — США. Но, если «Нью-Йорк Таймс» разразилась гимном похвалы через обнажение голов перед русской авиацией, то 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).

Не тешьте себя мыслью, что авторы русофобы или антисемиты, и что ещё хуже — мол, мы представляем беззабральный и спонсируемый антисоветизм. Мы раскрываем перед нацией, её сознанием, настоящим и будущим, свои истинно откровенные карты, о которых не пишет ни один из писателей. Первое — мы русские, и кроме собственного огорода нас никто не спасает и не финансирует; второе — эта книга (вернее рукопись) может никогда не выйти в печать. Если вы спрашиваете, «зачем же её так вымученно создавать?» — отвечаем: НАДО, поскольку это общенациональный Долг перед Памятью в правильном значении его в коллективном разуме, а не в кощунственно-инфузорийной оболочке; третье — наш народ — РОССИЯ — должны понять, что нет в Мире более страшной истории чем наша, т.е. возврат к диктатуре при общей тупоголовости, боимся сказать, неизбежен; однако реален. Следовательно, обозначая непоправимое прошедшее, мы обязаны оставить всё худшее в полном объёме в



книгах и словарях. Тогда мы вряд ли повторим «госошибки», обучающие нации через миллионные жертвы. Коллективными, идущими от души, а не от желудка усилиями мы сможем исключить из нашей жизни явления, последствия которых приводят к психологическо-моральным катаклизмам, умалчиваемым с рождения СМИ, затем ВР и ТВ. Это не пустословие, или как пишут умные (крепко пьющие) редактора на полях — словоблудие. Мы откроем вам ещё одну тайну: по безответности переписки авторы могут смело визироваться в Книге рекордов Гиннеса, вот только...* Представьте, отечественная периодика (больше — столичная) и книжно-торговые концерны пустили все отосланные нами материалы о боли Руси в направлении туалетов! Так дойдёт ли заявка в Англию при наших зацензуренных почтамтах, продолжающих фильтровать умных на дебилов, и обоих — на смирных или опасных? Ответа не будет. Бейся, если тебе надо, об лёд; мы же в их понятии «лохи», а они — себе на уме, «люди как боги» (кара неизбежна, рады повторить! — Р. С. В.).

Теперь, оставляем желающих за перечитыванием. Извиняемся, что изредка допускаем внеисторические, но справедливые и прослеживаемые Сверху раздумья. Считаем весьма необходимым процитировать честную монографию «Историю гражданской авиации», выход которой был продиктован самой жизнью. Преклоняемся перед авторами за ежестранично зримое глубокое уважение к людям, мы тоже к тому стремимся с крыльями и без таковых. (Не хочется мистифицировать текст, однако большой сюрприз приподнёс Орловский, дышащий на ладан аэроклуб 29. 09. 2000 г.: высший пилотаж над городом провёл Мистер Икс на ярко-красном Як-50. Спасибо, господа пилоты, за 25 лет над центром не появлялся поршневым одномоторник! Неужели знак???)

Так вот, в третьей главе «Гражданский воздушный флот в годы довоенных пятилеток (1929–1941 гг.)» говорится значительное:

«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

*Почтой РФ нарушена тайна исповеди и переписки – более 50% (особо международной) корреспонденции исчезло навсегда.



И.Ф. Ткачёв, В.С. Молоков, их заместители Я.Я. Анвелът, 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. Аккуратовым, 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 вдохнов-

*Большинство дебютировало в воздухе на «тихоне» Н.Н. Поликарпова У-2. — Р. С. В.



ляющим 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 лёгкими испытателями Э.И. Шварцем, С.А. Табарковским, Л.И. Кокиным совместно с большим отрядом специалистов научно-исследовательских институтов ГВФ».

Добротный, порядочный краткий анализ ГВФ, Аэрофлота, «Дюралюфта», ОСОАВИАХИМа, ВВС и др. отечественных авиационных формаций, заметим, придёт не скоро. На наш взгляд, заслуживают повышенного читательского интереса и внимания события, освещённые ниже: конкурс «Иванов», гибель В.П. Чкалова, краткая биография истребителя И-180 и, к горестному сожалению, очередные волны репрессий как в авиации, так и в РККА и на трёх Советских Военно-Морских Флотах, в учебных заведениях и малых флотилиях, культуре и науке...

В том же 1938-м году совершил первый полёт «Иванов» поликарповцев, вооружённый девятью пулемётами калибра 7,62 мм и 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 в ходетиканья суммы секунд, составляющей 13 минут. Расчётная дальность полёта измерялась тысячей километров. Предусматривалась возможность смены «лица» с пулемётного на пушечный вариант. Причём стволы, гильзо-отводы и пр. должны были размещаться в крыльях без ущерба их конструкции общей площадью 26,8 м². В стандартное оборудование входили двухсторонняя рация типа РСР и РОР, фотографическая установка АФА-13. Основательные изменения коснулись, по советам пилотов, шасси и самого убранства кабины. Полное описание конструкции заняло бы школьную тетрадку хрущёвских



«кузькиных» времён, но в данном случае не видим это необходимым: «Иванов» Поликарпова под неизвестной подписью для серии «умер»...*

Примечательный эпизод: А.С. Яковлев, хотя и не участвовал в крылатой «стахановке», смог крепко пролоббировать своего «москита» (или мечту термита?) перед И.В. Сталиным и генералитетом. Была эта машина хороша, когда была «голой», т. е. с хорошими 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 «капели» справедливо прижимает власть культа по ряду поднимаемых нами вопросов. Он подчёркивает — цель жизни — истребители, живущие боем. А вот то, что Вождь его по-отечески, можно сказать, любил (что заметно даже по фото), это он зря не пишет. Замнаркома по авиации А. Шахурин и личный советник Хозяина по самолётостроению на пороге войны, согласитесь, в таком возрасте очень, о ч е н ь серьёзно...

Группа Владимира Михайловича Петлякова прозябала под арестом, проектируя будущий пикировщик всех времён (проект истребителя «Сотка»). Дорогой Дмитрий Павлович Григорович вместе с соратниками «тащил за уши» подтянутого и многообещающего по расчётам «Иванова» — ДГ-58Р. Крупнейший специалист по гидросамолётам, летающим лодкам и истребителям с пушечным вооружением, требовательный к подчинённым «морской папаня», он, к боли своей и семьи, всех единомышленников, страдал от белокровия. По замыслам, скоростной моноплан-разведчик с убирающимся шасси, будучи одномоторным, мог смело покорить 450 км/ч и взобраться на высоту до 10 000 метров. Две 20-миллиметровые пушки и один ШКАС, по его авторитетному мнению, вполне обеспечивали расстрел в труху визуального противника, которого он называл своими имена-

*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 выжимавшего его коллектив «Иванушки».



ми — немцами и японцами. Отметим основные данные григоровичского скоростного разведчика, так сказать, возможного малого штурмовика: длина — 8,8 м; мощность силовой установки — 800 л. с.; площадь и размах крыла — 24,0 м² и 12,5 м; автономность полёта свыше 1000 километров.

По остальным параметрам — отсутствие данных. Самолёт остался лишь на бумаге...

Дмитрий Павлович внезапно ушёл из жизни, так и не воплотив в реальность последнюю, перспективную 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. Николай Николаевич Поликарпов, придя домой, не стесняясь родных, долго оплакивал коллегу, инициатора пушечного вооружения крылатых машин...

Но был и подъём, была она, редкая улыбка от маленьких успехов с большой пользой в будущем. Параллельно проходили испытания самолёта Павла Осиповича Сухого, который приобретёт известность позднее, как ближний бомбер и штурмовик Су-2. Некогда учитель из далёкой провинции, участник Первой мировой войны, офицер-артиллерист, выпускник МВТУ, он шёл твёрдым и быстрым шагом в ногу с историей красновозвездной авиации. Прошёл, как говорится, огни, воды и ...аэродинамические трубы ЦАГИ, не буквально, конечно, а работая в прославленном институте первоклассным чертёжником-конструктором (при Фрунзе инженеров не отстреливали).

Сейчас, с высоты времени, сбросившего обязательную ранее секретность, порой задумываешься: разве мог Павел Осипович или кто-либо другой из села Глубокого Витебской губернии прикинуть, на какие «глубины» мысленных построений и авиационной промышленности будет «нырять» ежедневно гениальный конструктор непревзойдённых боевых машин?! Вот ведь штука какая жизнь! Никак мы не можем удержать себя в рамках. Всё «залетаем» вперёд, по избитому принципу-девизу «Быстрее, выше, сильнее». Пожалуй, повременим, у нас — сверхзатяжное и смертельное подрежимное пике. Не забывайте, мало кто вообще-то из него вышел, а уж тем более приручил...



Весьма характерной «фамильной» чертой в конструкциях самолётов П.О. Сухого было применение не смешанного «гардероба», а чётко сбитый, даже покладистый, взвешенный облик его в основном цельнометаллических машин с гладкой обшивкой. Выстраданный одномоторный «БиБи» (производное от ББ-2, он же Су-2) едва не отправил бригаду на вечное поселение в места приближённые и отдалённые. Оленька Шелепина, миловидная конструкторша, ведущая 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 близлежащем пруду...

Дело пахло государственным порохом, а он не был сырым. Оля в истерике, пытается вырваться чтобы плыть, нырять, перевернуть дно вверх дном — натуральная трагикомедия середины 30-х «Гроза», вот только без «луча в тёмном царстве». Молодые ребята-инженеры, уважавшие (а может и прямо любившие?) Оленьку за великолепный товарищеский характер, побежали на пруд с баграми. Измазались как черти, но бумажный бомбер не был сухим — он затонул не хуже топора. Друзья поддержали без вины виноватую: «...если первый «полёт» нормальный, значит, не дай Бог войны, и на фронте наш самолётик не подведёт».

Прибыла в оперативных темпах комиссия по расследованию несчастных случаев и «контрреволюционности» в ЦАГИ (стукачества могло и не быть, любой чертёж фиксировался фискалами за подписью ответственного за него лица). 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, и практическим потолком 8400 метров. Пройдут годы. Герой Советского Союза М. Лапин профессионально выведет на всеобщее обозрение превосходные качества боевого воздухоплавателя:



«Легкий самолёт, послушный умелой руке, летучий, манёвренный, достаточно скоростной и, главное, многоцелевой: разведчик, бомбардировщик штурмовик, самолёт «свободной охоты», самолёт групповых налётов и одиночного боя». Так вот он какой, лаконизм войны... Вооружение лёгкого бомбардировщика по тем временам было внушительным: 7 пулемётов и 400 кг бомб. К тому же к этим достоинствам плюсовалась усиленная броня в варианте штурмовика. Странно, что сопровождающие документы не возымели с государственных и военных мужей 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 просто выдающуюся живучесть самолёта, который спасал экипаж редкий качеством: он не вспыхивал. Накануне войны директор опытного завода и главный конструктор были озабочены с товарищами по ОКБ высотным истребителем Су-1. Позднее они трудились над штурмовиками Су-6 и Су-8, экспериментальными истребителями Су-5 и Су-7, с «хитрыми» дополнениями в виде жидкостно-реактивных и воздушно-реактивных двигателей, работавших совместно с поршневыми (на коротких режимах). Но, как обычно, увы! Труд не пропал даром лишь для роста опыта; нужные машины не вышли в свет, поскольку при всех их плюсах пальму первенства завоевали МиГи, Яки, Ильюшины.

Время рассудит несправедливость не скоро: читающие текст знают, на чём сегодня защищают страну не только «Русские витязи».

Из тех людей, кому посвящён труд, мало кто пропустит наркомовские на 60-летие Великой Победы. Талантливому инженеру-конструктору Иосифу Григорьевичу Неману, так, грубо говоря, рубанули крылья, что его самолёт в рамках «ивановщины» вообще не удалось предоставить на конкурс. Всё его ОКБ оказалось под колпаком (в который раз!), охраняемым собаками НКВД, оскал которых был не похож на дамские зубки выхоленных пудельков и др. щенков с обрубленными по репицу хвостами.

Неординарной личности конструктора и его интересных довоенных разработок стоит коснуться более подробно. Благо,



последние годы архивы приоткрыли занавес над кроваво-чёрной сценой репрессированных заклеимённых лет...

Очень повлияла на развитие дарования молодого человека учёба в одной из лучших школ авиационного творчества — конструкторском бюро Константина Алексеевича Калинина. Как человек, ежедневно отягощённый массой дум, которые не уместить ни на каких страницах, Калинин славился среди соратников и учеников прямолинейностью и традиционной 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 уважительные легенды. Кроме того, за К.А. Калининым и его товарищами крупнейший вклад в важное дело — становление советской гражданско-транспортной авиации, как говорится, один из первых «камешков для фундамента» «его величества» — Аэрофлота. Под его непосредственным руководством, благодаря штурмующим время мыслям, были созданы пассажирские самолёты оригинальной, чисто Калининской конструкции — четырёхместный К-1, опытные К-2 и санитарный К-3 с моторами BMW-Iv7v (240 л. с.). За ними, в конце двадцатых 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, не раз, будучи солидарным с окружением, отмечал экономичность пассажирских аэропланов К.А. Калинина в сравнении с однотипными машинами отечественного и зарубежного производства. Кому не ясно, что, говоря на общенародном, показатель прожорливости — топливный козырь — был для ГВФ одним из первых? Эта тeneвая и мордастая «баба» — экономия — между прочим, тоже убивала людей; мы не обладаем информацией о том, что колхозы задумывались эмигрантскими поганцами для чревоугодия диктатуры пролетариата. А вот последующий в годы их внедре-



ния нераскрытый в полную и страшную мощь ГОЛОД, — СМЕРТЬ МИЛЛИОНОВ ОТ ГОЛОДА — говорит о прямой политике сокращения ртов. Чем их меньше на селе, тем видите ли, «выше стабильность» кормёжки в адмсовделениях. Вот Беда: посёлки городского типа — вдребезги разбитые вековые поселения нации — почему-то не учитывались хамской верхушкой, большинство олигархов коей были... выходцами из деревни с религиозным образованием...

Понятно, что снижение непомерно «пожираемого» горючего говорит о том, что самолёты Константина Алексеевича были близки к аэродинамической совершенности по тем невыносимым годам. Они даже отпечатываются на марках почты СССР без имени создателя (до чего же нагла и бессовестна наша нация, за редким, разумеется, исключением.).

Позднее появился ряд опытных, перспективных машин, построенных по своему пути, не похожему ни на дюйм на проекты других прогрессирующих ОКБ. Например, «фирмой Калинин и К» был избран интересный вариант хвостового оперения, шасси, салона. Широко 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 (в те годы «дураль»), фанера, полотно, металло-состав каркаса, дерево и мн. др.).

Эксцентричность полёта мыслей Константина 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 в целом складывались в пользу



калининцев, если не считать обычных и по сей день дефектов, рождённых на производстве.

21 ноября 1933 года авангардная конструкция, рассчитанная на 120 пассажиров в крыле (!) поднялась в воздух под пилотажом 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. Внезапно, выходя с разворота на высоте около ста метров, К-7 свалился в крутое планирование и, ударившись об землю, огласил округу страшным грохотом взрыва. Пожарные оказались не на высоте, и раненых, если таковые были, не спасли: их поглотило безжалостное пламя. Так, из-за ошибки с расчётами металлопрочности двухбалочного хвостового оперения не стало людей и, несомненно, выдающегося самолёта. На дублёрах этой машины, взятых под опеку П.И. Барановым, хвостовые балки были усилены, однако гигантская «парочка» от земли так и не оторвалась. Безусловно, катастрофа с «седьмым калининым» привела инженерный союз во главе с создателем к минимум двум папкам доносов...

О, как хотел об этом рассказать магистр авианаук Вадим Борисович Шавров! Но не мог, н е м о г! — его самого лишили конструкторского будущего. Тут его «воздушные ладьи», печально, не в счёт (зато на века отбил сокрушительную пощёчину всем притеснителям фундаментализмом авиаисторических работ; так и надо!).

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 только в бумагах. Рухнуло всё: надежды, мечты, проекты, готовые модели и заготовки, рухнули семьи. Какие там идеи! Развернулось обвинительное делопроизводство.

В том же проклятущем году не стало и Константина Алексеевича...

Вольно или невольно, хочется крикнуть «товарищам» (что б они насмерть оглохли), репрессировавшим, очевидно, величайшего российского авиаконструктора: «Что вы сделали для Воздушного Флота СССР?!

Ч Т О????!!!»



«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 ГУГВФ (Иоффе, Широкий, Доненко, Троянкер, 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.*). Конструкторское 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. Бартини.

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».



Мы, конечно, извиняемся за затяжную, словно мёртвая петля, цитату перед коллективом авторов, создавших замечательный, эпохальный труд «История отечественной гражданской авиации», с предисловием генерал-полковника Георгия Байдукова, Героя Советского Союза и ближайшего друга Валерия Чкалова. Однако 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. Просто прикиньте мозгами, мог ли вообразить И.Г. Неман, что судьба конструктора, Учителя К.А. Калинина, будто зеркальный солнечный зайчик, отразится на нём самом?! Но об «этом» несколько позже...

На заре 30-х годов Иосиф Григорьевич, не без заслуг и сотен подписей друзей был выдвинут, а затем и назначен заведующим недавно открывшейся кафедры самолётостроения в апартаментах Харьковского авиационного института. Умелый организатор объективно и творчески оживляет процесс обучения в престижном учзаведении.

Благодаря его руководству выйдет в небо самолёт ХАИ-1, на котором впервые в Европе был задействован немановский вариант убирающегося в полёте шасси. Избежим глубокого погружения в конструктивную сущность. Важно то, что детище харьковчан не оставило равнодушным высшее командование ВВС. Поддержка наиболее здравомыслящих военных из его состава сыграла, как вы понимаете, решающую роль при запуске дипломного проекта в летающую серию.

В ХАИ в те годы собрался синдикат талантов. Пока строились первые семиместные машины, показавшие скорость под 300 км/ч (всего 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 советской авиации, всячески поощряет затейничество молодёжи. Особую известность и уважение студентов завоевали главный конструктор и создатель 10-мест-

*Автор двухмоторного десантного высокоплана Ще-2, выпущенного в количестве 750 единиц для ВВС СССР и Польши.



ного планёролёта, одномоторного ХАИ-3 А.А. Лазарев (представьте: «летающее крыло» 1936 года имеет много общего с современными проектами и реалиями NASA и USAFF), «ведущий инженер по испытаниям М.Р. Самойлович, лётчик-испытатель В.Г. Бородин и его коллега Б.Н. Кудрин, их ближайшее окружение. Подвижник Неман поспевал всюду: выезжал на испытания, в Москву, где встречался и был знаком со многими тогдашними светилами и начинающими, хлопотал по властям о рублёвых кредитованиях, просматривал новые работы. В общем, много чего! Сами знаете, на чертеже, да на макете, дальше носа не улетишь.

Время хлопало достойными достижениями, словно гребни колёсного парохода по Ангаре или в «Волге-Волге», и н и к т о не хотел садиться на мель, как тот самый карикатурный капитан. Без авиации было тогда и ни туды, и ни сюды. Кто ж мог подумать, что завтра (через пару лет) он будет назван «буржуазным перерожденцем»!

За первыми успехами последуют не менее удачные разработки Харьковского авиационного ВУЗа, целью которых было закрыть существующую тогда нехватку в отечественной авиации 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 скоростном фоторазведчике ХАИ-6 развил 430 км/ч, что поразило многих и было ярким достижением для этого класса самолётов.

Как отмечалось, в то время появился главный конкурент проходившего облёт ХАИ-5 — одномоторный опытный разведчик Р-9, питомец ЦКБ завода № 1 и бригады известного конструктора С.А. Кочеригина. Однако «хроническое заболевание» Р-9 с шасси послужило поводом для освобождения «золота» на трёхместном пьедестале для ХАИ-5, ввиду того, что 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 многих конструкторов, ходатайствуя перед Народным Комиссариатом оборонной про-



мышленности. К уважаемому в лётных кругах мнению командующего ВВС РККА оперативно прислушаются верха. Получив новое обозначение Р-10, моноплан пока с «должностью» фотографа, будет производиться общими стараниями Харьковского и Саратовского авиазаводов. (Всего заводы № 43, 135, 292 построят 528 экземпляров).

В процессе конвейерной (а когда и штучной) сборки Р-10 «взрослел», записывая в технарский актив улучшающие его «портрет» показатели. Вместо «пятерки с плюсом», так и не поставленной немановцам нигде, следует жирно расписаться красными чернилами в их общем табеле творчества, хотя бы сегодня, пусть перед их дочерями и сыновьями. Прозорливость отцов заключалась в своевременной задумке «педагога» — учебного образца, методичном поиске лучшей силовой установки (от М-25А до М-63, развивавшего «прыть» 900 л. с.), в тщательном подборе видов вооружения и материалов. Небольшое количество этих в основном цельнодеревянных машин под индексом ПС-5 без падающих режимов эксплуатировалось в Аэрофлоте, где они заслужили уважение у пилотов и механиков за неприхотливость в обслуживании.

«Неман и инженеры» воспитала попутно неплохую школу из бывших любителей воздушной экзотики, причём умы пролетарской «фирмы» не ограничивались в изысканиях только сегодняшним, мирным днём. Опыт триумфов и неудач — лётчиков, и машин, воевавших под флагом Долорес Ибаррури, подсказывал, что стране, ведущей боевые действия, так же, как и обороняющейся, не обойтись без крылатого штурмовика. Группа И.Г. Немана сразу отреагировала по-штурмовому-фронтовому: 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. Главной слабостью машин явится отсутствие бронирования.

В качестве материалов нашли широкое применение (как у большинства самолётов того периода): берёзовая фанера, липа, высококачественное тонкое полотно, дюраль, огнеупорные шпатлёвки и краски. Был очень своеобразен излом низкорасположенного свободнонесущего крыла, который, если мысленно «отсечь»



хвостовую часть фюзеляжа с оперением, при виде сверху представлял единое летающее крыло, почти копию по очертаниям с ХАИ-3 А.А. Лазарева.

Двухместный боевой «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 всего наносно-буржуйного! — было девизом в годы воспитания пушечного мяса, брошенного довольно скоро во «благо» Всепланетной Коммунреволюции. Чо плохого? А ничего хорошего! У других партий тоже были рабы, танки, финансы, самолёты и штыки, корабли и подлодки. Владельцы всего убивающего, говоря на др. языках, жили, работали, и вскоре пойдут в пекло под др. девизами: «Евреев на Мадагаскар!», «Каждому — своё!», «Народ России! Новый порядок — Ваша свобода!», «За Сталина!»

А н а л о г и ч н о с т ь работы диктатур со своим иногда мартышковым 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 представленными под них красивыми тварями режимов, тратя купюры, полученные за... математический анализ того, сколько погибнет люду в новой, п о к а безымённой войне...

Поэтому, невидимые собеседники, надо ясно всё-таки представлять, чем занималась наша страна в предвоенное внутриубиенное лихолетье (съехавший подрасстрельный «ледокол» Резун-песчинка, раздутая секьюрити и книжными, думающими о сенсационности «бизнесменами», ветер в международных проводах и больше ничего).

Например, многоуважаемый авиаконструктор С.В. Ильюшин не хочет думать, каким образом через авиацию можно обогатить крестьянство от Мурманска до Кушки, а от неё до Уэлена:



«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 своём более позднем письме правительству и лидерам ВВС. — Это может в сильной степени понизить наступательные способности нашей штурмовой авиации».

О, да! Все самолёты с датой выпуска тридцатых годов были машинами наступления, а ещё правильнее, разрушения. Но это отдельная докторская диссертация. Дело-то в том, что наступательные способности нашей многоцелевой авиации понизила партия, а не конструкторские дилеммы-проблемы, как вы поняли по ходу данного труда. Всмотритесь: здесь видится не только «актуальность» пресловутых бессмысленных «чисток», но и то, что перед нами один из сталинских «витков» в борьбе с мировым еврейством. Таким образом Адольф во многом ошибался, говоря ближнему кругу по свастике о заигрывании Иосифа с умной нацией — почти все с российской пропиской будут уничтожены до начала Мировой войны...

До неё И.Г. Неман частенько говорил абитуриентам — повторял, вполне 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 только-только, мало-помалу начинало ладиться. Доброе, потому что в 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. Другими словами, они строили летающий народный меч, о котором завещал вели-

*Многоцелевой самолёт американцев Джеральда Валти и Вэнса Бриза, трудившихся в «Детройт эйркрафт корпорейшен» до банкротства её подразделения «Локхид».



кий князь Александр Невский. Увы, другое «дело», работавшее по принципу мерзкой политики слуг Тирана — Ягоды, Ежова, Берии, — в рамках излюбленной фальсификации задавило неразборчивой подписью увлечённого работой Иосифа Григорьевича. Вероломный арест прошёл в лучших традициях «суровых мужчин»: ночь, крихтящая сотнями ранее забранных «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...

Становится без преувеличения страшно от того, 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. государственных деятелей, вселяющих ужас своими статуями ещё при жизни.

Уже тогда 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. Но все они Н И Ч Т О по причине убийства и сгноения в этапах, тюрьмах, ссылках миллионов сограждан, своими костями построивших это самое Великое государство*.

Видя, какой красный «колосс» начинает возвышаться над Европой, понимая, что с нею будет при россыпи его «зёрен» и «урожае» будущего, эмпульсивный ветеран Адик выступит против этого государства, немножко попугав Англию. Всё это потом. Потом будут вспоминать одноглазого мудреца Михаила Кутузова, де, заходите глубже, тут и останетесь, тут и замёрзните, нью-наполеоновцы...

Обнажив раньше времени будущее, скажем, что впоследствии глумления над Харьковым Бог не простит. Хрущёв, видите ли,

*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.



не найдёт слов для доклада в Ставку о поражении — одном из самых крупнейших поражений времён войны...

Машинам Харьковского КБ И.Г. Немана придётся долго рассекать воздух войны до Великой Отечественной. В обширной родословной выстраданного ветерана Р-10 (построенного в количестве 490 экземпляров*) служба в 43-й Авиабригаде под началом сокола Севера Н.П. Каманина, нелёгкие бои с самураями на Халхин-Голе, полёты в сверхтяжких метеоусловиях в Финляндии на линии Маннергейма, героическое противостояние врагу в воздухе Москвы и Ленинграда. Большинство из них уничтожат исполнители «Барбароссы»...

Да, «дети» немановцев были слабо защищены, были слабоваты моторы и тихоходны, устаревши и аэродинамически «твердолобы» с внешнего анфаса и профиля. Но спрашивается, разве они помешали ВВС, ГВФ и ВМВ ВМФ СССР, будучи выпущенными в количестве 10000 боевых единиц, в преддверии того, когда не хватало «Ильюшиных» как хлеба?

Разве были плохи улучшенные по всем параметрам штурмовики Павла Сухого и пикировщики Николая Поликарпова, машины, на которые, словно псу под хвост, были брошены тысячи человеко-часов советской инженерии, самолёты боя, оставшиеся в стадии экспериментирования при колоссальном выбросе на их проектирование и «обживание» баснословных финансовых средств?! Ещё как годились бы при штурмовках поодиночке и эшелонных действиях против подчинённых гросс-адмиралов Эриха Редера и Карла Дёница; помогли б, как могли, в баталиях с океанскими корсарами Объединённого Флота под мечом Ямамото Исороку, Кога Минэйти, Нагано Осами, Тойода Тэйдзиро...

Много чего не сложилось в те ужасные годы. М Н О Г О 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, вернее — всеобщая аварийность...

*По другим данным (в т.ч. по аналитическим документам Люфтваффе) — вышли в небо 528 ХАИ-5 и ПС-5.



Прошедший апперкоты и нокауты жизни, сын вице-губернатора города Фиума барона Людовико Ороса ди Бартини, конструктор быстрых «Сталей», эмигрировавший в Советскую Россию Роберто Орио ди Бартини, работавший под арестом в «спецтехотделе» и поставивший свою жизнь, несмотря ни на что, по клятве «чтобы красные самолёты победили чёрных», напишет в моменты озарения великолепные строки:

*Каждый миг вечен.
Неразрушимо звено
Неразорванной цепи
Вечного свершения.
В нём я живу...*

В то же время Николай Николаевич Поликарпов, связанный звеньями нового проекта, устал от мигнов, понимаемых под вопросом «Когда заберут?». Его обвязала неразорванная цепь страшных и последовательных катастроф, но он жил свершениями. Верил, что 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 и сегодня осознавать, что покорение Пятого Океана, как и искусство, требовало новых жертв. Не глохнувший пропеллер Памяти, толкаемый Вечным двигателем Мысли, увы, не обесточить, ибо топливо, кормящее крылья Добра и Зла, не вырабатывается Разумом Человечества. Небо зовёт нас со времён Икара и даже раньше. Мы внушаем себе, что многое прошли, ещё большее поняли. Как жаль, что надуманная нами 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, что монстр Третьей Мировой войны не будет рождён. Полное убийство оружия на Земле — достойный путь Человечества через тернии к звёздам, к тем Мирам, что давно нами интересуются, но не выходят на



контакт, потому что понимают, что мы — православные, католики, мусульмане, буддисты, синтоисты и т.д., плюс 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 «детские болезни» — дефекты. Николай Николаевич, как обычно, вместе с соратниками, обладавшими, честно говоря, прямо-таки чутьём навигатора в своей области — З.И. Журбиной, Д.Л. Томашевичем и другими, «налегал» на сдвинутую вперёд центровку, мощный двигатель воздушного или жидкостного охлаждения, продольную устойчивость истребителя и высокую нагрузку на крыло, обеспечивающие боевой машине её главный показатель — скорость.

Моноплан нёс в себе отголосок титанической работы по аэродинамическому совершенству И-17, и проектировался с учётом опыта воздушных боёв в Испании и Китае, при скрупулёзной, почти ежедневной консультации с вернувшимися оттуда добровольцами и инженерами.

«Самолёт — объёмное сооружение, видимое со всех сторон, — часто наставлял товарищей Николай Николаевич, — а законы воздуха совпадают с законами эстетического вкуса: что красиво на наш взгляд, то оказывается выгодным в лётном отношении, имеет минимальное сопротивление и так далее. А сверх того известно, что на красивом самолёте охотнее летают. Красивый самолёт больше берегут, за ним лучше ухаживают».

Мудрые слова! А вот более позднее признание Поликарпова в официальном выступлении в «Правде», которого он придерживался всегда за трудную, взлётную и катастрофическую карьеру:

«Человек с узким кругозором, — обращался конструктор к лидерам уставшей от лжи редакции, — никогда не сумеет правильно ориентироваться в ближайших перспективах техники. Конструктор должен быть многосторонне и широко образованным. Но и одного этого мало. Образование должно постоянно



сочетаться с опытом. Некоторые склонны думать, что всё дело в интуиции, в прирождённом даре смотреть вперёд. Это очень опасная точка зрения, — акцентирует внимание идеологических предателей Николай Николаевич. — За ней нередко скрывается поверхностное и безответственное отношение к своему труду. Наше правительство сделало очень много для конструктора, для поднятия его авторитета, для его поощрения (Что делать? Приходилось лгать и самому себе, чтобы выжить. Кто не верит, читай заново «Подрежимное пике». — *Р. С. В.*). Отдельным конструкторам это вскружило голову. Они перестают работать над собой. Не заботясь о пополнении своего образования, пренебрегая опытом, они часто становятся жертвой своеобразной «зауми» в конструировании. Но чудес не бывает! На одном приподнятом настроении далеко не уедешь. Конструктор, который сам остановился в своём развитии не может вести промышленность вперёд...»*

Загвоздки с И-180, несомненно, были вызваны очередным переездом ЦКБ, а их разрешение тормозилось ввиду отсутствия собственной производственной базы. По сути, неофициальная программа «Сто тысяч лётчиков», рассчитанная на полную замену истребительного парка ВВС с И-16 на И-180-освобождала поликарповцев от всевозможных «зауми». Планировалось не только создать скоростную и летучую конструкцию. Требовалось в сжатые сроки внедрить в серию штамповку, литьё, массовку пресованных профилей и мн. другое из новшеств, присутствующих славному коллективу. Однако случались казусы-ляпсусы. Об одном из них поведает конструктор Дмитрий Николаевич

*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...

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.*).



Кургузов, не раз поспоривший с парторгом КБ и патроном серийного производства Михаилом Кузьмичём Янгелем.

«Мы испытывали на прочность тогда машину И-180. Неожиданно разрушилась рама фюзеляжа, на которой закрепляется моторная рама двигателя. Дело было вечером, после работы. Лётная машина уже была в цехе, её вот-вот предстояло выпустить. Мне с другим работником нашего конструкторского бюро, Валерианом Дмитриевичем Яровицким, было поручено закончить испытание на прочность и обеспечить тем самым выпуск лётной машины на аэродром. И вдруг — такая оказия! Что делать? Машина готова (на всех этапах развития и всюду 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. (Эх, Дмитрий Николаевич, знал бы ты, что будет... — *Р. С. В.*).

Яровицкий заколебался:

— Надо с Николаем Николаевичем согласовать. Вызвали ведущего инженера Виктора Яковлевича 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. Ведь возможно, что 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 (и было от чего: представьте, согласно сегодняшнему времени, что трёхкратному чемпиону в Формуле-1, бразильскому асу автопилотажа Айртону Сенне перед его гибелью готовила машину какая-нибудь писюля «Рио де Жанейро», назвавшаяся профессором



формульных наук. Не в упрёк Кургузову, однако очень даже уместно. — Р. С. В.). Дмитрий Николаевич, конечно, 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 — телефонный звонок. Слышу голос ведущего инженера по машине: «Усиление провели, всё в порядке». Передаю трубку Николаю Николаевичу. Яковлев докладывает ему: всё, мол, сделано.

— Правильно, молодцы! — кричит в трубку Николай Николаевич и смотрит виновато на меня. Снимает трубку и кому-то приказывает:

«Не забудьте там премию Кургузову выписать. Надо ему дать побольше»...

Да, он был таким, дорогой земляк Николай Николаевич Поликарпов. Смелый человек, лётчик-испытатель Виктор Иванович Фролов, задумчиво поглаживая «шкиперскую» бороду, смог лишний раз подтвердить, 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 моя первая встреча с Николаем Николаевичем Поликарповым, вернее, с одним из замечательных его творений — истребителем И-16. Я сам 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, что в жизни конструктора немало тревожных моментов, но необходимо всё время совершенствовать свои конструкции, несмотря на трудности и опасности. Когда власть начала сжимать тиски на деятельности и фактически мозге 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 каких-то чудесных конфет, подаренных ему вернувшимися из-за границы инженерами (что, тоже контрреволюционная антисоветщина?), Поликарпов, будто отец, отогрел ему душу дважды повторенным советом: «Не волнуйтесь. Старайтесь переждать, в конце концов пишите кандидатскую».

В то же время Главное управление авиационной промышленности оказывало давление, требуя как можно скорее решить вопрос о пригодности истребителя с тем, чтобы запустить его в серию в будущем году, т.к. более половины авиационных истребительных формирований страны состояло из самолётов устаревших типов. Заместитель «папани» Дмитрий Людвигович Томашевич до того замотался по всем вопросам, связанным с И-180, что иногда затруднялся ответить на вопрос «какой день недели» — сутки стали для него привычным рабочим днём. Помните, была ещё одна головная боль: модификационный ряд «Мессершмитта Вf.-109» в полном соответствии с последовательностью немецкого алфавита. Уже тогда, думающие головы понимали, что Адик вполне 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 Артёму Ивановичу Микояну. Поликарпову, естественно, помимо И-180 хватало забот: доводка истребителей танков, запуск в серию И-153, тот же СПб, проект И-200, задумки вокруг двухмоторного тяжёлого истребителя сопровождения, весьма близкого по расчётам с петляковской «Соткой», и прочие неохватные «бисы»...

В начале декабря, вроде между делом, 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.



А если ходил чернее тучи означало — либо катастрофа, либо хватил лишнего «Столичной», да и то по причине — аресты, аресты, аресты и ещё раз аресты. Убийственные мысли, что эти люди, его друзья и просто сограждане уже никогда не вернуться...

Он любил гостить у Николая Николаевича. Ему нравился скромный уют его заваленной работой квартиры, часто беседовал с Александрой Фёдоровной, баловал «полётами» под потолок младшую Поликарпочку. На первом месте в с е г д а были и оставались самолёты, их конструктивные «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 прямо в глаза Хозяину, до вспучивания вен на висках спорил, как никто, с Николаем Николаевичем. А как же вы думали? Работа очень напряжённая: ты в воздухе куёшь оборону страны, а её защиту в лице ВВС, РККА, ВМФ, ГВФ, наркоматов и городов с деревнями отстреливают 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. Беспремерные вещи — рекорды совершили англичане, немцы, итальянцы и женщины тех же наций в известных перелётах меж материков*. Были достигнуты показатели огромной по тем временам 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 (вы посмеётесь) занимают объём, который закрывается лезвием безопасной бритвы...

Но ближе к делу, потому что испытания нового истребителя имеют, как известно, очень 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.

*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 и др.



Глава семейства попросил супругу час-другой отвечать всем, что «его нет». Ирина Стражева, неоднократно встречавшаяся с «королём», предлагает версию разговора, происходившего за закрытыми дверями:

«Неинтересно жить, если заранее всё известно, — не однажды повторял Валерий Павлович.

Он гордился тем, что именно он научил Поликарпова летать. Спрашивал с пристрастием:

— Не правда ли, Николай Николаевич, когда сам держишься за ручку управления, самолёт становится и ближе и понятнее?

Поликарпов соглашался. Он тоже считал, что авиационный конструктор обязательно должен уметь летать. Первый, кому он показал полученное им пилотское свидетельство, был Чкалов. Николай Николаевич искренне поблагодарил своего учителя.

Валерий Павлович нарочито долго разглядывал документ. Сказал, трогая бровь:

— Значит, теперь можем поменяться должностями? Вы — в лётчики-испытатели, я — в главные конструкторы?

— Прежде всего необходимо посоветоваться с жёнами, — в тон ответил Поликарпов. — И потом... Вас не смущает, что я всего лишь гражданский пилот четвёртого класса? Не побоятся ли главный конструктор Чкалов доверить мне испытания сверхновых сверхскоростных истребителей?»

Это, конечно, из ностальгии, между чайком и добрыми шутками. Чтобы не было заимствовано в И-180 от И-16, он, без обид, являлся полностью сверхновым и сверхскоростным истребителем, «обязанным», по предварительным теориям выйти на рубеж 560 километров в час. Не ошибался авиаисторик Лев Гумилевский, говоря, что в то время это была самая скоростная машина в Мире. В подтверждение приведём скоростные показатели ровесников весьма удачного моноплана, вышедших крупной серией за рубежом. Эти машины воспитали тысячи лётчиков. Причём большинство их полноправных хозяев будет безжалостно убивать друг друга в ходе Северо-Африканской кампании, в «Битве за Англию» и при оккупации Франции, др. стран Европы и Азии. Некоторые из них оставались прежними «дедулями» — бипланами. Поэтому, публикуя краткий список само-



лётот, 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 «Саегта» (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 Ки-27 (И-97) (1936) Япония — 460 км/ч.*

Следует оговориться, что захват скорости с ростом мощности двигателя и улучшения аэродинамических свойств в те годы был столь стремительным, что «жар-птица» — скорость — выскальзывала из козырей фирм и КБ буквально 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 оперативно провести лётные испытания, знал, что много времени может уйти на устранение дефектов. Он ненавидел торможение госмашины на стадии перехода самолёта из опытного экземпляра в серию. По направленности поликарповской логики конструктивных построений, обеспечивающих передовизм в авианауке, несколько 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 асигнования правительства с целью организации экспериментального ОКБ, назначением которого будет освобождение его самого и сотрудников с большим стажем работ для проектирования, строительства и испытаний машин,

*Показатели скорости могли варьироваться, в зависимости от модели мотора, веса и вооружения.



- не имеющих общего с развитием самолётостроения за рубежом;
- 2) в качестве ускорения политики по господству в воздухе, закрепить за этим коллективом группу самых 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 лучших пилотов-испытателей с налётом не менее 3000 часов; в то же время 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 сам Генеральный авиаконструктор. Срок исполнения — 3 месяца. Рублёвый эквивалент по отношению к мировой валюте не имеет значения.

Эти нюансы, что подтвердил бы Николай Николаевич, можно было бы смело гнать до эпилога. Ибо план освобождения лучших умов в его голове звучал так: «Я сделал своё дело. Вот вы его теперь как хотите, так доводите!». (Ему мог прийти в голову самолёт как пуля, а за три часа он уже набрасывал формы, думал про двигатели, аэродинамику, шасси — стремительнейший ум без нормальной поддержки!).

Давайте сбросим эмоциональный накал. Посмотрим, что поведает о конструкции И-180 ученик подконтрольного «короля», упорного человека без вольного полёта, — признанный авторитет Вадим Борисович Шавров в «Истории конструкций самолётов в СССР до 1938 года». Вот те на! Он «выпал» из этого тома, за исключением «дальнейшее развитие самолёта (И-16. — Р. С. В.) стало возможным лишь в другом типе и с иными параметрами,



что и было вскоре реализовано в самолётах И-180 и И-185». Впрочем, конструкция не так уж и важна. Главное вот что: на проектирование истребителя уходило 100 тысяч человеко-часов; на постройку двух-трёх экземпляров — 180 000; на испытание и доводку — около 30 000! Решая задачу для первоклассника, получается, жизнь у л е т а е т — 310 тысяч человеко-часов надо было достойно прожить, создавая и испытывая истребитель в условиях репрессий! Понимаете теперь, п о ч е м у один конструктор беспомощен, свободолюбивые россияне?!

...Морозным днём 15 декабря для всех, кто задумывал, изготавливал, и готовил новый истребитель к полёту, наступил переживаемый момент. Наконец-то, после многих детальных доработок и устранения дефектов (что может «сказать» хотя бы оборванный трос акселератора), споров с Поликарповым, ведущим инженером по испытаниям Лазаревым, главным механиком 180-го — Барским — Валерий Чкалов не спеша вырулил на край аэродрома. Ярко-красный питомец, мощно взревев мотором М-88* пошёл на разбег. Нервозность, прижимаемая минусом 24-х градусов по Цельсию, как и чем не разогревайся, а всё-таки сказывалась. Все с непередаваемым волнением смотрели, как И-180 бежит по полосе всё быстрее и быстрее, вслушивались в взлётную мощь четырнадцатцилиндрового двигателя. И... вот — второй в его судьбе отрыв от земли! Стремительно набрав высоту, виртуоз воздуха, когда-то бессовестно названный «воздушным хамом», начал серьёзный «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.

Без сомнений, даже на далёкой земле, где создатели были чёрными точечками, скоростной истребитель-первенец нравился лётчику, как в своё время И-16, И-17— и другие самолёты Поликарпова, с которым он держался по-простецки, на равных.

Его ровесник, искусный пилот Владимир Константинович Коккинаки, вспоминая о том дне, позже будет рассказывать,

*По воспоминаниям П.М. Стефановского, это был другой мотор — М-87А, по официозу — М-88Р.



как к его машине, также проходившей испытания, приблизился Чкалов. Радостно качнув крыльями в знак приветствия, он показал профессиональный жест одним пальцем: «отличный, мол, истребитель!»

Конечно же, Валерию Павловичу хотелось поскорее поделиться мыслями-пожеланиями о новой машине с теми, кто был в лапах мороза на земле. Но связи с ней не было. Лишь слегка подрагивали стрелки на приборной доске...

По пилотской сути, «крещение» прошло нормально. Чкалов решил пойти на снижение, дабы привычным для него достойным образом завершить столь ответственный полёт.

«Сделав большой круг по границе аэродрома, — вспоминает очевидец, тогдашний начальник отдела НИИ ВВС, инженер и лётчик-испытатель Иван Фёдорович Петров, — Чкалов пошёл на посадку. Дальше всё произошло в какие-то секунды. Лётчик, чтобы сесть в расчётном месте, убрал газ — мотор переохладился; заметив, что до границы аэродрома не долететь, он решил, видимо, подтянуть газком. Обычная работа. Но вот тут все обратили внимание, как за самолётом вырвался и потянулся большой столб дыма. Это означало, что мотор переобогатился горючим. Затем уже было видно, как остановился винт...

Произошло всё это на малой высоте. Практически лётчик уже ничего не мог сделать с мотором. Не долетев метров 200–250 до границы аэродрома, самолёт Валерия Павловича ударился о землю, лётчика выбросило из кабины и он погиб».

«Непосредственная причина катастрофы была очевидной: внезапная остановка мотора, — заново переживает трагедию в своих мемуарах авторитет по испытаниям И.Г. Рабкин. — При планировании с минимальными оборотами, да ещё при сильном морозе, который был в тот день, температура головок цилиндров («звезда» жидкостного охлаждения М-88. — *Р. С. В.*) опустилась до того опасного минимума, при котором наступает переохладение мотора и как следствие крайне неустойчивая его работа. При этом достаточно сколько-нибудь энергично переместить сектор газа, чтобы двигатель отреагировал на это остановкой.

На первом экземпляре самолёта И-180 не было устройства,



которое могло бы предотвратить переохлаждение. Интенсивность прохода воздушного потока через капот мотора ничем не регулировалась. Сечения на входе и выходе воздуха из капота были рассчитаны на то, 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». (Многие юноши подражая кумиру, вылетели в мир иной до 1938 года. Чкалов всюду покрикивал на молодых воздушных акробатов, чтобы не следовали его пилотажу до 4000 часов налёта).

...Погиб не только выдающийся лётчик-испытатель и комбриг, мужественно испытывавший более 70(!) типов самолётов, но и неутомимый патриот-новатор, главной 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, иногда чисто русская, бесшабашная удаля — сделали его любимцем народа по тяжело заработанному праву. Нельзя забыть, что Валерий Павлович, проигнорировав сталинские намётки в отношении назначения его наркомом внутренних дел, выступил поборником внедрения бреющих полётов, считая их одним из лучших манёвров для высокой эффективности поражения наземных целей и отрыва от воздушного противника. Корифеем советской молодёжи, поразивший с товарищами по крылу всю Америку, одаренный правительством голубым «Паккардом», он создал новые 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...

И по сей, венчающей закат века день, не улегаются споры, гипотезы, разговоры, обоснованная и необоснованная дезинформация относительно теории «переохлаждения двигателя». Тиражи свершили немислимое в людском сознании — внимание к



аварии настолько велико, что позабыто Главное: кроме В.П. Чкалова, в СССР, в преддверии войны погибли сотни лётчиков. Именно те сотни, которые близки к тысяче, но упоминания о них нет нигде, кроме как в мозге и сердце близкой родни. Эпоха вопрошает: разве они не заслужили своим трудом войти в серию ЖЗЛ, а честнее СЗЛ — смерть замечательных людей? Многие погибли нелепо. Однако немало кто был подведён к смерти за руки, моторы и пропеллеры.

Мы табуируем болтовню. Пойдём методом-отчётом С.П. Супруна, кстати, испытывавшего в тот день двухместный ДИ-6 С.А. Кочеригина, а после приземления мчавшегося во весь опор на своей «Эмке» к месту трагедии.

Составленный испытательно-жизненный отчёт основан на достоверных фактах, написанных, рассказанных, записанных и переданных по наследству людьми, всё чаще уходящими от нас — очевидцами и участниками событий. Последующие ниже пункты можно оформить как:

**«ЗАЦЕНЗУРЕННОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО КАТАСТРОФЕ
С ИСТРЕБИТЕЛЕМ ОКБ Н.Н. ПОЛИКАРПОВА И-180
ОТ 199... года»**

Пункт I. Дочери Валерия Павловича — старшая В.В. Чкалова и О.В. Чкалова предполагают, что Сталин не мог быть замешан в гибели их отца, поскольку папа был частым гостем Хозяина и имел на него положительное влияние, однако, вспоминая рассказы матери Ольги Эразмовны, отмечают странный факт из биографии ничего не боявшегося человека: асс пилотажа спал с пистолетом под подушкой.

Пункт II. Впервые услышавший о трагедии из уст ученика отца, военлётца, сына Чапаева, А.В. Чапаева — сын Чкалова, в данный момент полковник авиации И.В. Чкалов так же, как ученик отца и его близкий друг А.К. Серов, придерживается мнения, что Валерия Павловича убили.

Пункт III. Доводы сына Чкалова имеют вес, поскольку по нео-



фициальным данным, на отца было совершено семь покушений в ходе одной из избирательных кампаний, предшествовавших его гибели, т.е. авария с И-180 — убийство, вышедшее из покушения под номером восемь.

Пункт IV. Близко знавший большого специалиста по авиадвигателям Туманского, официальный представитель Запорожского моторного завода № 29, чудом избежавший расправы, исходящей от бериевско-меркуловских костоломов — Е. Гиндзбург запрещал полёт устно и письменно, из-за отсутствия на моторе левой бензопомпы (была установлена гидравлическая).

Пункт V. Большинство известных профессионалов и лётчиков считает, что 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.

Пункт VI. В течение продолжительного времени после падения истребителя команда по оказанию первой помощи не могла приблизиться к нему, из-за боязни вероятного взрыва; пожарные тоже оказались оцеплены.

Пункт VII. Никто не знает, куда пропали без вести — последняя бригада авиамехаников, готовивших самолёт к вылету, крошево обломков, а также настораживает факт, запрещавший освидетельствование «смерти» двигателя.

Пункт VIII. И-180, по сути, не совершивший ни одного полёта (если не считать подскоки на несколько метров и рулёжку 12 и 13 декабря), попал прямо-таки в стенографический отчёт Берии (обнаружен Валерией Чкаловой в закрытых спецархивах спустя полвека), где он запрещает испытания 12-м числом, ссылаясь на 48 дефектов (!?)...

Пункт IX. Близкий друг славного испытателя, участник перелёта на АНТ-25 Г.Ф. Байдуков не для слухов



пишет в книге о нём: «Я убеждён, что Чкалов сумел бы вывести «И-180» на большую дорогу, не попади он в ловушку, в которой оказался не по своей вине или оплошности».

Пункт X. Валерий Павлович часто заступался в НКВД за друзей и даже малознакомых лётчиков; теперь почти все мало-мальски причастные к испытаниям оказались в тюрьме, а ведущий инженер по испытаниям Лазарев, представлявший лётчику акт о готовности к вылету, — внезапно для всех стал «тяжелобольным» — в действительности его на полном ходу выбросили из электрички.

А ловушки тем временем захлопывались. Они не щадили никого*. Судьба не разграничивала тех, кто смел или труслив и сколько часов провёл в воздухе. Первое время работы над И-180 были заторможены шокowym состоянием, но Поликарпова поддержал по телефону сам Иосиф Виссарионович: «Товарищ Поликарпов, никаких претензий к вам нет. Вы должны успокоиться, побольше отдохнуть, а затем продолжать свою работу», — с установкой своего горийского акцента басил в трубку Вождь. — Я желаю вам всего хорошего. До свиданья».

«До звонка 17 декабря — последнего дня шестидневки — папа не спал, — рассказывает Марианна Николаевна, в те дни просившая покатать её на новом самолёте (Чкалов еле вышел из положения). — Были бесконечные комиссии, расследования. Он весь почернел от горя и беспокойства»...

Отец верил, что истребитель удачен, что сработала какая-то случайность или гадкая человеческая рука. Товарищи его поддерживали, также веря в то, что способны довести скоростную машину до кондиции. И всё же 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.

*Начальник главка и организатор ряда работ по И-180 Беляев отсидел 5 лет, а затем был убит неизвестными в собственной квартире.



Выступая на митинге в КБ после заместителя, Николай Николаевич не скрывал слёз. Он достаёт бывалый, подаренный Шурой кружевной платок с вышитыми инициалами, замолкает и молча покидает трибуну. Что говорить? Все помнят и так, каким был шеф-пилот ОКБ. Да он грудью стоял за все машины! И-180 — не исключение...

После Рождества технического директора и главного конструктора опытного авиазавода вызывают в Кремль, в числе ответственных лидеров советской военной авиапромышленности на совещание. На повестку дня трагигоречь не выносится; было принято к сведению, что истребитель совершил нормальный полёт, а виновница всего холодная зима, пришедшая с морозами совсем не ко времени. Были намечены и закреплены сроки дальнейшего развития боевой авиации, с учётом того, что Поликарпов — флагман по истребителям — победит скоростной барьер и выведет истребитель в серию.

В трудные для КБ дни поддержка правительства сказалась как нельзя кстати 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 общий запас прочности конструкции без появления «жирка» — лишнего веса. График работы спрессовал дни до предела. Было горько смиряться со срывами и ошибками. Однако жжёные скептики и те выручали шуткой: «Если все выйдут в передовики, то кто же замкнёт кильватерный строй эскадры?!»

Надо быть глупцом, чтобы не знать, что равнодушие делает любой коллектив безвольным. Научно-технический прогресс, вызвавший глубокие перемены в военном деле, открывал секреты только при упорном, зыскательном поиске и вновь этот поиск упирался, как безумный Менотавр, в предельно сжатый график работы.

Чтобы не превышать «скорости 24 часа в сутки» иногда приходилось одёргивать одержимость людей, работавших в прямом смысле фразы Максима Горького: «Ежели людей по работе ценить, тогда лошадь лучше всякого человека». Так-то оно так.



Но замечательно прав и спорящий с «капринянином» Володя Маяковский: «Все мы немножко лошади» (которых пристреливают между переправами, не правда ли?).

Завинчивание и шлифовку дублёра И-180, прошедшего «встряску по кругу» ОКБ-сервиса, завершили под апрельскую капель 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. Кстати, при подборе кадров Поликарпов был болезненно-щепетилён, разработал «кодекс» взысканий, был очень внимателён к новым сотрудникам в первое время их пребывания. Правильно, Николай Николаевич! Ты должен был знать, что за человек заходил к тебе в трудную минуту отнюдь не на постоялом самолётном дворе...

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 лучший лётчик-испытатель НИИ ВВС Степан Павлович Супрун, сын номер один из почётной династии лётчиков Супрунов.

Молодой, стройный, стопроцентный сердцеед советских девушек, имевший военную косточку, пилот был нарасхват во всех КБ, независимо от их самолётостроительной узкой специализации. Был ему памятен март, когда он заставил разевать рты заводских испытателей и инженеров Мессершмитта и Хейнкеля в Германии, где он побывал вместе с И.Ф. Петровым в составе обменивающейся опытом делегации. Теперь он посмеивался над симпатягой сестричкой-парашютисткой Аннушкой, строго наказывавшей ему не смотреть на экстра-бомондных фрау и мэдхен...

За Супруном по тем годам стояло огромное число испытанных им самолётов — не менее 135. Немалое значение имеет тот факт, что половина из них была иностранного производства, а опыт, если помните фольклор, не достаётся легко, как и рыбка из пруда.

Александрю Сергеевичу Яковлеву, у которого импровизиру-



ющий и взвешенно думающий трюкач гонял его первые «Яки» в мыле, на наш взгляд, удалось создать вечный портрет смельчака (это будет их последняя встреча):

«Степан Павлович был частым гостем в нашем конструкторском бюро. Его у нас очень любили. Он привлекал своей жизнерадостностью, приветливостью. Высокий, стройный патен с обаятельной внешностью, всегда опрятный и щеголеватый, он был красавец в полном смысле слова».

На самом деле депутату Верховного Совета СССР было не до зеркал и ночных бдений в «Метрополях-Националях». Степан Павлович высоко оценил истребитель, как и ведущий испытатель машины Томас Павлович Сузи. Руководство ВВС, доверяя их авторитетной 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 Первомаем 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?»...

Значительную роль в судьбе нового мощного моноплана сыграл Евгений Георгиевич Уляхин, занявший в ОКБ Поликарпова место безвременно ушедшего Чкалова. Испытания шли к финалу. Скоростной барьер был преодолен. Однако успехом это назвать можно было 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.

Последнее лишний раз убеждает читателя, что самолёт это не бонзовозитель ЗИС-101 от 1937 года. 90 л. с., рабочий объём 5766 см³, сдвоенный карбюратор, термостат, отопитель и синхронизаторы в КПП задавали страху наркоматчикам в виде 115 км/ч. По понятным причинам была введена стеклоперегородка в добротном 7-местном кузове. Но те, кто мотались в те



дни на нём по стране (в т.ч. Н.Н. Поликарпов, буквально отовсюду подбиравший своих сотрудников), были на земле, а требовали 540 км/ч в воздухе, с примечанием: «лучше ещё быстрее»...

Признаем, ни наземные, ни воздушные, ни пр. механизированные вырубатели и одновременно убийцы Человечества никогда не будут застрахованы — страховые компании это величайшая ложь — или всё равно, что не родившись, заказать себе панихиду. «Почему?» — наводящий вопрос. Потому что вы можете получить такую машину, в которой в самый важный или главный момент вашей жизни откажут тормоза, а ещё страшнее — рулевое управление. Совет: милые сограждане, на любых видах транспорта страхуйте себя, а если ремонтируетесь, не пейте горькую, когда в вашей машине ч у ж и е глаза, руки и головы.

В общем, и над истребителем 1940 года, словно над проклятым судном с женским именем, явно навис злой, непредсказуемый р о к, хотя к 1 мая были собраны и подготовлены десять экземпляров. В одном из последних испытательных полётов, толи кем-то сглаженный, толи заколдованный самолёт пилотируемый Супруном, решил устроить «родео», скапотировав и перевернувшись при посадке. К счастью, в тот день «Стёпочка» остался жив. Однако, «испано-ковбойские» выходки «взбешённого бычка» ОКБ Поликарпова перепугали без того нервных заказчиков. Ведь ошибок, по их мнению, быть не должно — Гитлер мечом своих полчищ кромсал Европу...

Второй экземпляр чересчур строптивой машины вёл с июля блестящий лётчик-испытатель Афанасий Георгиевич Прошаков, сделавший всё от него зависящее, для того, 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, его попытки вывести самолёт из перевернутого положения успеха не имели. На высоте 1500 метров лётчик покинул самолёт и благополучно приземлился с парашютом».

Неутомимый борец за И-180, Евгений Уляхин, совершивший на нём около 50 вылетов, встречаясь с группой проектировщиков и двигателистами в мастерских, грешил на новый мотор М-88Р и, как потом окажется, ни чуточки не ошибался.



А вот его другу, опытнейшему неунывающему оптимисту Томасу Сузи, по всей видимости, следовало пораньше уйти «на пенсию»: у него, по воспоминаниям друзей, пошаливало сердечко. Жизнерадостный, ещё не пожилой Томас был большой охотник до разговоров и споров с аэродинамиками, представителями новой школы Христиановича. А вот медицину, Николая Николаевича подбманивал, обожал авиацию, не мог просто жить без неё.

5 сентября около 9 утра шестое чувство пилота отказало ему, хотя рулёжка, взлёт и подъём на высоту 9 тысяч метров прошли прямо «на бис». Пять минут... Пять минут... Этого времени, оказалось достаточно, чтобы души подрастающих пилотов не стало...

Томас Николаевич бесстрашнейшим образом пытался выйти из штопора почти до самой 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, — пытаюсь заново восстановить ход событий, аналитически свидетельствуя, пишет знающий дело И.Г. Рабкин. — Очень уж невысоким в то время был уровень расследований лётных происшествий (см. пункты современного заключения о гибели В.П. Чкалова. — *Р. С. В.*)... Выводы приходилось делать на основе весьма сомнительных показаний очевидцев да осмотра места катастрофы, а также визуального осмотра останков самолёта.

Впрочем, 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, далеко не всегда удаётся установить истинную причину лётного происшествия. Трудное это дело — расследование авиационных катастроф!»

Повествуя о тяжкой работе Е.Г. Уляхина, А.Г. Прошакова и поликарповцев на стадии окончательной доводки И-180, автор



справедливо замечает, что при достигнутых успехах — скороподъёмности (5 минут до 5000 м), скорости (585 км/ч) и высоте (свыше 9000 м) — полученные результаты уже никак не удовлетворяли требований 1940 года.

Так, казавшегося многим (Степановскому, Чкалову, Сузи, Супруну, Воеводину и др.) перспективным И-180, загубившем столько жизней, забраковали. Чёрным параграфом комиссования за истребительное несоответствие, очевидно, посчитали дефекты серийного производства названных двигателей. К разрешению столь важного для любой машины вопроса, не щадя ресурсов, привлекались Аркадий Дмитриевич Швецов, лучшие мотористы НИИ ВВС под лидерством кудесника по «сердечным» проблемам инженера-испытателя Г.Н. Сеничкина и др. профессионалы.

«Поликарпов потерпел крупное поражение», — читаем на том же развороте «Время, люди, самолёты» пера незаурядного И.Г. Рабкина, промолчавшего о том, что лётчики продолжали гибнуть, и что находившегося под колпаком НКВД тяжело болевшего конструктора в состоянии полной депрессии задёргали по разного рода кабинетам. А ведь с 1938 года его начали преследовать прямо-таки хронические неудачи... Ясно, что намеки автор об этом — книга была бы рассыпана при наборе, как случилось подобное с тонюсенькой брошюркой «Флагманы» о кощунственно забытых флотоводцах и организаторах Морских Сил молодой Советской Республики, в дальнейшем Балтийского, Северного, Черноморского, Тихоокеанского Флотов, речных и озёрных флотилий (в тексте, реабилитирующем людей по праву порядочности, долга, времени нет даже намёка на крамолу!).

Мэтр Рабкин объективен по технически-организационным вопросам, в просторечии — молодец: крупное поражение Николая Николаевича «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 пер-



вого экземпляра, нового самолёта была уже закончена. Ему присвоили название И-185. Правда, для него не было ещё мотора. Николай Николаевич хотел поставить на свою новую машину двигатель воздушного охлаждения А.Д. Швецова и ни о каком другом не хотел и слышать». (Об этом мощном истребителе, честно говоря, маловато материалов, однако читатель подробнее ознакомится с ним в ходе последующих глав).

Нам давно хотелось (морально и физически) поставить точку в «Подрежимном пике» — главе, не имеющей аналогов в российской специализированной и беллетризированной литературе. Очень печально, но безграничная по Всенародному Горю, она будет заключена т о л ь к о Им ввиду авторского неприятия покаяния за нижеследующее:

В Советской России в ходе пресловуто-хитроумной партийной «зачистки» будут расстреляны в первую очередь видные деятели партии и государства, во многом негодные лично «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 п р о и з в о л прекратился!

Я пока ещё член Политбюро! Я всё вверх дном переверну, Коба, 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 неуютя, его рычаги, систему смазки и денежно-топливного подкрепления, т. е. заслужили трёх и более смертных казней. Но был выход из



положения, в которое попал Коба после смерти симбирского Гегемона: оппозицию нельзя было расстреливать! Она должна была пожизненно работать киркой и лопатой, например, на строительстве XX века (географические безумцы вполне могли этот проект подсказать) — насыпи для будущих автобанов по маршруту мыс Дежнёва — одноимённые о-ва — Уэйлс, что на полуострове Сьюард, штат Аляска, США. Вот и породнились бы коммунисты за счёт утопленных, убитых, заморенных и затравленных «оппозиционеров» с американскими «пилигримами» задолго до Ленд-лиза и лобовых лоббистов МВФа (срок уплаты долгов по первому — 2001 год, а по второму вашими правнуками и правнучками).

Советники Хозяина, надо признать, были бессовестными лгунами с нелитературным актёрством подхалимажа. Причём, без банальных отбеливаний Самого, нам 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 (известных 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, увы, внестатический контингент служащих наркоматов, производств, управленческих и исполнительных кадров по всем ступеням социалистического общежития. (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 привела к самоубийству» (самое массовое

*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.



прикрытие официальных убийств; промолчали: Солженицын, Лихачёв, Сахаров, Ковалёв, — может, намекнул перед уходом «тунеядец» Бродский?).

Ни «Война миров», ни «Путешествие на Луну», ни тем более 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 прямо в кабинете замнаркома Ежова, лжеморехода Фриновского. Официальный итог классически-диктатурный — «умер от сердечного приступа»... (Зачем же ты шёл на подлог, башка по зарубежу, зная обо всём, на такую работу? О да, так или иначе, кто-то должен был эти посты занимать, но, непонятно, почему эти очень жестокие люди не смогли объединиться в кулак новой диктатуры против существующей?). Ответ один, и он так же прост, как ежедневный выход на работу: тысячам «слуцких» была выгодна н и н е ш н я я !!! Начальник Главного управления пограничной и внутренней охраны НКВД, позднее нарком ВМФ Фриновский настолько замотал свою жизнь многоячейстой 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».

Позднее выяснится, что «проблем» у «культовиков» на фоне потрясающих успехов с гибелью тысяч строителей-зэков — были миллионы. Конкретизируя мысль — это были не миллионы — то был **Н А Р О Д 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. Федько, А.С. Бубнов, В.Н. Соколов, В.Д. Грендаль, В.М. Примаков, С.А. Меженинов, 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 неописуемого коварства будут ликвидированы това-



рищи, 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, К.А. Нейман, А.В. Федотов, А.Я. Сазонтов, И.Я. Хорошилов, И.И. Гарькавый, В.А. Антонов-Овсенко, 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 изощёренной 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)...



Страшно и спустя годы сказать, что этот список далеко не полон!

Всенародная эйфория борьбы с «врагами народа» примет чудовищно-маниакальный характер, давя жерновами энкавэдистской машины корни и фундамент представительной дипломатии, военного атташата и первых лиц военной интеллигенции, обучавших импозантную молодую смену...

Мы не можем поднять всех. Пройдём только околицей всесоюзного кладбища, которого, между карательным прочим, иногда вовсе не было. Вспомним и поклонимся им, безвременно ушедшим от нас людям: военным атташе в Китае и Японии — Лепину Эдуарду Давыдовичу и Ринку Ивану Александровичу; в Великобритании — Путне Витовту Казимировичу 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 Николая Евгеньевича, первого начальника кафедры по истории Гражданской войны в ВА Генштаба РККА; бывшего Наркома боеприпасов СССР Сергеева Ивана Павловича; начальника курса Военной Академии имени М.В. Фрунзе Тальковского Александра Александровича; старшего руководителя Академии Генштаба РККА, профессора Верховского Александра Ивановича и помощника на кафедре военной истории той же Академии Свечина Александра Сергеевича; начальника кафедры (там же) члена ВКП(б) с 1919-го Вакулича Павла Ивановича и начальника ВА связи имени В.Н. Подбельского беспартийного Гарфа Вильгельма Евгеньевича...

Практически по единой преступной формулировке были арестованы и преданы забвению (те, кто выращивал мощь РККА и ВМФ СССР!) начальник кафедры Военно-транспортной Академии РККА Владимир Саламанович Лазаревич, преподаватель ВА им. М.В. Фрунзе Замилацкий Григорий Саввич, научный



редактор «Военной энциклопедии», бывший комдив Лукирский Сергей Георгиевич, начальник кафедры иныза Военной артиллерийской Академии им. Ф.Э. Дзержинского Орлов Александр Григорьевич, лидер курсов «Выстрел» Инно Александр Александрович (Кульдвер) и начальник Краснознамённых химических курсов РККА Грушецкий Владислав Флорианнович, 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 Дмитрий Александрович и ответственный организатор Центрального совета ОСОАВИАХИМа Онуфриев Иван Андреевич; начальник Орджоникидзевского пехотного училища Козицкий Александр Дмитриевич и помощник начальника ВА им. М.В. Фрунзе Павлов Александр Васильевич; начальник Липецкой высшей лётно-тактической школы ВВС Николай Яковлевич Котов и замначальника АБТУ РККА Михаил Михайлович Ольшанский; ответственный инструктор президиума Центрального совета ОСОАВИАХИМа Калнин Карл Иосифович и начальник кафедры Академии Генштаба РККА Алафузо Михаил Иванович. Что сделал «плохого» режиму архитектор санаториев г. Сочи Мирон 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 Вселенной совестью за миллионы убитых в Гражданскую, Горе попавшей в планетный блуд эмиграции, за узурпаторство над тысячелетними верами, её 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, ту Истину, о которой не знали умные и рабы, смеющиеся и погибающие под железным занавесом. Мы уж 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... с у т к и...

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 порядочными 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 Николай Васильевич Ракитин, начальник Военно-транспортной Академии РККА Семён Андреевич Пугачёв, глава Одесского артучилища Шарсков Иван Фёдорович, начальник Воен-



но-инженерной Академии РККА имени В.В. Куйбышева (умершего при загадочных обстоятельствах) Смолин Иван Иванович, преподаватель тактики в ВА им. М.В. Фрунзе Николай Григорьевич Семёнов, искусный знаток оперативного искусства и стратегии, шеф кафедры по этим вопросам в ВА Генштаба РККА Сергеев Евгений Николаевич и, очевидно, его начальник, комкор Михаил Александрович 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.

А катастрофа продолжалась. Её н и к т о не смог остановить ни пулей, ни бомбой, ни ножом, ни по-камикадзэвски — любым самолётом, не сходили с рельс вагоны самых хитрых «эрвээсников», хотя немалый «общак» их родственников укатил навечно по этапу. Бандитский культовый триумвират, восседающий короткие сроки в УНКВД каждой области и пр. территориальных переименованных делений — патронировал узаконенное беззаконие не только по подрасстрельной указке Сверху, но и гигиенно проявлял собственную инициативу. В 1937–1941 годах «пропадут без вести», нередко с семьями, замнаркома оборонной промышленности Георгий Иосифович Бондарь, начальник Административно-мобилизационного управления РККА Abram Миронович Вольне, начальник Управления строительных частей РККА Михаил Лазаревич Медников, начальник ВВС КБФ Горбунов Михаил Алексеевич, начальник отдела артбаз Артиллерийского управления РККА Ольшевский Фаддей Иванович, замначальника Разведуправления РККА комдив Александр Матвеевич Никонов, начальник III отдела Генштаба и шеф по Военным сообщениям РККА Аппога Эрнест Францевич, военный советник при маршале Чойбалсане комкор Леонид Яковлевич Вайнер и начальник Главного управления пограничных и внутренних войск НКВД комдив Николай Кузьмич Кручинкин...

Та же судьбинушка была полнокровно и психологически уготована совсем не утомлённым Солнцем представительным товарищам: Никифорову — командующему ВВС ТОФа; Николаю



Николаевичу Васильченко — помощнику генерал-инспектора ВВС Красной Армии; Базилевичу Георгию Дмитриевичу — секретарю Комитета обороны при СНК СССР; Анатолию Ильичу Геккеру — начальнику отдела внешних сношений штаба РККА и комкору; командующему авиацией особого назначения комкору Хрипину В.В.; Ивану Алексеевичу 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 Рихарда Зорге, начальнику Разведуправления РККА Яну Карловичу Берзину, армейскому комиссару 2-го ранга и «Старику» по внешней разведке (достаточно напомнить группу «Дора» Шандора Радо)*.

Не может вычеркнуть Рука Памяти, пусть в чём-то ошибающихся, но славных мужчин Отечества, которых з а п р е щ е н о 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 Петре Алексеевиче (ПриВО), Николае Владимировиче Куйбышеве (ЗакВО), Белове И.П. (БВО), Грязнове Иване Кенсориче (САВО), Яне Петровиче Гайлите и Сергее Ефимовиче Грибове (УрВО и СКВО), а также без начальника Управления ПВО страны А.И. Седякина и начальника Артуправления РККА Н.А. Ефимова...

Увы, этого внутренне обезумевшей диктатуре, её бездонному чреву оказалось мало. Внеразумные памфлеты создавала также подрасстрельная пресса. Ажиотаж на режимном сленговом поводке 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 горно-стрелковой дивизии

*Агенты НКВД за границей убьют изобличителя тирании, знатока арабско-мусульманского мира, автора книги «Записки разведчика» Георгия Сергеевича Агабекова.



Гамбай Мамед оглы Везиров и начальник штаба КВО Василий Петрович Бутырский...

Были подведены под постановления Особых совещаний при НКВД — начштаба ЛВО комдив Анатолий Васильевич Федотов, начштаба ХВО комдив Пётр Лукич Соколов-Соколовский, замначальника Аэрофлота СССР Иван Фёдорович Широкий, командующий войсками УрВО комкор Горбачёв Борис Сергеевич и инспектор при НКО по военной работе ОСОАВИАХИМа СССР комкор Жан Фрицевич Зонберг...

И опять же, «за двурушничество, антисоветскую деятельность, агитацию право-троцкизма, левоэсэрта, меньшевизма, анархизма, за засорение руководимых ими коллективов классово-чуждыми элементами» были арестованы, расстреляны и умерли в заключении — начальник ВВС ОКДВА Феликс Антонович Ингаунис, его начштаба Васенцович Владислав Константинович, начальник бронетанковых войск того же округа комдив Сергей Иванович Деревцов, начальник ВВС Приморской группы Иван Яковлевич Флоровский, комкор без должности, член партии с 1919-го Гаспар Карапетович Восканов...

Тогда же будут схвачены и преданы аморальному следствию и суду начальник кафедры Военно-электротехнической Академии Кауфельдт Фёдор Петрович, замначальника Военно-инженерной Академии дивизионный инженер Георгий Хрисанфович Потапов, его хорошие знакомые и друзья в том же звании — помощник начальника Инженерного управления РККА Александр Павлович Бандин, начальник Управления связи РККА Аксёнов Алексей Михайлович, начальник Технического управления РККА Бардовский Стефан Васильевич...

Отец старшего автора раскрытой перед вами книги, дед моего сына, Василий Фёдорович 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 окупёвых. Кто ж тогда в моём возрасте мог представить, что такой же вкуснющей 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 Константина Васильевича; заместителя командующего УрВО комкора Матвея Ивановича Василенко; заместителя командующего ПриВО Кутакова Ивана Семёновича и его коллегу по должности в БВО Николая Николаевича Криворучко; командира 9-го стрелкового корпуса комдива Георгия Николаевича Кутателадзе и начштаба СибВО Зиновьева Ивана Зиновьевича; начальника 7-го отдела Генштаба РККА Ивана Фёдоровича Максимова; командира тяжёлого авиакорпуса Жана Яновича Погу и командира корпуса ВУЗ КВО, также комдива Ивана Дмитриевича Капуловского...

В одном сверхтрагедийном ряду с ними комиссар и командир 5-го стрелкового корпуса Евгений Сергеевич 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 И.М. Гринберг и бригадный комиссар К.И. Озолин. Репрессируют Госиздат и ОГИЗ РСФСР, в лице А.Б. Халатова...

Умервцлены сталинизмом: Андрей Павлович Мелик-Шахназаров — беспартийный командир 16-го стрелкового корпуса БВО; командир 14-й стрелковой дивизии, член ВКП(б) с 1917-го Жан Иванович Лаур; начальник отдела внешних заказов НКО комкор Владимир Михайлович Гиттис; сотрудник Разведуправления РККА комдив Дмитрий Константинович Мурзин; комендант и военком Киевского укрепрайона Княгиницкий Павел Ефимович; ветеран кавалерии, комдив и командир 1-го кавкорпуса Михаил Афанасьевич Демичев; командир 7-го стрелкового



корпуса Роголёв Фёдор Фёдорович; военком и комендант Летичевского укрепрайона комдив Юрий Владимирович Саблин; старший руководитель кафедры оперативного искусства и стратегии ВА Генштаба РККА Сергеев Евгений Николаевич; командир 15-го стрелкового корпуса Владимир Владимирович Тарасенко, — ветеран Гражданской войны как и многие названные, комдив; комендант Могилёво-Ямпольского укрепрайона Раудмец Иван Иванович; начштаба ЗакВО комдив Сергей Михайлович Савицкий; помощник командующего войсками ЗабВО по ВВС Шалимо Михаил Николаевич; командир 39-й стрелковой дивизии ОКДВА Дмитрий Сергеевич Фирсов и командир 9-й кавдивизии Константин Петрович Ушаков; помощник командующего войсками ЗакВО по МТО комдив Георгий Александрович Тухарели и командир 20-го стрелкового корпуса комкор Калмыков Михаил Васильевич; командир 2-го стрелкового корпуса Яков Иванович Зюзь-Яковенко и комдив Семён Васильевич Никитин, командовавший 11-м стрелковым корпусом БВО...

Николай Николаевич 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 истребителя И-180, а постигшие эту машину во время испытаний неудачи называл роковым стечением обстоятельств, — пишет в мемуарах «идеалист» А.С. Яковлев. — Много горького скопилось в его душе, и я решил, что лучше не спорить с ним сейчас.

...Члены правительства при обсуждении письма высказались против этой машины. Может быть, 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 ч а с т и ч н о 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 сам Николай Николаевич. Однако эта машина оказалась невезучей и, даже больше того, роковой...

Перед войной Поликарпов работал также над двухмоторным самолётом «ВИТ» (воздушный истребитель танков). Николай Николаевич правильно и своевременно понял, что для борьбы с танками ещё до их выхода на поле боя наиболее эффективным оружием может стать штурмовик. Однако осуществить свою идею ему не удалось: самолёты «ВИТ» — первый и второй опытные экземпляры — на испытательных полётах из-за ошибок, допущенных при проектировании, разрушились в воздухе, похоронив под своими обломками экипажи во главе с лётчиками-испытателями Головиным и Липкиным». (Более подробно о биографии «летающих танков» сильно заболелшего от катастроф и партийных «чисток» Поликарпова см. статьи одарённого авиаисторика М. Маслова в спецжурнале «Авиация-космонавтика» наших дней, а также изобретательно-скрупулёзные анализы творчества Николая Николаевича, опубликованные ранее — в СССР и за рубежом. — *Р. С. В.*).

Александр Сергеевич, крепко поддержанный С.В. Ильюшиным в предисловии, далее ещё более, так сказать, щепетилен:

«Если учесть, что все эти трагические события произошли за сравнительно 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 ближайших сотрудников Николая Николаевича привлекался к ответственности (вплоть до расстрела или «счастье» — ИТЛ. — *Р. С. В.*), то станет ясно, почему Поликарпов молча и неподвижно сидел передо мной. Можно было догадаться, что творилось у него на душе в тот тревожный вечер.

Мне пришло в голову, что хоть мы и молчим, но на самом деле безмолвно обмениваемся мыслями — так ясно всё было обомим. И вдруг, как бы в подтверждение этого, Николай Николаевич встrepенулcя и с болезненной улыбкой спросил:

— Так что же делать?

Трудно мне было ему ответить, да я и сам почувствовал, что



Николаю Николаевичу, собственно, и ответ не нужен, ему просто необходимо облегчить душу...

Это был крупный организатор, человек больших знаний, огромного опыта, железной воли, не говоря уже о конструкторском таланте. И вот теперь, после того монопольного положения, какое он занимал в течение многих лет в нашей истребительной авиации, вдруг убедиться в том, что его обогнали молодые безвестные конструкторы, создатели истребителей МиГ (Яковлев ошибался: И-200 (будущий МиГ-1) был разработан в ОКБ Поликарпова. Микоян и Гуревич лишь классически довели машину до ума в новом ОКБ (1940) вместе с сотоварищами. — *Р. С. В.*), ЯК и ЛАГГ, было очень тяжело.

Он прекрасно понимал также, и, я думаю, глубже, чем кто бы то ни было из конструкторов, что оказаться с пустыми руками перед Родиной в самое тяжёлое для неё время — это не только личная неудача. Ведь каждый член его многочисленного коллектива верил в главного конструктора, в его талант, знания, опыт. Ему верили и ждали, что он подскажет выход.

Вокруг работы Поликарпова стала создаваться нездоровая атмосфера, — справедливо отмечает Александр Сергеевич. — Нашлись любители при удобном случае л я г н у т ь этого заслуженного человека. Однажды, при обсуждении в Кремле авиационных вопросов, кто-то (!) подал даже реплику о том, что «давно надо прикрыть конструкторское бюро 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 (редчайший добряк!) сказал, что нельзя забыть о заслугах Поликарпова в создании истребителей И-15, И-16. Нельзя забыть и о том, что он создал самолёт У-2, на котором в течение 15 лет готовились кадры нашей авиации.

Этим обсуждением был положен конец злословию в адрес Поликарпова (хвала Диктатору! — *Р. С. В.*). Однако в работе его преследовали неудачи.

— Так что же делать? — повторил свой вопрос Николай Николаевич.

— Прежде всего не падать духом, ведь вы не случайный чело-



век в авиации. Вас знают, ценят, и от вас вправе ждать и ждут новых замечательных машин, не хуже, чем И-16 и «Чайки»...

Резонно спросить: как не падать духом, когда предательство, подонческо-инстинктивные «выкрутасы» доносчиков, «выдающеся» 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 поистине 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 Пётр Порфирьевич Байрачный, командующий Амурской Флотилией И.Н. Кадацкий-Руднев, командир 1-й бригады субмарин ЧФ флагман II ранга Григорий Васильевич Васильев. До сих пор практически ничего неизвестно новому поколению о судьбе именитых в своё время флотских военачальников: главы научно-технического Комитета по кораблестроению при УВМС РККА Н.И. Игнатьева; 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 быть помилованы в такой 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: только к началу 1940 года весь Высший личный состав Рабоче-Крестьянской Красной от крови армии и флагманов Военно-Морских Сил, куда входили дивизионные инженеры, политруки, комиссары, капитаны, интенданты и тысячи сотрудников Наркоматов, от которых зависело их полное вооружение-перевооружение, — будет почти полностью обезглавлен с садистской помощью ОГПУ-НКВД-НГБ, позднее попавших так же, как их жертвы, под очередной свинцовый шквал новоявленных «правдолюбцев от партии», желающей, по-видимому, пустить «концы в воду»...

Какие можно 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?.. Видится, Злодейская цифра межнациональной, всесоюзной катастрофы занижена, поскольку статистика была в руках сталинистов. Затем 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 товарищ-господин В.В. Бакатин (в двух формах-устной и книгопечатной: «Избавление от КГБ», Москва, Изд-во «Новости», 1992).

Но он ещё не был мальчиком, когда спецмашины НКВД, получившие в народе прозвище «Чёрное вороньё», побывают почти в каждом дворе, не разграничивая в своих действиях часовой или же временной пояс. Подло показательно, что кроме



арестов напрямую, будет отработана и повсеместно внедрена целая система «театрализованных» захватов виноватых, но больше безвинных сограждан, дабы не спугнуть тех, кому ещё предстояло увидеть спрятанный под капюшоном Череп Пролетарской Фемиды. Ещё более страшно и печально, что многие, зная цену собственной головы за знание многого — к ужасу для себя и семей, к «этому» готовились, верили в свои 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, к глубочайшему сожалению, невозможно представить даже с помощью киногениев братьев Михалковых (несколько натянутые по мягкости подачи сознанию, поздноватые х/ф «Ближний круг» и «Утомлённые солнцем»).

По желанию, заново перечитывая данную главу, 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, блестящим командующим и политработникам Азовской, Каспийской, Волжской, Амурской, Дунайской, Пинской и др. малых речных и озёрных Флотилий...

Николай Герасимович Кузнецов, своевременно сменивший далёких от проблем Флота наркомов П.А. Смирнова и М.П. Фриновского, будучи «омытым» водой войны на посту военноморского атташе и главного морского 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, что 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 трагически сокращённого костяка элитного 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-бриллиантной коммунарискратии и сегодня умалчивают поразительный по античеловечности факт из недавней маршевой истории СССР. Так, «горькая парочка» одержимых революционеров — Джугашвили-Куба-Сталин и Скрябин-Браун-Молотов, на которых у Герберта Уэллса не нашлось чернил для застопорения их личностей в честной книге «Россия во мгле», в один день 12 декабря 1938 года приговаривают к смерти 3167 соотечественников, и не помышлявших «вредительствовать» 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 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,

*Не выдержав тисков репрессий, накануне войны покончит жизнь самоубийством нарком авиапромышленности и лидер одного из авиазаводов М.М. Каганович.



в огненных идиолов — подняли меч на родимый народ? Кто подсказал вам, падшие лгуны, выйти с ним на предвоенную войну со своими большей частью малоимущими согражданами?!»... Не отсюда ли предательство сотен Власовых?!

Многоточия, многодумие. Безграничные многоточия — их, безусловно, 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, Владзимирский, копия по террор-заданиям со Скорцени — Судоплатов, а также их частично стоящее «на караул!» — уголовное по мозговой «структуре» окружение, много чему научившееся по методе Дзержинского, Менжинского, Землячки, Блюмкина и Камо, Бокия и



Трилисера. Георгий Сергеевич Агабеков напишет о них бессмертную правду, за что и будет убит...

Не далеке «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, Виктора Михайловича 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 — это всё равно, что Пугачёву с Орбакайте попросить привезти свежих бананов с Северного Полюса без помощи Киркоровых. Но... на самом, конечно, деле, тут явственно выводится выжигателем заповедь: «Нашёл — молчи, потерял — молчи!»

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 добывались «показаний» и умели грамотно, красочно составлять протоколы».

Ну, что вы на такое откровение скажете, кутята «марсо-пепси-прикольные»? Мурашки по нервной системе не бегают оттого, что перед вами отнюдь не зацензуренная, вещественная полиграфия Дьявола? Сегодня он уже не таков, он хитрее, ласков и смеётся... Глядь, а нация при лоске и ломке прилавков от явств (списанной дури зарубежья) вымирает, целенаправленно-скотски наглеет и опускается... Разве сие мы раньше не проходили? Разве нам — россиянам, Жизнь уроков не задавала?!



«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 подсказывали с фамилии. По-моему, скажу правду, если, обобщая, заявлю, что очень часто показания давали следователи, а не подследственные. Знало ли об этом руководство Наркомата, т.е. я и Ежов?

Знали. Как реагировали? Честно — никак, а Ежов даже это поощрял. Никто не разбирался, к кому применяется физическое воздействие». (Всюду — разрядка наша. — *Р. С. В.*).

Закономерно возникает конституционный вопрос: ПОЧЕМУ обладавший полномочиями госвласти Председатель Президиума Верховного Совета СССР (фактически президент), всесоюзный староста М.И. Калинин не решился умертвить тех, кто репрессировал и глумился над многомиллионным народом, ещё всхлипывающим от братоубийственной Гражданской войны, покосивших родню — недавней нищеты и голода??? «Ювенальность» Андрея Платонова потеряна в том «Котловане»...

Увы, и к первому, по западным меркам, государственному лицу, видимо, применялись — психологический зондаж души, политшантаж родственников и ближнего круга, с возможными прямыми намёками с глазу на глаз о физической расправе над ним и его окружением. А ведь старейший ленинец не был глупцом. Кремлёвский долгожитель, по сути, выпестовал фаворитов партии, они росли на его глазах! Страх ли его смял как чистого коммуниста, само заигрыванье с Кобой или духовный паралич при диктатуре? Кто сегодня Истину молвит?

Не следует исключать из памяти и того, что не один «бронепоезд стоял на запасном пути» — были, но не долго, были в Совдепии думающие и горячие головы, способные умертвить всепоглощающий хаос недурно продуманного Режима...

И вот заметьте, как он — КУЛЬТ ЛИЧНОСТИ — аукается хотя бы на старшем авторе: в 1962 году мною было создано простецкое стихотворение. А вот публикация его вышла к народу



через... 30 лет в однотомнике избранного «Шапка Мономаха», изданном типографией «Труд». Зачем такие подробности? Всё просто: на её месте не раз хаживали Лесков, Бунин, Поликарпов. Вот только здесь стояла главная церковь Введенского девичьего монастыря. Сгорела потом церквушка образца 1703–08 гг., словно почуяла оккупантов в ночь со 2 на 3 октября 1941 года...

...Ах да, нелюбимые (ненавистные) цензорами стишки (зато тепло встреченные населением и русской диаспорой за рубежом):

*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 статьь,
Державно-мощным некрологом
Страну стремятся запугать.*

*И скажет женщина седая,
Познавшая и глад, и страх:
— Простит Господь...
Я не прощаю!
Стоямя стоять бы им в гробах!**

Казалось бы, вот он, назрел финал! Куда уж там. У нас на Родине, если по-хорошему разгонишься, бывает — не остановишься. А всё потому, что маршируя в колоннах в духе коллективизации, первых пятилеток, надрывной стахановки (и в сё

*Опубликовано СМИ Отечества в количестве 1.000.000 экз., после выхода 30.000 книг «Шапка Мономаха».



за копейки и палки трудодней!), народ оказался в наикрепчайшей мотне идеологического бредня, из которого самые крупные «особи» случалось, «выпрыгивали» на два «берега» — ИТЛ и ВМН. Не о каком с точки зрения «трусовиков бюджетов» юродстве не может идти и речи, ввиду того, что пионеры, комсомольцы, коммунисты и слепо верящий честный рабочий люд — оболваненные идеей враждебности со всех сторон, совсем не знавшие закулисья и интриганства кремлёвщины — продолжали широко шагать по стране с лозунгами и песнями, атрофируя мысль, что Путь-то угоден лишь одной... Диктатуре, лицемерно прикрывшейся пролетариатом. Вот «о чём» не смел шутить Тёркин Твардовского...

Красная Армия, ВМС, ВВС СССР становились всё сильнее без всяких там заграничных морей, а народ, его лучшие сыны, продолжали погибать совсем не по своей воле. Жертвами грязной лжи, зависти, доноительства интриганов и безумных карьеристов падают ниц выдающиеся 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», проломили череп); Маяковский (Лиля Брик, коль нервный и наглый, получи дуло и — не бойся, стреляйся!); певец крестьянского быта, борец за деревню Клычков (Лишенков). Судебные органы, мало что 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. Бабея и М. Кольцова. Будет репрессирован автор пьесы «Диктатура», украинский писатель Иван Микитенко. Застрелится грузинский поэт Паоло Яшвили. Не обойдёт кошмарный рок и белорусского писателя Михася Чарота. Друг и наставник С. Есенина, поэт Николай Клюев исчезнет навсегда, за декламирование своих произведений «Разруха» и «Погорельщина». Припомнят и Осипа Мандельштама, мол, не хлестай ВЧК по щекам в лице террориста Я. Блюмкина, катавшегося с Рерихами в Тибет...

Придворные поэты и писатели славили деяния как солнцели-



кого Вождя, так и мужественного народа по долинам и по взгорьям, равнинам, рекам, озёрам, океанам и морям через официальное скоморошество плясунов-частушечников. Может быть, им повезло с пайком, может быть, их дети росли более улыбочивыми. Наверное, мало кто из них уподобился земельному поклону Льва Толстого, становившегося за соху. Но, если с торжищами и массовыми спевками вопрос ясен, то как уяснить себе, что «вражьем элементом» стали, конечно же, по лжи — певцы Пётр Лещенко, Вадим Козин, Константин Сокольский, Юрий Морфесси, Александр Вертинский?! Бунину вручают Нобелевскую премию в 1933-м, но на родине его не видят так же, как и Андреева, Куприна и др. «белоэмигрантов-контрреволюционеров» Сикорского, Рахманинова, Шаляпина, князя Друцкого-Соколинского, Иванова, Билль-Белоцерковского и неординарно мыслящего фундаменталиста по всемирному еврейству Семёна Дубнова. Так стоит ли удивляться тому, что попадут в опалу джаз Леонида Утёсова и гастролировавший в ходе войны оркестр Олега Лундстрема, позднее — золотой трубач, «белый Армстронг» Эдди Рознер, угодивший в Магадан, и Лидия Русланова, впридачу с «пошлой цыганкой» Изабеллой Юрьевой? А ведь ещё, попросим не забывать, существовали кино, театр, цирк, спорт во всех видах, наконец, Учителя во всех сферах и просвящённые работники Издательств! И всюду — испытания и трагедии — полосатая палка о двух концах...

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. Чаянова, 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. Клейменова, Г.Э. Лангемака

*Тем более — «Завтра была...»



(одного из авторов БМ-13 «Катюши»!), С.П. Королёва, выдающегося авторитета японоведения Н.И. Конрада...

«Троцкист» Королёв попал в одиночку Бутырки летом 1938 года, как «вредитель» в области военной техники и ракетостроения. Константина Циолковского — почтенного дедушку воздухоплавания, хватали ещё на заре революционных времён. Обижали сообщество ракетчиков Фридриха Цандера и блистательного гения Юрия Кондратюка.

Чёрт возьми, или Бог! всю страну не уместить как надо на страницах не то что главы, — книги! Профессор Академии Генштаба РККА Александр Иванович Верховский рвал горло, крича в 1918-м о Голгофе Русской Земли, верил, как и большинство его сверстников, во спасение Отчизны, родного народа под лозунгами «Родина, единение и правда» во имя возрождения России!

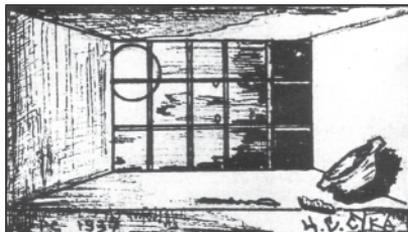
Что ж вы так, адмиралы суши, мысли, стратегий и Вселенной? Не прочли что ли великого астролога (в полюсном понятии хронического шизофреника и алкогольного чернокнижника) Мишеля Нострадамуса, ушедшего из жизни в год основания града Орла Иваном Грозным???

Вот его краткое послание из Салоны от марта 1555 года (под сим и поставим условную точку):

Ц е н т у р и я I, катрен 3



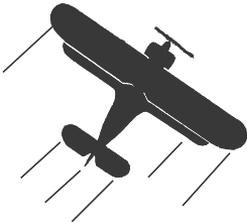
*Я вижу, как рушатся царские троны,
 Когда их сметёт людской ураган.
 Республику сделает хуже короны
 И белых и красных жестокий обман.*





Глава седьмая

БАТОРЫ* НА «ЧАЙКАХ» и «ИШАЧКАХ»



- Папа, папочка! А зачем наши лётчики защищали Китай и Монголию?
- Время, сынок, было такое...

Из разговора в «Детском мире» при покупке сборной масштабной модели истребителя И-16. 80-е годы, XX век.

Давайте, пламенные читатели, нарушим шаблонизм советских и постСССРных ВУЗов. Пойдём более сложным путём — объективным раскрытием мысленно-иероглифических лабиринтов из истории агрессора — Императорской Японии, по-самурайски Дай Ниппон. Хотим мы этого или не хотим, любим мы что-то или ненавидим, однако смешны любые дискуссии под девизом «Мы, только мы, а не они — герои!». Наоборот, каждая нация претендовала в те кровавые годы на геройство, согласно утомляющей разум, повсеместно неповторимой античеловеческой идеологии. Умно сокрытая лжеисториками Сталинская попытка-мысль попользовать Китай и Монголию в качестве Великой Антимикадовской стены для защиты рубежей лагерного коммунизма — с патриотического взгляда, может показаться очередной «гениальностью» «первого кормчего» XX века. Великое начинание, спасение Поднебесной и сухэ-баторцев от меча, выкованного и остуженного недрами

*Батор, в переводе с монгольского — богатырь.



Страны Восходящего Солнца! Кредиты — извольте; самолёты, авто и мото, оружие, тягачи, лошади, обмундирование — получите; уважаемые китайцы, старайтесь, защищайте своё достоинство, воюйте, пожалуйста! Кто же из них помог нам конкретно на Восточном фронте? Ответы унесли вместе с дамбами мутные воды Хуанхэ и Янцзы. Но то, что Загадочный Китай послужил Буфером для России ценой тысяч погибших, в ходе оккупационного ужаса японезов — ни в кои века не подлежит забвению...

В Соединённых Штатах Америки с лёгкой (и часто безответственной) руки кинодокументалистов знаменитый киносериял о Великой Отечественной войне прошёл перед миллиардами глаз под «лейблом» «Неизвестная война». Честный, эпохальный, с трудом созданный материализм хроникально-аналитического кинематографа не осветил того, что «неизвестность» позорно, уже годами «присутствовала» в умах Двух Америк. Помня о том, что японцы их первые кровные враги, ни с того ни с сего пришла в голову мысль, что если четыре года стали неизвестными, то что говорить о Ханка, Хасане и Халхин-Голе?! Размышляя о ляпсусе десятилетий, очевидно, что для заокеанского населения события вокруг военной географии превратились во временных заложников или «белые пятна» за дальностью горя и расстояний...

Стратегическое, целенаправленно-общенациональное желание отколотой от материка Японии вновь присоединиться к нему с помощью оружия имеет (да, да имеет!) многовековую историю. Великие самураи и полководцы, сёгуны Минамото, Асикага, Хидаёси, Ода, Тайра, Ходзё, Токугава и выходцы из Императорской династии при поддержке захватнически настроенных, родовитых кланов, в своё время пролили Океан крови как соотечественников, так и истязаемых их мечом подневольных свободлюбивых народов. С веками политика расширения захватнических войн и влияния на близлежащие страны редко покрывалась «пушком» мнимой договорной миролюбивости. Хотя на сёгунатство и бакуфу было наложено негласное всеобщее хакакири, с приходом Императора Мэйдзи и его Незавершённой, но своевременной буржуазной революции, придворной аристократии — кугэ, Совету старейшин — Гэнро, лидерам княжеств Тесю, Сацума и мн. др. умудрённым воителям виделась необходимость



развёртывания широкой экспансии, по мотивам «божественного предначертания японской нации на Земле».

Не будем мучить читателя хитроspлетениями закулисных интриг и ещё более сложным становлением монопольного первенства кланов Мицуи, Ясуда, Мицубиси, Ивасаки, Накадзима, Фудзивара и Кухара. Полупудовой саги заждались, конечно, и другие «дзайбацу». Имеет похвальное место беспрецедентное по масштабам и замыслам грандиозное строительство Императорского Флота, заявившее о своей убойной опасности при Цусиме и Чемульпо всеми видами стволов и торпед.

В эру «Великой справедливости» — правления Императора Иосихито, мудрого и болезненного человека, помнящего рассказы отца Муцухито об «инциденте в Оцу», когда мечом полицейского Сандзо Цуда был ранен молодой Николай Романов, экстремизм крещёных порохом и триумфами генералов и адмиралов совсем не походил на тлеющий уголёк в «хибати» буддийского или синтоистского монастыря. Параллельно штудированию всемирной военной истории и стратегмов, с одобрения «Сына Неба» шла усиленная разработка собственной доктрины во внешней, а также внутренней политике с привлечением баснословных капиталов. Сырьё, природные и рабские людские ресурсы, обеспечивающие буквально осязаемый золотой мираж реакционерам в духе Мицуру Тояма и Рёхэя Утида, закреплённый молчаливыми улыбками и кивками одобрения маршалов Ямагата, Ояма, нервного генералитета и Адмиралтейства под флагом адмиралов Като, Того, принца Фусими и других — вот что ставилось во главу угла под крышей «ради счастья народа Ямато».

Уважающий Всемирную историю читатель, думаем, не запмятовал, «чем» закончилось «хождение за три моря» названных флагманов Соединённого Флота с 16-ти лучевым Солнечным стягом на общем, образно говоря, надводно-подводном борту, строившимся не без внимания корабелов и финансистов Великобритании, США, Италии и Германии. Русско-японская война, фактический разгром и пленение плав-единиц Императорского Флота России и частично устаревшего Флота «богдыханов» Поднебесной, бесчеловечная перекачка ресурсов Кореи



под кнутом адмирала Макото Сайто в бюджет монархии — всё «это», так сказать, «начало движения омашиненной цивилизации XX века», к сожалению, подтачивает словно прибор, Скалу Всеобщего Горя...

Поверьте, сие не «битьё по глазам» и не увлечение сленговой образностью, то бишь стилистикой. Например, рабочим и служащим «Мицуи», без разного рода переосмыслений после всего вышесказанного ранее и сейчас, было некогда размышлять о психологических и нравственных факторах, просиживая сутками в позе «дзэн», ибо работа на износ исключала Путь к осознанию истины и просветления. Пока по префектурам шло возвеличивающее воскрешение «Бусидо», львиная доля с «жатвы» войны оседала под «Домом Мицуи» или «Дайнити» короля бизнеса Эйити Сибудзава в таких масштабах, что, глядя на них спустя время, ощущаешь себя «черепашкой ниндзя» на телеантенне супернебоскрёба Токийского мегаполиса. Так стоит ли удивляться стремительному взлёту компании без уоол-стритовских падений, имевшей к тому времени сорок — кораблей? Это же настоящий и мощный Торговый Флот!!!

Ну, ладно, там торговля, — как торговали, так и будут торговать, заторговавшись до того, что самобытная Япония не может существовать без торговли, как Тихий океан без Гавайев. Законы рынка, хоть и они расстреливаются по-теневому, не обязательно свинцом из магазинов закалиброванной «якудза», есть мирное дело во благо процветания как бюджета с конституционным началом, так и собственных бездонных карманов (цифры лгущей статистики намеренно опускаем).

Немалого любопытства и, разумеется, отдельного исследования заслуживает неординарная деятельность вездесущей внешней разведки. Давно не секрет, что благодаря избегающим сакэ умам из Кемпейтай, Дзехокеку (секьюрити Императорских Армии и ВМС), другим более мелким и частным наследникам традиций мирового сыска, правящая и «гумбацная» (военная) элита страны была в курсе 60% всего, что возникало в авиационных кругах союзников и врагов к началу Первой мировой войны. А ещё до этого, «танцующий кабинет» во главе с искусственным политиком, адмиралом и Гэнро Хиробуми Ито неоднок-



ратно выслушивал доклады вернувшихся из Европы офицеров, относительно мирового развития авиации и всех выходящих из сего перспектив для Японии. Тайный Совет — Симицуин — внимательно рассмотрел вопросы по будущности аэропланов и дирижаблей, но более волновался по поводу усиленного строительства КВЖД, проводимого под контролем августейшей семьи Романовых. Мало кто из дальневосточных соседей вспомнил тогда об Арисугава-но-мия и консультанте «по тайнам» Такэаки Энмото, якобы собиравшихся в дорогу в Северную Пальмиру, по настоянию главы нового кабинета Масаёси Мацуката специально для извинения за инцидент, в ходе которого у наследника престола Николая появились раны от меча в двух местах, от затылка до виска длиною в три сун. Тогда «Токио-асахи», уважительно повествуя о России и её трудолюбивом народе, не преминет заметить, что раны (сун равен 3,03 см) будущего самодержца Всероссийского «не представляют опасности для его жизни. Вскоре он должен выздороветь».

Справедливости ради необходимо подчеркнуть, что наши отношения с Японией, в основе своей уходящие глубокими корнями в славное прошлое времён великих странствий и свершений, складывались в пользу обеих могучих в мирном понятии держав. Можно не верить чернокнижникам, гадалкам, астрологам и знахарям с колдунами-еретиками, но ранение последнего из Романовых, да ещё в голову за 13 лет до «сэнсо» (войны) с Японией видится достойным Общечеловеческого Гороскопа...

Быстро пролетели эти годы. Никто точно не подсчитал, сколько же воды и крови утекло с тех пор, вроде как обозначивших безаварийный фарватер мира. Увы, дружба со Страной Восходящего Солнца, как окажется, не сложилась, несмотря на то, что многие самураи, простолюдины, бизнесмены и ремесленники, чиновники и рыбаки, рудокопы и поэты, гейши и рикши, рисоводы, художники и икебанцы всей душой хотели породниться с «краснобородыми богатырями» — «гайдзинами» (чужестранцами)...

И вот, секретная информация от закордонных дел мастеров, работавших где официально-открыто, а где под роскошью «бу-мажных» консульств, фирм, атташатов и прикрытием гуманно-



го проявления «тяги к учёбе», ложилась на стол блестящего авантюризмом генеральско-адмиральского «кулака» милитаризма. Анализ данных говорил о том, что Россия располагает 263-мя боевыми аэропланами, Германия — 232-мя, Франция — 156-ю, Австро-Венгрия — 65-ю. По три десятка машин имели Великобритания, США и не желавшая отставать Италия. Думающая Япония, немало чего подрастерявшая за многовековую самоизоляцию, проводимую жестокими сёгунатами и бакуфу, совсем недавно приступила к производству аэропланов, и, закупая их малое число за рубежом, находилась таким образом на «околице» самолётостроительной индустрии.

Действительно, авиация Дай Ниппон поначалу была отстающей, несмотря на пророчества пионера отечественного воздухоплавания Исабуро Ямада. При этом надо быть слепцом, чтобы не увидеть, что впоследствии Родина Хризантем и семясна расцвела поистине поляной авиадостижений, столь значимых при оценке сугубо азиатского критерия как страны, так и последних. Именно они — авиауспехи и классически, логично продуманный Закон самолётостроительства, как выяснится позднее, способствовали вероломству наступлений и не имевшему аналогов самопожертвованию лучших сынов Ямато в ходе обороны Страны Богов на заключительном этапе Второй мировой войны...

Однако н и к т о — ни Тэнно-хэйка, ни величайший из Гэнро Киммоти Сайондзи, ни принцы Хигасикуни, Коноэ, Такамацу и др. высокоуважаемые в Империи авторитеты, к горечи своей, не осознали вовремя о ш и б о ч н о г о п у т и своей взрывной, искони воинственной нации. Печально, как мудрая и трудолюбивая, по преданию дружившая с выходцами из созвездия Сириус, ОНА — всё население страны, в свете лучей Богини Солнца Амаэрасу — не смогла уразуметь, что соединение с материком Евразия возможно только мирным путём, путём Договоров со всеми народностями, в т. ч. Океании и Австралии!

Прогрессивный и человеколюбивый шаг вперёд во благо жизни родного народа и соседей, ввиду националистических устремлений по типу «Азия — Азиатам!» — оказывается, был в те годы н е в о з м о ж е н. Первопричина преступлений государственного масштаба и катастрофы миллионов семей — видите



ли, «территориальная ущемлённость и миссия Японии руководить Миром»...

Исходя из столь вселенских предназначений, следовало взрастить негнувшийся Стальной колосс мощнейшей промышленности, завоюющей небо, сушу и океанские мили пока лишь только по бумажным утопическим планам, в обрамлении многообещающего реализма, в виде роста благосостояния японского народа, без учёта процента гибели его самого, «варваров» и «недочеловеков». Религия, театры, кино, издательства, все виды частной деятельности и даже чистый доселе мир ребёнка после триумфа японского оружия в русско-японской войне попали в капкан идеологии, ставящей их под быстрое осмысление вопроса «Быть или не быть?» В связи с переосмыслением изжитков феодализма и появления по всей префектуральной земле «цунами» буржуазного мира, за «полноводность» коих всей душой ратовал великий реставратор Его Величество Муцухито, становится ясно, что формирование национальной авиации сжимается границами очередного этапа развития страны. Следовательно, если вы где-либо читали об отсутствии проницательности молодых японских авиаконструкторов, всячески стремившихся преодолеть новую для себя науку дома и за рубежом, можете считать пришедшее к вам скоротиражированное «пособие» пасквилом на мировую авиацию. Помните, ни одна из передовых держав теоретически и практически не дееспособна построить захватническо-оборонную промышленность за пять лет, как вам лгали учебники и лекторы, похожие на Сергея Филиппова из «Карнавальная ночи».

Не прибегая к тенденциозности изложения фактов, скажем, что довоенный отрезок по Григорианскому календарю с «веером» национальных праздников не был украшен какими-либо определёнными, спортивными, рекордными, проектными и «перелётными» самолётами, как, например, в Англии, Франции, Италии, СССР и США. Учитывая врождённые коварство и хитрость японцев, следует иметь в виду, что они вообще избегали афиширования своих успехов и несчастий на авиационной (и не только) арене. Далёкому от Катаканы и Хираганы человеку, понимающему сверхсложность сотнетомной биографии непредсказуемой на ходы страны, и то можно прозреть: ну зачем потенци-



альному врагу знать о крылатых успехах островного государства, денно и нощно пекущегося о своём могуществе?!

Могущество Страны Восходящего Солнца определяется, ко вздоху нуворишей и ювелиров, отнюдь не золотом, хотя его у неё неподсчётное секретное Н Е М А Л О. Если раскрывать каноны нации, дух Японии, спрятанные в каждой скале, реке и ручье, дереве, в самой созерцании живописного окружавшего мира, то воспитанная веками мудрость диктовала её жителям Сутру: мечтать, думать, ещё раз думать, стремиться к высотам выше Фудзиямы, и что показательно — не крича, не хлопая в ладоши, а потихоньку, молча или, по-другому, скрытно-размеренно...

Те россияне, что посетили Японию, не заслужив этого трудом и умом, обыкновенно заблуждаются не в расписании рейсов Москва—Токио (15 полётов в неделю при сравнении с 7-ю в Нью-Йорк; что за «зорге и николаи» катаются «на спине» Аэрофлота?), а в самой оценке самобытных Японских островов. Туристические маршруты и несколько «внепланетная» урбанизация, вызванная не столь «ноу-хау» и погоней за иеней-долларом, как опять же территориальной ущемлённостью, ставят в основе своей бывших коммунистов и их новое поколение в тяжкий тупик безысходности перед прогрессом мысли в полном смоге.

Приспособленцы журналистики, за исключением многоуважаемых Цветова и Виноградова, конечно же, испачкались кляксообразным бумагомаранием в рамках известных издательств, очень много якают, не имея на то ни сэнсейского, ни академическо-перьевого права. Напевая оды автоматостроению, банковскому сектору, монополиям тяжёлой и лёгкой промышленности, узаконенной «якудза» (о крестьянах работа типажна — Ноль), передовому судостроению и склочности по ряду нюансов Сил самообороны и НАТО, молодцы и вековухи восточных наук, не претендуют ни на татуировку карпа, ни на дан дворника в квартале Гион в Киото. Так зачем же аккредитировать в дальних (не обязательно у айнов) землях Мира чуждых к бытию народному высшеобразованных бездарностей? Ответ можете поискать в «Горячем пепле» Александра Овчинникова, но правильнее и справедливее у Николая Иосифовича Конрада и его пяти (не более) учеников...



Неологисты и эвмные футуристы под «ру» нередко представляют Дай Ниппон по крайним, или, если хотите, сверхбанальным понятиям — страной глухих или надуманно-лирично (подражают хокку) — страной с ускользящей красотой. Это ошибка сознания, и слепые подтвердят наши слова: красота красивой мысленная, нежели зримая; тогда ты её ощущаешь разумом, сердцем, телом...

Да простит читатель за уход от темы вне оглавления. В рассматриваемый период красота была застолблена ничем иным, как отзеркаливанием широкоизвестной самоизоляции эпохи Токугава, но в другом, более хитром и выгодном для всех префектур ракурсе. Матрицы знаний, початые передовыми представителями общества в XVII веке — «голландоведами», как и отмена самоизоляции Японии от внешнего Мира, взрастили урожай талантов на грешной братоубийством земле. Стремясь достичь собственного признания в Море с единовременным сбросом пут шантажа командора Перри, генконсула Харриса и неравноправных Ансэйских договоров, завсегда таи Императорского дворца XX столетия красноречиво убеждали Иосихито, и позднее Хирохито, в надобности профильтровки международного опыта ведущих держав, проектирующих и производящих крылатые аппараты. По мнению в большинстве своём родовитых князей, баронов и самурайских отпрысков с вековыми корнями — ускорение общей Программы развития военно-промышленного комплекса без соблюдения данного параграфа тормозилось на полном ходу, сродни публикации Исикава Такубоку «Памяти адмирала Макарова»...

«Склеивая» исторические осколки трёх эр — Мэйдзи, Тайсё и Сёва, мы видим панно под заглавием «Не могло быть иначе». Как ни притупляло быт сакэ и ни убаюкивал семясэн, как бы ни хотелось поцеловаться и поваляться с привлекательными такката и гейшами, невысоким, но сильным духом мужчинам Японии, по не зависящим от них обстоятельствам, предстояло погрузиться в Трагедию. Родина сакуры, икебаны, редкостной живописи и вышивки, знаменитых театров Ноо и Кабуки, постоянно дрожавшая от землетрясений — только-только становилась на колёса, шасси, днища летающих лодок и поплавки



«гидро» с «лицом» американско-европейского торгового компания, возрастившего усиление самурайского военного потенциала, вернувшегося им насмерть секущим бумерангом...

Синтоизм остаётся синтоизмом. Однако экономическо-иенная «Фудзияма» была аккуратно сложена «папами» тяжёлой промышленности, одноимённого машиностроения и судостроения. С приходом в денежный оборот Империи золотого стандарта под занавес XIX века, средства укрепили «корни» и дали мощные ростки без кавычек, ибо в них олицетворялся скачок технического прогресса страны от Курил до Рюкю (Нансэй). Прочный, «сейсмический фундамент» путём проб и ошибок был всё же заложен, задолго до того, когда россыпь живописно-цветущих островов будет омыта смешавшейся с водой кровью и нечеловеческими страданиями. Повторяем: з а д о л г о...

Здесь не обойтись без упоминания ведущих компаний Императорской Японии, поскольку названия станут для каждого японца гордостью, а затем будут греметь по Планете, будоража умы европейских и новосветских владык монополизма от игрушек до маслосъёмных колпачков в двигателях внутреннего сгорания. Сейчас в наших руках бесценная фотография с изображением шикарной кареты Императора Муцухито с символом власти на борту — Золотой Хризантемой. Кто же мог подумать, что она предшественница всех «Ниссанов», «Тойот», «Исудзу», «Мицубиси» и прочих «Лексусов»?!

...Вынудив отречься от престола последнего сёгуна Кэйки, главный реставратор эры под своим именем (западная транскрипция — Мэйджи) создал почву для восхода отнюдь не «дождевиков», ибо его Родину полил не просто дождь, а золотой ливень как своих богатств, так и неслыханных по размеру зарубежных инвестиций.

Так, в 1876 году была основана компания «Мицуи буссан». Вслед за ней последовало рождение паровой компании Нихон юсэн («Мицубиси»), кораблестроительной «Кавасаки дзосэндзё» и одного из магнатов тяжёлого машиностроения «Исикавадзима-Харима дзюкогё». В довольно сжатые сроки к ним присоединились частные и объединённые фирмы, правда, с маломощным производством. Многие будут вскоре торпедирова-



ны банкротством. Но пока они существовали, пока люди работали на себя и на них, а не прекрывались народом в мэриях, — это было всё равно, что сыпать в закрома рис в редкий урожайный год...

Старт XX века символизирован для Страны Восходящего Солнца появлением не только буржуазно-помещичьей партии Сэйюкай, но и зарождением набирающего силы оппозиционного движения народовольца Сэн Катаяма. Воля народная никогда не находила компромисса с властями — инакомыслие будет потоплено; пример тому судьба Дэндзиро Котоку и Тосихико Сакаи, основавших Общество простого народа. Сожалеем, но раскрыть массу случаев под общим заголовком «Опасной мысли — гильотина!» на страницах данной книги не представляется возможным...

В то же время, на фоне цепляющихся, словно колючки, религиозных противоречий, рождённых в думах раннего и позднего феодализма, а также исповедующих различные каноны сект, нищеты бедняцких кварталов, считающего зёрна крестьянства, латающего плохонькие, старые сети рыболовного люда и узаконенных классовых предрассудков («эта») — с триумфом состоялся пуск металлургического завода Явата. Безусловно, первая очередь выпускала отнюдь не мечи.

Краткая монопольная экскурсия, как поймёт читатель, актуальна хотя бы для поверхностного показа единого лица капиталистическо-монархической Японии. Но даже там, в Империи, вряд ли подсчитали количество поклонов, улыбок, сувениров и визитных карточек, которые имели обширное место после разреза ленточки в фойе крупнейшего Промышленного банка страны — «Ниппон когё гинко», созданного в противовес поднаторевшему на иенах-долларах «Дайнити». Финансовая радость друзей и опасная злоба конкурентов уходили в те дни в страну «Гармония грёз» — т.е. Тихий океан уже тогда виделся переименованным, как, впрочем, и прилегающая к нему суша.

«Полный вперед!», провозглашённый не без помощи Императорского машинного телеграфа на всю державу, кое-где, как «Микаса» на мели, основательно замутил воду, но рост патриотизма был зрим и показательно всеохватен. Война с Россией и



захлестнувшая Японию волна бесчисленных переговоров, соглашений, договоров, претензий и подрастающего шовинизма с раздутым превосходством расы, лишь подлили дорогого масла в огонь уже поднимавшей голову гонки вооружений.

Низкорослые лошади военщину, по понятным причинам, не устраивали. Остро ощущалась нехватка тракторов и автомобилей. Казной «вываливались» сотни, миллионы тысяч иен признанным колёсным авторитетам Америки и Европы, что не очень ценилось в Империи. Участие в Больших гонках и призах для ревливой Японии, естественно, отпадало. Однако в козыри маркизов, лордов и пэров следует отнести 1907 год, когда было начато производство отечественных авто, на первых порах с иностранными комплектующими.

Рассудительно оценивая общий КПД массовки, находившийся под капотами, не желавшие опаздывать японцы прекрасно понимали, что двигателестроение — авиационное, газотурбинное, дизельное и паровое — первый шаг к покорению тысячкмильных расстояний, а значит и всего того, что под этим стоит. Достижения и опыт, приобретённые моторостроительной и автомобильной промышленностью зарубежья в ходе изнуряющих механиков, гонщиков (как и эксплуатируемых ими нещадно разнокомпоновочных болидов) автмотогонок, буквально на выражах трасс схватывала юная авиапромышленность развитых государств. Наизусть знающей гимн «Кимигаё» Японии не стоило читать лекции и лаять рупором прессы по поводу далеко идущих перспектив, связанных с высокооборотистым бегом коленвалов и поршней. В силу смекалистого восприятия пунктов и подпунктов науки международных рыночных отношений, молодое и поседевшее самурайство, не послабляя обожаемой им бдительности, смаковало возможность сменить цепь на карданную передачу, с параллельным скачком «табунного» составляющего двигателей большого литража...

Как видим, вынося за поля бумообразные интерпретации, скорость наземных экипажей переросла в более стремительное перемещение людских масс в небесах. Таким образом, канва развития «красно-солнечной» авиации была косвенно зависима от заслуг изобретателей Ленуара, Отто, Бо де Роша, др. светил



техники, и в первую очередь Карла Бенца и Готлиба Даймлера. Есть в этом «крутящем моменте» и своя «степень сжатия»: все эти люди поставили свой дар заради жизни человека, мало чего подумав об убийственной на прожекты и деяния грядущей моторизованной военщине, не зависимо от расцветки госфлага...

На примере Страны Восходящего Солнца последнее отразилось как морда динозавра у водопоя, ибо самолётные армады Эры Преступлений с рождения были призваны воевать и охранять завоевания былых и ныне здравствующих Императорских династий. Многие будут выпускать, словно судаки, колючие перья: мол, династия едина, а завоевания относятся к одному из «успешных» кабинетов министров, мастерски изучившему Периодическую систему химических элементов Д.И. Менделеева. Правильно, эрудиты! Стирание высоких ступеней иерархии власти неподвластно любому виду гэта всех времён, начиная с кодекса «Тайхорё» (если не на пару веков раньше), и заканчивая заступлением на много чего помнящий трон миролюбивого Его Величество Акихито...

Главными событиями, характеризующими технический взлёт Дай Ниппон на заре XX века, видимо, следует считать основание головной компании «Мицуи гомэй» в 1909 году и последующее через год начало производства аэропланов. Примечательно, что в 1909 году ведущие державы находились практически в равных индустриальных условиях, т.е. прибегнув к резким, кардинально-неординарным решениям согласно национальной специфике, нет сомнения, что в последующие годы Круговорот Жизни в Природе мог сменить направление вращения неизвестно в чью пользу.

Данной формулировке вопроса найдутся противники, поставившие на «рулетку» бытия ссылку на «зачатки гниюще-глобального кризиса капиталистической системы», на «верхов, которые не могут по-новому» вкупе с «ростом понимания в народных массах Маркса, Каутского, Энгельса и первых «Искр» Ленина. Величайшая Ложь при воспоминании о повальной неграмотности населения! Русь не прочла Толстого, Пушкина, Гоголя и Лескова (далее свыше 150 мыслителей). Так откуда же в ней, и куда круче, в Японии — «понимание Маркса»? Да его



и сегодня толком не перевели, смутьяна самосознания необъединённых наций!!!

Бог с ними, с отрёкшимися от него большевиками, эсэрами, меньшевиками, анархистами и откровенно провокаторским, уголовным, не желавшим работать сбродом, поверившими в гадкую утопию не от мира сего*. Все знают: дрались свинцом тогда. Бьются на машинах и ныне, так и не уразумевав, что «пробку» для себя и толпообразного инстинктивного общества создают... да-да, правильно, они сами...

Итак, обозначив составляющее эскадрилий в преддверии Первой мировой войны ранее, не грешно отвлечься на цифры от 30 сентября 1909 года:

Франция имела и содержала — 27 аэропланов;

Северо-Американские Соединённые Штаты — 17;

Великобритания — 6;

Германия — столько же;

Австро-Венгрия и Бельгия по 5;

Швейцария, Италия, Испания и Россия — на каждую... пара;

Скрытная Дай Ниппон — 3.

Обидно, конечно, что авиация с романтикой и без таковой, ещё не окрепнув, была сразу же превращена в Орудие Смерти; и надо ж додуматься, «оседлали» её в «жеребёночном» возрасте, без скидок на «слабые рёбра» и «маленькие копытца»...

Результат крепкой хватки военщины, что говорится, налицо: к концу Первой мировой в крылатых формированиях Армий и Флотов воюющих и беспокоящихся о своей обороне стран было **60 000** самолётов различного назначения и, что немало важно, неповторимого по многоликости конструктивно-детального ассортимента с «вагонами» аксессуаров.

Япони, как вы понимаете, ничего не оставалось, как наблюдая за успехами России, Франции, Англии, Италии и США идти к ним на дипломатично-инженерный поклон, подразумевающий покупку авиалицензий лидирующих на этом поприще фирм. Помимо документационной волокиты, гибкая отработанная политика внедрения своих представителей всюду закреплялась

*Последователи марксизма навечно омрачили суть учения бунтами, террором, казнями, революциями, репрессиями тружеников и гражданскими войнами.



приобретением наиболее практичных образцов аэропланов с тяготением к машинам моря. Немало надежд возлагалось на закупку проверенных боями комплектующих эскадрилий.

Интересно, что модные по тому времени дирижабли не прижились на Родине ниндзя, по всей видимости, из-за обильного числа катастроф всемирно известных «Гроссов» и «Цеппелинов», как и их младших более малых собратьев. Признание дирижаблического опыта на престижных кафедрах воздухоплавания мировых институтов и университетов с различными Академиями, смеем заметить, требовало от японцев более категоричного рассмотрения аэростатики. В 40-х гг. видные умы из НИТИ в Йокосука, «Эта Дзима», лётных школ Цутиура и Касумигаура, Нагойского высшего технического училища и др. учебных заведений припомнят практику бомбардировок с борта «тихоходных болванок» и воздушных шаров, но... они опоздали, а мы поспешили...

Наряду с этим видим особую значимость в том, что Николаевская Россия, преуспевающая в новых открытиях и разработках на «ниве» авиации, ввела ощутимый процент бессонницы глубокорелигиозной стране в качестве мысленного десерта под чайную церемонию. Мимо армейского и военно-морского атташата, как и «гражданских корейцев и китайцев» по фиговым, но классно отпечатанным документам, не могло проскочить нижеследующее:

- 1911 год — полковник Сокольников внедрил радиосвязь аэроплана с землёй;
- 1913 — изобретательный офицер Поплавко впервые испытал в воздухе пулемёт — главное оружие самолёта того времени;
- в том же году РВВЗ выводит в буднично-боевую вахту 4-моторные гиганты Сикорского «Русский витязь» и «Илья Муромец», доводятся поплавковые варианты;
- немногим позднее не раз отличился Григорович, самородок-инженер Лобанов разработал нужную России схему аэроплановых лыж, многоуважаемый рационализатор господин Котельников своим изобретением — первым в Мире ранцевым парашютом — спасёт тысячи пилотов на всех сторонах будущих фронтов...



Императорская Япония была насторожена и ошарашена. Она страшно спешила избавиться от аутсайдерского клейма и, не жалея золотых «кирпичей» и банкнот, топила ими топки паровозов, судов, баки авто и мотоциклетов в целях взаимовыгодного сотрудничества с хай-сосайети (высшим светом) мировой авиаинженерии. Поскольку кипарисовые «скауты» (так изредка называли тогда истребители) не устраивали будущих фехтовальщиков в небесах, своевременно (1912 г.) запускаются металлургические реки по неохватным желобам компании «Ниппон кокан».

Спустя шесть лет Буря пролетарской революции в бывшей царской России закутила смерчами «рисовых бунтов» в Стране Орхидей. Много, в основном, честного, простого люду погибло на пути к мнимой свободе и равенству, сгнуло в застенках, находилось под надзором жандармерии. Однако народные волнения, очевидно, слабо коснулись «Мацусита дэнки сангё» — электротехнической компании, основанной в 1918-м.

Двадцатые-тридцатые годы значительно орошены богатыми событиями в истории развития японской промышленной индустрии. Лелея мандат на владение Маршалловыми, Каролинскими и Марианскими островами, Империя последовательно празднует победы, омрачённые Ужасом землетрясения 1923 года. Так, за три года до Общенациональной катастрофы, погубившей тысячи соотечественников, была рождена знаменитая автомобильная компания «Тоё когё». С приходом главного «осевого» союзника Гитлера, грохочут цеха её вечного конкурента — «Ниссан дзидося», а через год гиганта тяжёлого машиностроения «Мицубиси дзюкогё». Перевооружается Советская Россия. Немыслимые уловки находят опекуны и слуги Люфтваффе. Бенито Муссолини видит «Фиаты» на каждом африканском перекрёстке и аэродроме. Франко кричит о Пришествии Демона коммунизма, а Япония открывает шлагбаум новым компаниям, в частности, транспортной «Ниппон цуан». Одновременно включён «зелёный свет» боевым концернам «Каваниси кокуки», «Накадзима хикоки», «Хитати кокуки», «Айти Токэй», «Тати-кава хикоки», «Ватанабэ теккосе» с жизненным кредо — самолётостроение. Немалую долю ассигнований и заказов правитель-



ства и военных ведомств получит неохватное количество мелких фирм...*

Мы намеренно избегаем преобразований власти (как верховной, так и кабинета министров), не касаемся «молодце-путчистов» и терроризма по отношению к марксистам, откльдываем натуральное цветоделение болезненной диорамы «Крестьянство и власть в Японии». По этим и многим др. вопросам нами создан фундаментальный труд «ВЕК ИКС» (рассмотрены Россия—СССР, Италия, Германия, Япония, Великобритания, Франция, США, менее полно др. страны), рождённый в мучительных условиях в ходе десятилетий (авторский объём (для буквоедов) составил свыше 2000 машинописных страниц). Ищите, друзья и недруги! Быть может, вы увидите там не только себя, но и прадеда, бабушку, деда, отца, мать, сестёр и братьев, ибо счастье авторов в том, что томик посвящён погибшим и выжившим в аде войн людям...

При этом японского глубоководного спрута — монополизм — мы не отпустим, как бы он ни извивался, ни волок нас в бездну и ни портил глаза вам и нам своими органическими чернилами.

Неудивительно, что компаниям и поощряемым рабам производств придётся оперативно включиться в конкурентную борьбу, сопутствующую эволюции и деградации капиталистического мира. Нервная гонка за первенством на военные заказы породила безжалостную схватку магнатов-ветеранов с преуспевающими и стоявшими на грани банкротства фирмами мелких и средних предпринимателей. Чутьё коммерсантов в те дни многим отказало, что, несомненно, спровоцировало всплеск самоубийств в их вечно замотанной среде. Тем, кто не наложил на себя руки, но продолжал, видите ли, «мешать» «куромаку» (бонзам теневой экономики) гарантировались отстрел, финка в живот и дежурный «формулист» в непредсказуемом месте, как всегда, с мощным мотором. Расцветали шантаж и похищение родственников, фальсифицированно-подкупные («доброжелате-

*Среди них производители униформы и снаряжения Японских ВВС — ТТК, Такасима, MAN (филиал второй фирмы в Маньчжурии), Тоа, Аомицу, Кавай, Фудзикара и др.



лями») суды, подло и неожиданно в роли убийцы могла выступить антигиппократовская медицина. Жалко, конечно, тех, кто, еле уловив запах «орхидей свободы», был ликвидирован за ум и нежелание подчиниться диктатуре Хидэки Тодзио и криминалитету навроде Нобору Ямагути, Кадзуо Таока или Ёсиро Кодاما.

Ушедшим не по своей воле самоубийцам, которым, увы, не нашлось места в тени храма Ясукуни — перед свершением тяжкого греха, возможно, не представлялось последних дней в нищете, или в роли «мальчиков на побегушках». Ошибается тот, кто думает, что японцы повальные эгоисты; второй причиной безвременной смерти кормильцев следует вывести известную в любом народе ситуацию, когда помимо детей и жён надо содержать ближайшую родню, если она нуждалась в одежде, лекарствах, и самое главное — в заботе. О другой касте «предпринимательства», самосжигающей жизнь в посещениях опиумно-дурильных домов и затяжных алкогольных «полётах» по борделям, не стоило бы и словечка молвить. Но нет худа без добра: и она жила со штампами страны Ямато...

Добрый человек, композитор Есимото старается идеализировать звучание своих «Японских фонариков», испещряя ноты. А «колоссы» тяжёлой промышленности «Мицубиси дэнки», «Исикавадзима дзосэн», «Дзидося когё» и «Хитати сэйсакусё», «Гасу дэнко», «Сибатура сэйсакусё» и «Икэгаи тэкко» «обросли» непосильными заказами, стремясь раскрутить масштабы производства с исключением брака и привлечением новых технологий, наконец, строго следят за качеством выпускаемой продукции под перлом «На материк!». Правительство напрягалось больше, чем вполтину сил, зная, куда будет брошена бронированная мощь со всеми её дорогостоящими, топливо-жрущими потрохами. Многие позабыли, когда последний раз были в храме. Чувствовалось приближение бога бурь Сусано. Кабинет напрягал военный и чиновничий ряд столь круто, что соотечественники работали на измор, выматывая себе нервы однотипно жвачке, жёванной-пережёванной несколько дней. Размах вокруг «синряку-какутё»* был грандиозен, где-то скрытен (особо в ВМБ).

* В переводе с японского — агрессия. ВМБ — военно-морская база.



Поощрения, авансы, дотации и субсидии лились полноводностью Синано. И некому было додуматься расстреливать Того, Нагано, Йоная, Номура и Ямамото, Сугияма, Араки, Ямасита, Тэраути и др. стратегически мозговитых адмиралов и генералов Объединённого Флота и Армии Хирохито.

Интеллектуальный сок нации, нектар богатств с подмандатных и захваченных территорий выжимался и собирался во всё возрастающем количестве, в целях их скорейшего использования в «ястребиной» доктрине с привлечением индийских слонов. Англо-саксонское, еврейское колониальное засилье на материке срабатывало в «банзайном» мировоззрении костью в горле; наследникам традиций генералов Ноги, Оку, Татэкава хотелось поскорее отворить для него «фугу» с обязательным летальным исходом. При разработке и осуществлении стратегии перехвата власти под прикрытием независимости, адресованной соседским народностям, были все средства хороши: будет надо, выпустим и «мамуси» — смертельно жалящую ядовитую змейку...

Весьма характерно, что представители креативных концернов «Мицуи», «Мицубиси», «Сумитомо», «Ясуда», «Сибудзава», «Кухара», «Окура», «Фурукава», «Кавасаки» и «Асано», используя «тотализаторную» прыть, особо не увлекались контроллингом и контроверзами. У них были цели куда поважнее: любыми (приемлемыми и неприемлемыми) путями добиться решающего влияния на Гэнро — властный и слабокомформный Совет старейшин. Ловко авансируя и избегая aberrации, маленькие и большие авторитаристы установили бдительный контроль над ведущими отраслями экономики по всей стране, лоббируя выгодные для себя кандидатуры в кабинет министров, меняющийся в те годы с быстротою ходов национальной игры «го-бан». Коллекционерам «нэцкэ», воспитавшим, помимо всего прочего, развитую адьюнктуру, не имело смысла навечно усаживаться на валютный запас, словно собакам на сене. И не надо загугливаться по Гиндзе, чтобы узнать, что принц Коноэ большинство кресел в своём кабинете предоставил приближённым Мицуи, куда также входили — политический коммивояжёр Мацуока и будущий послевоенный премьер, большой знаток авиационно-флотских проблем, поставивший под ними «воз» подписей, ад-



мирал Судзуки. Здесь ещё очень много маститых имён, но Япония не обидится, мы проследуем далее. При этом надобно акцентировать, не брифинговость по поводу амикошонства, а то, что многие здравомыслящие японцы той поры не выдержали давления реакционного офицерства. В лобовую столкнувшись с миром вещей и иены, обстановкой искусственного раздувания эйфорийных сенсаций и бумов, более всего трудно дышалось тем, кто был в разуме, понимая, что простой человек — всего лишь живой придаток бездушного механизма государства. Однако даже имевшие нравственное алиби подлежали мобилизации, и как и все, в случае безвременной смерти на производстве или фронте, легко подменялись новым, свято верившим в Викторию нации, безусым юнцом...

В апреле 1937 года, когда у «штурвала» власти стоял краткосрочный кабинет министров С. Хаяси, случилось великое событие в родословной азиатской авиации. Первая неделя месяца ознаменовалась первым стартом самолёта отечественного производства по маршруту Тасикава — Лондон. Зло пошутила судьба над мирной машиной: полёт прошёл благополучно. А название... «Камикадзэ» — вот уж поистине невидимые параллели истории, по которой гуляет сквозняк «божественных ветров»!

Были добропорядочные контакты накануне «Сияющей» эры под Императорским жезлом Хирохито. Никто не думал о войне в последний год царствования его отца Иосихито. Замечательным примером сему послужил перелёт Москва — Пекин — Токио, осуществлённый смельчаками Страны Советов Громовым и Радзевичем в июне 1925-го. Товарищ Волковойинов, участвовавший в покорении пространства и рекламной кампании пролетарской авиации, также старался закрепить дружбу с бывшим городом Эдо, но его постигла обидная неудача: неисправность вынудила приземлиться в Хиросиме. В столицу он прибыл позднее поездом.

«Дело в том, — повествует Громов, — что наш полёт, так же, как и полёт японцев в нашу страну во главе с лётчиком Абе, организовала газета «Осака асахи симбун».

Как только мы прибыли в редакцию, нам вручили памятные подарки и, конечно, фотографировали без конца. Как жаль, что



фотографии того времени не сохранились. (Встречаясь с японскими профессорами в дни Международной конференции «Пушкин и Тургенев», отослав кипу писем и прошений в газетно-журнальные синдикаты Джапан, авторские изыскания материалов не только по Громову были аннулированы, что приводит к нехорошей мысли: с приходом фиктивной демократии, видимо, отлавливается и вскрывается международная корреспонденция. — *Р. С. В.*, 2 000 г.)*. За чашкой кофе, — вспоминал Громов, — японцы показали нам кинофильм о перелёте японцев к нам в Москву (российские инстанции аналогично глухи. — *Р. С. В.*) и... о моём полёте над Фудзиямой, о прилёте в Токио, торжественной встрече на аэродроме. Оперативность, заслуживающая внимания! Фильм был снят и смонтирован блестяще. С огромным интересом разглядывали мы свой самолёт на фоне Фудзиямы, наблюдали за нашим приземлением...

Японцы представили меня к высшей своей награде — «Ордену восходящего солнца». Но тогда наша страна не принимала наград капиталистических государств, и орден заменили... серебряными вазочками. (Нате-с, какие мы гордые! «Радостно было сознавать, что надежды своего народа мы оправдали и задание партии и правительства выполнили с честью», — упоминает десятком строк выше Михаил Михайлович. Спрашивается, что выполнила партия, прикрывшись «умом и совестью?» «Не принимала наград»... до такого сатириконства не додумались бы даже постановщики в Кабуки, а уж про Европу хмыкнем в варежку и помолчим. — *Р. С. В.*).

Мы пробыли в Японии восемь дней. Принимали нас отлично, знакомили с авиационным институтом, с Токио и его окрестностями.

В то время японцы в практике своего самолётостроения широко использовали лицензии, предоставляемые им передовыми странами Запада. До сих пор не изгладилось из памяти впечатление от многочисленных встреч с японцами, людьми энергичными, живыми и хорошо владеющими техникой. А театр уди-

*см. Рассохинское стихотворение в защиту честных мыслителей «Зацензуренные почтамты», «Последняя дуэль» (К 200-летию А.С. Пушкина), Орёл, из-во «Фоллиант», 1997.



вил национальной самобытностью. Надо ли подробно останавливаться на увиденном тогда в Токио и поразившем нас — сколько вышло за эти годы ярких и глубоких книг об одной из крупнейших столиц мира».

1937 год... Год инцидента близ моста Лугоуцяо, год начала войны в Китае, окропленный невинной кровью тысяч погибших. Год начала вряд ли необходимых отпеваний, прокатившихся по всей Японии. Её уроженец, известный за её пределами писатель Кансукэ Нака, спустя время, заклеит ту правду «Сопроцветания», что царила в родных префектурах: «Дьявольские китайцы падают как мухи, сбитые нашими ружьями Мурата или срубленные мечами. Наши войска неумолимо идут вперед, мы размажем китайскую армию вдоль Великой стены...» — горлачили «патриотические» песни взвинченные успехами самураи. Они уже настолько самоуверены, что высказываются за китайцев сами себе:

«Мы не можем победить Императорскую армию». «Тэннохэйка банзай!» ревело дома и на оккупированной земле, ибо «как всегда, наши войска победоносны. Китаёзы терпят поражение, потому что они испуганы...»

Комментарии, как говорится, излишни. Хотя надо признать, что беспредельная преступная наглость сознания ковалась, как и мечи, задолго до тех событий не одним «японским Лоуренсом» Кэндзи Доихара. Она беспрепятственно проводилась национальной политикой под эгидой основных принципов всеобъемлющей милитаризации общества, перед которой нервный Адольф выглядит шагающим назад «младенцем», поскольку вдохновитель уничтожения евреев пришёл к власти всего четыре года назад...

Вторая мировая война, господа и леди, началась не в Польше, а в Маньчжурии. Потом, наплодоносив «наших ружей Мурата» и мечей в тысячных измерениях, последовала бомбардировка 16-ти провинций Поднебесной, погубившая несколько тысяч женщин, мужчин, детей и стариков. Император Генри Пу И был превращён в марионетку и познал личную трагедию, сотканную японской контрразведкой и его «солнечными» советниками, а «недочеловеки» (по агрессоровым понятиям) гибли и гибли под



всеми видами калибров и наступательной техники. Страна Восходящего Солнца вступала в эру военизированного хвастовства и шовинизма, горизонты чужих земель, их природные богатства, отмерялись японскими милями и мерами веса. Поддиктатурная педагогика развернула глобальную агитацию кодекса «Бусидо» и самурайских канонов, ещё более ужесточённых, чем знаменитое откровение Ценутомо Ямамото «Хага-курэ». Резали слух ежедневные разговоры в школах «о храбрых японцах и трусливых китайцах». Имели место семейные трагедии из-за «опоздания» не прозревших, чересчур патриотичных детишек на войну. Было множество дискуссий с привлечением кулаков и «айкути» (коротких бритвенных ножей) по поводу заключения «Антикоминтерновского пакта», ввиду того, что ходили слухи, что Гитлер хочет использовать Великую Японию в роли погонного животного, т.е. осла. Жандармерия, контрразведка и портовая полиция валились с ног в поисках «шпионов» и «саботажников», всех тех, кто только намекнул (письменно или вслух) на в о з м о ж н у ю грядущую катастрофу.

Живописная, интеллектуально-возвышенная, стремившаяся к повсеместной грамотности Япония, столь долго продержавшаяся в самоотречении, вернее, самоизоляции от внешнего Мира! Зачем же ты избрала марши, авиацию и корабли войны?

Поэтическому названию державы с архисложным прошлым как-то не подходит понятие «ж е р т в ы». Лиричные построения сюжетов великих поэтов-романтиков, головокружительно пахнущие символы страны — хризантема, орхидеи, лотосы, цветущая сакура, редчайшее и где-то загадочное искусство всех видов, мудрость буддизма и синтоизма, щепетильное уважение своей истории и предков, казалось бы, говорят о том, что Красоту надо ценить и охранять, потому лишь, что в а ж н о Е Ё в и д е т ь п р и ж и з н и !!!

«Наша жизнь росинка, пусть хоть капелька росы наша жизнь, и всё же...» — в свои годы аккуратно вывел кисточкой гениальный Кобаяси Исса. И всё же... жертвенный путь, на который выйдет Страна Восходящего Солнца, будет не краткосрочен, а многолетен, и жертвы, как покажет новейшая история, поразят современников и потомков своей неисчислимостью...



Гипноз покорения пространства, прямой или косвенный, глубоко проникает в сознание нации, целых народов. Освобождение от его иллюзорных, фантазмагорических тисков бывает очень болезненным и непредсказуемым. Наипечальнее, что Красоте Мирного Общежития Народов и Рас понимают не все. Так или иначе симптомы государственного гипноза и самовнушения — через годы, через десятилетия, аукаются возвращением боли во многих видах человеческой, а не кривоточной деятельности...

И превратятся тогда в скоморошеский балаган все начинания, контактирующие по замыслам с фразой Фёдора Михайловича Достоевского «Красота спасёт мир». Виноваты будем навечно мы с вами, не осознавшие необходимости Планетарной и бесплатной Красоты для всех, если дьявольские силы разрушения будут по-прежнему скрываться под именами богов, ибо когда Дьявол стареет, он становится монахом...

*В эту ночь решили самураи
Перейти границу у реки.*

Эти строки изредка вспоминаемой сегодня песни, полюбому, ближе к водам Халхин-Гола. Кровопролитие, как отмечалось выше, началось с освободительной войны китайского народа, с захватом стратегически важных центров Китая на северо-востоке страны и преступлениями против мирного населения Шанхая, плачущих и бегущих людей предместий Янцзы. Японцы крутили двигатели всех мастей и мародёрски-воодушевлённо маршировали курсом на столицу — архитектурный красавец Нанкин...

Обстоятельства, усугублённые слабостью устаревших ВВС Поднебесной, складывались в пользу летучего и пешего самурайства, что вынудило Китайское правительство к крику о помощи, на который тут же братски-интернационально откликнулся СССР. Могло ли быть иначе, когда «джаповские» бомбардировочные «типы» несли на крыльях смерть и разрушение, многотысячную инвалидность и адский кошмар пожаров? Ра-



зумеется, 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» (более подробно см. названную книгу авторов).

«Доктрино-монристы» родом из США — наши будущие союзники — к сожалению, потакали японскому победному шествию увеличением поставок ГСМ, металлолома, готовых самолётов и авиазапчастей, другими «комплектующими» агрессии, кои востребовались реакционерщиной по ходу её развёртывания и новых планов наступления или, как тогда говорили, «одноактной» войны (предтечи «блицкрига»). Потопленная на Янцзы канонерка «Пэнаи» — грубо говоря, «джонка»; через несколько лет янки будут плакать годами из-за линкорного, крейсерского, миноносного и авиационного металлолома, завязанного на узел двумя словами: «Пёрл-Харбор»...

Советская сторона, крайне заинтересованная в укреплении обороноспособности в районе соприкосновения госграниц с Китаем и Монголией, предприняла ряд политических, договорно-кредитных мероприятий согласно требованиям взрывоопасной международной обстановки. С приходом политической 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. Полынин, «зажигательные бомбы вызвали многочисленные пожары и люди гибли тысячами в огне, когда японская авиация буквально деморализовала население и войска», в Китай была доставлена первая партия советских боевых самолётов. Здесь были истребители Н.Н. Поликарпова, скоростные бомбардировщики А.А. Архангельского, тяжёлые бомбовозы А.Н. Туполева, позднее — дальние бомбардировщики С.В. Ильюшина. Китайские лётчики, весь народ, знавший об акции в защиту его независимости, не нарадовались «ласточкам» и «чижам». Воспрянув духом, битые горем и малоопытностью гоминь-



дановцы 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 искромётно на земле: почти всему лётсоставу предстояла переаттестация. Поэтому, опуская девизность, надо правильно представлять, что такое первоклассная авиационная техника. А пока собиралась в путь-дорогу первая группа советских лётчиков-добровольцев высшего класса и не менее высокопрофессиональный техперсонал, помня о преимуществах и минусах рассмотренных машин ВВС РККА, расскажем подробнее о самолётах противника.

Наиболее известными машинами ВВС Императорской армии из числа задействованных в боевых действиях 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 воздушная «парочка» имела почти одинаковые по мощности двигатели, «выдававшие» свыше 600 л. с., неплохую скорость (370 и 460 км/ч), сравнительно небольшой вес немногим более 1600 килограммов и терпимую по тогдашним воззрениям манёвренность. Важный «параграф» машин боя — скороподъёмность — имела зрительное различие при подъёме до высоты 5000 метров, составляя, соответственно, 7,5 и 5,3 минут. Практический потолок носителей красного солнца с белым окаймлением по окружности был довольно высок и нередко превосходил зарубежные аналоги. Разлёт данных пёстрых по камуфляжу азиатских аэро был не то, чтобы очень существенен. Например, сражавшиеся в тех же местах советские полуторапланы — Р-5, поликарповские бипланы и монопланы, а также штатовские истребители «Боинг Р-26» и «Кертисс Р-40», хоть малость, но отставали от «Мицубиси» и «Накадзима», способных, в силу своей лёгкости, подниматься шустрее их на высоту 10 000 метров. Бортовой арсенал стволов был менее убойным, но это ни в коей мере не означало, что пара смертельно жалящих пулёмётов на каждый истребитель являла собой оружие «царя Гороха»...

С пересмотром тактики ведения воздушных боёв, подтвердивших ненадобность выхода на максимальные высоты (более по-



ловины схваток проходило на средних и малых т. н. «рабочих аренах»), никак не назовёшь репризой продолжительность полёта. Переведа её в значение работоспособность, всякому понятно, что почти восьмиметровые «Мицубиси» и «Накадзима» с моторами воздушного охлаждения были более автономны, чем истребители противника, тем более что никто не собирался использовать их в качестве мишеней на аэродромах. Перфекция азиатской инженерии или её прагматизм? Нет, конечно, всё проще: специалисты по лицензиям просто вложили в свои истребители то, что вошло в международный лексикон под термином «Знак качества». Доступнее, воздушные самураи с «правами» на владение ими (и убийство тоже), могли «работать» пулемётами и крыльями при общем 11-метровом размахе — от 3 до 5 часов, обойдя таким образом уже на «вираже» времени как бывших лояльных союзников, так и оставшихся с начала века русских врагов...

Названный козырь, наличие мощного двигателя, их объединение в одно целое с молодой, но одновременно самой многочисловой и требовательной практикой ведущих авиашкол, училищ, и Академий Империи, а также правильно продуманная ротация кадров, безусловно, «цементно» способствовали первоначальным победам японских ВВС. Однако есть основания предположить, что несвоевременное зазнайство высших офицеров будущего «Коку Хомбу» — Главного штаба сухопутных Императорских 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 исторической ковки мысленно «попала в молоко» не в патронаже проектирования передовых авиаконцернов державы, а в недооценке Воздушных Сил и Воли, Мастерства потенциального противника. Целенаправленно следуя агрессивной программе развития отечественной базовой, и, в первую очередь, морской авиации, умудрённые опытом кампаний и рапортами подчинённых авторитетные ветераны и генералы, видимо, рассчитывали на подвиг смертельного «рандеву» с ВВС Гоминьдана...



Да, здесь не любили полемизировать, расставляя точки над «i» между делом и реваншем; с трудом вышедшая к званиям, должностям, наградам, элита хотела усиления могущества Империи, самой себя, пилотов, мало заботясь о том, сколько жизней будет положено страной в быстрые, словно горный ручей, годы «строительства Великой Восточноазиатской Сферы Спроцветания».

«Слушайте удары молота. Доколе существует этот ритм, искусство не погибнет», — запечатлел Первый день первого года Сёва выдающийся японский прозаик и переводчик Акутагава Рюноске. Веря в Добро и считая, что «счастье писателей-классиков в том, что они как-никак мертвы», он уйдёт из жизни в 1927 году, к счастью для себя, не увидев последующего Ужаса многолетия Сёва...

Так что же вышло? Урны с прахом и безвестная пропажа смельчаков, уверовавших в «великое дело освобождения от белых варваров» и энное количество безымянных могил по обе стороны фронта — это ли не доказательство глобальной катастрофы самосознания нации, величайшей ошибки при выборе так любимого в Японии понятия — «пути»? Увы, стезя невообразимой трагедийности, выбранная добровольно и мобилизационно, будет укладывать в землю не одних вечных завоевателей. Пресс горя будет, не разбирая, давить китайцев и русских, немалое число эмигрантов. Будет лишён сна и много чего передумает виртуозный пилотажник Клэр Ченнолт, руководивший «Летучими тиграми» под опознавательными звёздами США и Гоминьдана... Следуя этому беспредельному (и главное — ненужному!) хаосу осознанного самоубийства поколений, многие факты истории можно опустить или растерять. Согласитесь, дети этих человеческих, а не животных сообществ должны были только дружить, не думая об усложнённой меже — «государственная граница»! Только в данном случае, однако к многонациональной скорби, теоретически, были бы невозможны — ярый антисемитизм, наиподлейше-трагичное братоубийство, кощунственно-преступное изничтожение добрых помыслов, трезвых прав и законов Мирного Общежития Человечества, к сожалению, до сих пор не выработавшего иммунитета к вирусам Захват и Убийство...



Признаём, мало кто из героев и бандитов прошлого категорически задумывался над гибельными вопросами современности, сродни позиции авторов. И сегодня, оказывается, многое прощается, благодаря набившему оскоминный мозоль понятие «н а д о». Надо воевать, надо 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 полуубить крестьянство ради сытости легионов, машинных и административных придатков собственноручно 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 неповадно, 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 этап) призовут войска для подавления восстания отнюдь не с резиновыми пулями) и т. д. и т. п. **НАДО ...**

О чём ещё надо говорить, о каком падении нравов, беспамятстве и бездуховности может идти речь, когда все мы так или иначе погружаемся в Бездну Мрака, хотя исстари **о б я з а н ы** 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 стратегическими докладами видных военачальников РККА, патронируют открытие «воздушного моста» Алма-Ата — Ланьчжоу — Ханькоу. С октября 1937 года по наисложнейшей небесной «магистрале», несмотря на метеоусловия, гористо-пустынные опасности, отсутствие охраны трассы ПВО и аэродромов «подскока», полноценной связи и точек ГСМ, со-



ветские соколы с зари до зари заняты обслуживанием и перегонкой самолётов признанных после Испании боевых марок. Прошёл всего 21 день и в бывшем Верном городе, а по-казахски Алматы, собралось 447 человек, из которых 255 представляли собой лётсостав, остальные — авиаинженеры, техники, шофёры, врачи и административный корпус. Всем им придётся столкнуться как с риском для жизни при перелётах, так и нехваткой связующих малой воздушной армии на пути её следования и последующего аэродромного довольствия. Зримую обеспокоенность, накладывающую смертельную опасность на весь маршрут, вызывала также хитроумная японская шпиономания, внедряемость и фактическая 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», методично-массированно бомбардировали и обстреливали гарнизон и мирных жителей Нанкина. Мобильность китайских войск при храбрости и самопожертвовании кроваво сковывалась тисками линии фронта, зажимающей столицу в осадном радиусе 60-70 километров. Были у агрессора и другие козыри: профессиональная выучка «кокутайцев», транспортные машины, разведывательно-корректирующие крылатые «прилипалы», высококлассное навигационное оборудование (в т. ч. ночное), радиостанции и чётко поставленная система снабжения. О лётчиц поданных Микадо хорошо позаботились «Тойо Телекоммуникацион Егуйпмент Компани», «Сейкоша Компани», гражданские фирмы «Ягучи Индустри», «Нагата» и «Асаки», «Иида», «Гони Лейрер и Хидес».

«Иную картину представляла китайская авиация, — вспоминает ведущий второй группы «Катюш-СБ», смельчак и патриот, её бывший командир капитан Ф.П. Польшин, прибывший со 150-ю сослуживцами в Поднебесную в ноябре по новому маршруту: Иркутск — Ланьчжоу — Ханькоу. — Их парк машин, — поясняет Фёдор Петрович, — являлся, по существу, музеем древностей. Китай в то время не имел своей авиационной про-



мышленности и вынужден был покупать самолёты за границей. Англия, Франция, Германия, Италия и США сплавляли туда всё старьё, давно 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, значительно уступали японским по всем основным лётно-тактическим характеристикам. Японские самолёты превосходили их по вооружению, скорости, манёвренности, «потолку» и грузоподъёмности. К примеру, английский истребитель с громким названием «Гладиатор» летал со скоростью всего до 200 км в час, запас горючего имел на два часа полёта. А американский бомбардировщик «Боинг» летал и того медленнее — 170–180 км в час. Предельное 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.

Крайне тяжёлое положение усугублялось ещё и тем, что по своей подготовке китайские лётчики уступали японским. В Китае не было ремонтных заводов, не хватало запасных частей к самолётам. (Исключение — форпост красновозвёздной 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 за столицу Китая — Нанкин, из 520 самолётов в строю осталось всего 20.

Эти самолёты свели в отдельный отряд и укомплектовали иностранными волонтерами, которых возглавил американский лётчик Винсент Шмидт. Но эти люди прибыли вовсе не для того, чтобы по-настоящему воевать, и тем более жертвовать собой. Их интересовало другое: высокое жалованье, развлечения. Время своё иностранцы проводили в казино, различных увеселительных заведениях и на кортовых 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 даже не пытались скрыть. Один из волонтеров — американец — спросил меня однажды:

— Неужели вы намерены всерьез сражаться?

— А как же? Затем и прибыли, чтобы помочь китайскому народу в борьбе с японцами. Волонтер усмехнулся:

— Была нужда рисковать ради дохлого дела.

— Почему «дохлого»? — спрашиваю.

— Всё равно Китай войну проиграет, — убежденно сказал он. — Китайцы совсем не умеют воевать.

— Позвольте с вами не согласиться, — возразил я американцу.

— Как бы не было трудно — китайцы вышвырнут японцев со своей земли.

— Э-э! — присвистнул американец. — Это утопия.

Китайцы не любили волонтеров. Понять их было нетрудно. Эти чванливые щёголи держали себя вызывающе, хотя ни одного боевого вылета так и не сделали».

Идеологическая ошибочность Полынина, возможно, не его авторства понятна: по одному янки и тому же отряду Шмидта, пожалуй, как и по одежке, не судят. Несколько ниже мы вернёмся к вопросу о действиях американских лётчиков-добровольцев в Китае. А пока, не служа ни тем, ни этим, заметим, что советские пилоты воевали не бесплатно, были одеты не в лохмотья и имели достаточный выход эмоциям, в случае необходимости развлечений. Вот только... н е к о г д а было баловаться бытом на китайский лад, ибо звали на свою защиту население, небо, земля и вода Китая...

Великорусский, т. е. общенациональный советский патриотизм под дисциплинарным сжатием высокоавторитетного командира добровольцев, «русо авиньон», искусного аса и порядочно-го товарища, депутата Верховного Совета СССР Павла Васильевича Рычагова — был незамедлительно 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, естественно, 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 строения. Били гейзеры водопровода, крушился железобетон, рикошетировали осколки бомб и обломки того, что они разворочили. Горело топливо и ломались кости. Рвались нервы, испарялись жизни и судьбы нанкинцев и беженцев...

И вдруг — гром среди опалённого неба: на японцев во весь опор неслись семеро бесстрашных русских, не побоявшихся численного превосходства воздушных самураев, должно, ровесников. Смельчаки Шубич, Беспалов, Самонин, Коврыгин и другие отважные пилоты, словно молнии, рассекли построение заморских бомбардировщиков, стремительно уничтожив три пары экипажей, не представлявших себе, что над Китаем, в защиту его поднялся другой меч — Меч Возмездия. Пылая и соря обломками, теперь они шли к земле или уже догорали на ней, вызвав бурю ликования в стане китайцев. Так прошёл первый боевой день, однозначно омрачённый падением столицы и последовавшей за этим унижающей ретирадой Вооружённых Сил Гоминьдана вглубь державы, стонущей под игом. ВВС в ускоренном темпе были перебазированы по аэродромам и капонирам Наньчана и Ханькоу...

Характерно, что трагедия Китая, по словам Ф.П. Полынина, заключалась в военно-политической инфантильности руководства страны. Она обнажила расцвет прямой измены, взяточничества, продажности, казнокрадства, бюрократизма и эгоистического карьеризма. Фёдор Петрович, как и военатташе в Поднебесной М.И. Дратвин отмечали, что «командующего китайской авиацией генерала Чжоу Чжичжоу совсем не беспокоило её плачевное состояние. Он всячески покровительствовал жуликам и проходимцам, наживавшимся на закупках заведомо негодных самолётов, так как имел от того немалую выгоду. Об этом узнал через китайцев наш авиационный советник Павел Васильевич 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 заведомо негодные самолёты (кстати, новые «Фиат-32», первых партий. — *Р. С. В.*). Когда обнаружались эти злоупотребления, Кун Сянси был отстранён, однако изменить положение в авиации китайское правительство уже не могло», — заключает Полынин, ещё раз подчёркивая, что говорить всерьёз о становлении китайских ВВС и организации отпора японским агрессорам, всё равно, что ходить с решетом по берегам Янцзы...

«Бабочка политики» жена Чан Кай-ши Сун Мэйлин повсюду улыбается и плетёт кокон вероломных интриг вместе с обучавшимся в Японии и СССР мужем, а натурально выводят из штыря их авиацию советские профессионалы военных наук (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, просто выбивающую дотации-инвестиции работу провели военные советники в Китае — Василий Иванович Чуйков, Александр Иванович Черепанов, Павел Семёнович Рыбалко, Александр Яковлевич Калягин, Павел Фёдорович Батицкий и уничтоженный советской псевдоисторической наукой Андрей Андреевич Власов, награждённый Чан Кай-ши орденом «Золотого дракона» и, кстати, ценимый И.В. Сталиным до...*

Немало сил, дней и ночей отдали многие офицеры из Авиационного Комитета ВВС Гоминьдана (по сути, Главштаб авиации): генерал Мао Панчу, полковник Чжан, их многочисленные подчинённые и завсегдаги привилегированного клуба, по иронии судьбы именуемого «Джапан». Как не помянуть добрым словом военкома перегоночной трассы — И.Д. Ветлужинского, уважаемого главного инженера З.А. Иоффе, комиссара

*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.



С.Я. Фёдорова, директора авиазавода Окулова В.А., который выпускал СБ под контролем ОТК во главе с инженером Н.П. Селзнёвым, начальников баз по маршруту Алма-Ата — Ланьчжоу — Моисеева, Платонова, Политикена, Глазырина, Базя, Акимова и посла СССР в Китае И.Т. Луганец-Орельского, как и генконсула Назарова. Все они, как многие другие соотечественники-современники, приложили все силы не только для китайского народа, но и для самих себя, чести своего имени, но коекого 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 П.М. Талдыкин и его китайский коллега Ван, экипаж товарища 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 бомбардировщиков 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 главного штурмана 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 же ежемесячно имена и боевые заслуги замечательных мужчин Советской России — Г. Кулишенко, К. Опасова, Е. Сухорукова, П. Муравьева и С. Фролова, товарищей в расцвете лет — С. Смирнова, Бдайдиева, Резинки, Шустера, Бушина, Рахманова, Воробьева 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. Они любили — Отечество, отцов, матерей, детей, жён, любовниц. Могли быть вздорными, добрыми, хамовитыми и галантными, вы-



пивающими и аскетами, книгочелями или не читающими ничего, кроме школьного курса, да и то технической периодики по авиатематике своего военизированного, в чём-то, очевидно, романтического времени, которое вряд ли раскроет рифма «Мама, а я лётчика люблю!»

Любила ли их Родина, 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». Нам ли о сём судить? Нет? Извините! Простите! Отчизна, бросающая своих сыновей не зависимо от их желания в смертельное пекло, уже не родина — как сказал бы поэт, она просто уродина... И тикающий с е г о д н я год не имеет совсем никакого значения: вы видите, Ч Е М занимается иностранное наше (не наше) правительство...

Правильна или ошибочна данная точка зрения, абсолютно безразлично, поскольку правда не любит пышной фразы, чужда ей приткость испокон. Трусоватая поэтическая богема, 83-летие бездарности которой было недавно отмечено под прикрытием юбилейных дат А.С. Пушкина, Л.Н. Толстого, И.А. Бунина и др. глыбин русской классики, разбивших бы её вдребезги при жизни дома и за границей, неоднократно сворачивала публикацию статей и книг авторов, формулируя отказы по типу «Нельзя так болезненно обнажать ошибки государственного строя, завоевавшего право каждого честного человека быть защищённым демократичной Советской Конституцией». Видите, какой исторический лаконизм, обрубающий право на свободу слова?*

*Банальная логопедия истощённого от пороков псевдописательства частично лишена маски в разрезе XX века авторскими материалами, вышедшими в «Орловском вестнике»: «Все флаги в гости будут к нам», «ЗИС», «Безответное SOS!», а также в Литературных страницах районных газет Орловщины и близлежащих с ней областей (рассказы и были «Ток», «Свободная зона», публицистика «Бездушьем дат не омрачайте!», стихотворения на военную и гражданскую темы). Выражаем сердечную признательность редакторам, понимающим, сколь важно ценить мысль, слово, бумагу — Д. Порушкевичу, Г. Жуковой, А. Кононьгину, Г. Майорову, А. Агашкову, А. Сидорову и др. Огромная благодарность профессионалам типографии «Труд»!



Правда... Кто её зрел в анфас и профиль? Что за божественная у неё фигурка, какие у нее глаза? Как она ходит и на чём перемещается в виртуальном, но всё-таки реальном пространстве, которое чёрно-белыми тонами рисует жизнь, наконец, трезвое и пьяное сознание?

*Неукротимая, как Волга,
Как Ганг и Нил...
Ей дай простор!
И не беда, что зреет долго —
Зато весомей приговор
Всем полуправдам,
Полукривдам,
Премьерам,
Шейхам,
Королям...
Кому-кому,
А Правде видно,
К Т О
Прибирал её к рукам!*

Другой пример (а их тысячи!) — семь строк из поэтической тетради «Житие хутора Бурелом» (к-з им. В.И. Ленина):

*За ужином, под волчий вой,
Захарий молвил, с месяц как смурной:
— Сидеть, кутята, никуда!
Вьюжка-то — опасная...
Я помню Орбаты под кобурой:
После Иосифа демократия?
Ой-ё-йой...*

Так-то оно так. Напоминая о спецпопункских «деревнях» НКВД, где пропало немало китайцев (были, были такие, а, чтоб мужчины не импотентировали, приглашались комсомолочки Сибири — добровольные сучки режима), продолжим согласно главной теме главы.

Беспримерна по отваге и мастерству, конечно же, воздушная



эпопея истребительной авиации. Степан Павлович Супрун, Константин Константинович Коккинаки, Алексей Сергеевич Благовещенский, Григорий Пантелеевич Кравченко, Антон Алексеевич Губенко, опытные авиаторы — А. Шими́нас, 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 авторитетные 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...

Высших эпитетов языков и наград за воинскую доблесть на века заслужили тяжким ратным трудом 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, «мистер Икс» — Пинавт, Коврыгин, Беспалов, Матвеев, Опасов, Кукушкин, Соловьёв, Глебов и Михайлов, Владимиров и Гридин. Не подлежит забвению жизнь и индивидуальная тактика воздушных боёв, разработанная 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, знойной красавицы-блондинки лет под 30, как и пр. японско-белоэмигрантских агентесс, ненавидевших коммунизм...*

Добродушный по натуре ветеран ВВС РККА и Советской

*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.



Армии, виртуоз воздушного боя и командир Георгий Нефёдович Захаров, в своё время следуя курсом на Сиань, оставит будущему бремя зажимающих душу воспоминаний о небесно-жестокое противостоянии в Испании, Китае, а также о страшных баталиях Великой Отечественной. Ближайший друг П.В. Рычкова и его жены-лётчицы Марии, прославленных 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 истребительно-бомбардировочных формирований, спустя годы, в кругу семьи, воздушной смены и притких библиографов волнительно делился пережитым:

«Началось всё с воздушного боя, в котором нам удалось зажать и посадить японский истребитель И-96. Мы не могли заполнить эту машину в течение чуть ли не года, и вдруг такая удача!

Дело обстояло так. Во время боя один И-96 неожиданно стал уходить со снижением, хотя никаких видимых повреждений на нём заметно не было. Я решил, что лётчик ранен. Не упуская его из виду, вскоре понял, что истребитель явно идёт на посадку, и поспешил следом. Происходило это над ровным степным пространством — условия приземления были благоприятными. Кроме японца и меня сел ещё один истребитель И-16. Это оказался лётчик Тун. В тот момент, когда мы уже приближались к японскому самолёту, раздался пушечный выстрел — японец застрелился. Из кабины его самолёта потянуло гарью. Я быстро влез на плоскость — это горела карта, горел блокнот, где оказались записи воздушных боёв, списки лётчиков, живых и погибших. Этот японец оказался командиром группы. Вскоре, осмотрев самолёт, мы поняли почему он вынужден был сесть: у И-96 был повреждён мотор. Если не считать этого повреждения, самолёт был абсолютно исправен. Так, наконец, мы заполучили японский истребитель И-96».

После того, как группа высококвалифицированных техников при личном контроле её руководителя Леонида Кальченко споро отреставрировала «хикоки», Георгий Нефёдович, согласно 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 сложной оперативной игрой с японской разведкой (широко использовались корейцы), ещё не скоро увидит красочно размулёванного «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 специальная программа испытаний, которые всесторонне должны были выявить все качества японского истребителя. Пришлось мне испытывать этот самолёт, провести на нём несколько воздушных боёв с И-15бис и И-16. Машина была очень лёгкая, манёвренная и, надо признаться, в руках хорошего лётчика представляла серьёзного противника».

По-своему кратка и любопытна оценка противника флагманом бомбардировщиков Ф.П. Полыниным, вспоминая, что враг создал неофициальный союз проституток средней руки и куртизанок для элиты в количестве 200 «мин», прибывших в Китай на пароходе (буржуйская песенка о дочери камергера, конечно же, про них). Участник Великой Отечественной с первого дня войны (Брянский, Северо-Западный, 1-й и 2-й Белорусские фронты), командир авиадивизии ВВС Брянского фронта, 6-й Воздушной армии, уже после войны, будучи главкомом ВВС Войска Польского, перелистывал черновики своей рукописи «Выполняя интернациональный долг»:

«В 1936–1937 гг. большинство авиационных частей было оснащено новыми, более совершенными самолётами, обладавшими повышенной скоростью, дальностью полёта и огневой мощностью. Так, находившийся на вооружении японской авиации средний бомбардировщик СБ-96 имел бомбовую нагрузку 1 т, радиус действия — 2 тыс. км, скорость — 330 км. Двухмоторный бомбардировщик «Савойя» (Br. 20 «Сисогна» — «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, в основном предназначался для сопровождения бомбардировщиков.



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 как своих машин, так и иномарок — Леонид Кальченко, внимательно осмотрев не ахти сложное «нутро» конструкции заморского «джипа», пожелал Захарову, по-товарищески, более «семи футов» под килем. Стартовав в сумерках, российский пилот благополучно перелетел в Ханькоу, где «Мицубиси», как особо секретного, тут же спрятали под чехол и поставили под охрану.

Три долгих дня Георгий Нефёдович не мог вылететь в пункт назначения из-за бушующей непогоды. Приходилось слушать правду и байки о супернавороченном иностранном шпионаже в Китае, а глазами посматривать в сторону «И» — мало ли что! Сие сказано на разговорном, а на деле отнюдь не похожие на дуралеев подозрительные типы, казалось, появлялись у японского истребителя столь же стремительно, что порождали своим действием их ассоциацию с приткими сусликами и тушканчиками Гоби и Хингана...

«Когда разрешили вылетать, — пишет в мемуарах «Я — истребитель» герой рассказа, — я осмотрел самолёт и был удивлён пропажей некоторых личных вещей. Дело в том, что всё, что у меня было, помещалось в небольшой кабине машины, и я не стал забирать с собой ничего. Только один изящный маленький пистолетик, подаренный мне китайским командованием, носил с собой в заднем кармане брюк. Естественно, сам факт, что кто-то был в кабине, меня встревожил. Заволновался и наш представитель. Тогда допросили китайца-часового, и он бесхитростно поведал, что все эти три дня приходили разные люди, снимали чехлы, лазили в самолёт, что-то фотографировали, что-то делали... После того признания часовой таинственным образом исчез...

Перелёт Санъян-Сиань был одним из самых протяжённых на маршруте. Я торопился. Во-первых, потому, что перегон был рассчитан на предельную дальность истребителя, а во-вторых



потому, что лететь приходилось над горным хребтом и по пути не было ни одного запасного пункта, который я мог бы использовать в случае необходимости для вынужденной посадки».

А вот что последует далее, авторы, хоть при сотнях случаях необходимости современного бытия, искажённого на пользу только самим себе, не видят необходимости сокращать. Читайте и слушайте голос генерал-майора авиации и Героя Советского Союза, первого друга пилотов-«раяков» из эскадрильи, затем авиаполка «Нормандия-Неман». Как жаль, что не всем им выпало счастье пройти сквозь пот, кровь, потери и ужас трёх войн — счастье живым и здоровым вернуться домой...

«Летел на высоте четыре тысячи метров. Это было обусловлено заранее, впрочем, как и весь маршрут. За моим перелётом следили (очевидно, авиаторемщики «школы» тов. Менжинского. — *Р. С. В.*). — Прибывая в каждый отдельный пункт, я отправлял депешу в Москву. И надо же! Через час после вылета, как раз на середине перегона, у самолёта отказал мотор: раза два он чихнул, остановился и винт застыл в горизонтальном положении. Лопасты его торчали, словно усы, не желая вращаться. И-96 быстро стал терять высоту. Прыгать было некуда — земли не было видно. Да и не мог я этого сделать: я д о л ж е н был сохранить боевую машину, добытую таким трудом.

Вскоре я вошёл в облака, надеясь, что они не слишком низко прижимаются к земле. Но вот снижаюсь, высота всё падает, а облака не становятся реже. Я стал опасаться катастрофы (а секунды летят! — *Р. С. В.*): ведь внизу лежали горы. Только по чистой случайности вынырнул из облаков между двух гор, и перед глазами открылось ущелье. Из этого ущелья вытекала быстрая, но мелководная речка, скорее даже горный ручей. На выходе из ущелья этот ручей расширился, перекатывался через камни. И когда уже ни высоты, ни времени для раздумий не оставалось, я развернул самолёт носом в ущелье и решил сажать его прямо на камни, вокруг которых пенилась вода. Последнее, что я сделал перед посадкой, — покрепче упёрся левой рукой в приборную доску, чтобы как-то смягчить неизбежный удар.

.....



...При ударе я потерял сознание. Очнувшись, не почувствовал боли, но левая рука стала мягкой и податливой, как резиновый жгут. Тогда, управляясь одной рукой, вылез из кабины. Самолёт в общем, был цел, только нижняя часть фюзеляжа помята да снесено шасси. Потом я посмотрел на свою левую руку, ещё не понимая, что с ней, и сильным рывком попытался вправить её, как это делают при вывихах. От этой операции чуть вторично не потерял сознание. Впоследствии врачи объяснили мне, что этим рывком я спас руку: она была переломлена в двух местах и я поставил её в то единственное положение, при котором переломы впоследствии срослись так, что рука не утрачивала подвижности. При мне были карта, компас, несколько плиток шоколада, перевязочный пакет и два пистолета, заряженные полным комплектом патронов. Самолёт прочно сидел на камнях. Я постоял возле него, подумал о своих дальнейших действиях минуту-другую и двинулся в путь.

Как я и предполагал, местом приземления был какой-то приток реки Ханьшуй. Позже выяснилось, что я на границе двух провинций, где-то в районе городов Шаньсань-Шаннань. Место возле ущелья оказалось совершенно безлюдным. Я брёл несколько часов, но прошёл километра два, не больше. Чувствовал, что быстро теряю силы, что самому мне не выбраться, значит, надо ждать.

А меня действительно искали. Раза два на большой высоте проходил самолёт, кружил над горами, но бесполезно. Когда наступила ночь, я был всё на том же берегу горной речки.

Начало знобить. Выбрав невысокое сухое дерево, почти без листьев, я взобрался на его развилку, уселся по-кавалерийски, свесив ноги, а чтобы не упасть, привязал себя к стволу.

Очнулся на рассвете от какой-то грызни и рычания. Под деревом, на котором я сидел, скулили шакалы. Ещё несколько шакалов — тощих с горящими глазами — переходили речку. Их набралось не меньше десятка. Некоторые пытались подпрыгнуть и щёлкали зубами у самых моих ног — развилка была невысоко. Тогда я вытащил пистолет и выстрелил в ближайшего. Он завизжал, закрутился на месте. Сородичи шакала прикончили его в мгновение ока, но уходить, кажется, не соби-



рались. Задрав морды и облизываясь, они снова обступили дерево. Тогда я пристрелил ещё одного. Насытившись, шакалы лениво побрели к реке, напились, перешли на другой берег и скрылись в горах...

Меня нашли только на третьи сутки китайские полицейские. На носилках доставили в какой-то небольшой город — не то в полицейскую комендатуру, не то в воинскую. Я терял остаток сил. Рука распухла, стала тяжёлой, неповоротливой. На следующий день приехала машина, и наши товарищи доставили меня в Ланьчжоу.

В Ланьчжоу ожидал дальний бомбардировщик ДБ-Зф. Вокруг него с фотокамерами крутились иностранцы — так же, как вокруг И-96 в Ханькоу. Но тут уж наши лётчики сами приняли меры по охране самолёта. Здесь, в Ланьчжоу, я узнал от товарищей, что, когда я пропал, нарком приказал прочесать весь перергон и найти меня.

А И-96 вскоре погрузили на машину и всё же доставили по назначению. Причина аварии была установлена быстро: в Санъяне во время заправки в баки с горючим подсыпали сахару...»

Титан по испытаниям крылатых машин, авторитетнейший пилот НИИ ВВС Пётр Михайлович Стефановский, в послевоенное время оказался одарённым писателем, создав широкоизвестную 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 Военно-Воздушных Сил) и мн. др. признанных корифеев. Печально, что новая воздушная смена не часто перечитывает неизвестные страницы — семейный быт (чего «стоит» хотя бы задолженность по зарплате!) свёртывает посещение известных библиотек, и уж тем более приобретение новых книг и периодики (цены нереальны и подлы). Так вот, наследие Стефановского несёт любопытные формулировки из «заграндосье», объективно оценивающие возможности и казусы летающих иномарок.

«В 1937–1938 годах в Научно-испытательном институте Во-



енно-Воздушных Сил Красной Армии проводились испытания некоторых лучших по тому времени самолётов иностранного производства, — пишет многоуважаемый ас в десятой главе «Накануне». — В них участвовал и я. Голландский одноместный истребитель Фейри «фантом» имел новейшие моторы ХСРС. Мне пришлось испытать и ряд немецких машин. На истребителе «мессершмитт» были установлены моторы ЮМО и деревянный винт переменного шага. Определённый интерес представлял и «юнкерс» Ю-52 с тремя моторами «Хорнет» БМВ. На нём было выполнено девяносто три полёта.

Мы довольно детально ознакомились с двухместным американским истребителем конструктора Северского с отличными 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 Центрального Комитета Коммунистической партии Испании Долорес Ибаррури».

Пользуясь случаем, отметим, что Александр Николаевич Прокофьев-Северский — человек-легенда, герой и патриот как для России, так и Соединённых Штатов Америки. Изобретатель и талантливый морской авиатор, он пережил тяжелейшую авиакатастрофу из-за сдетонировавшей при приводнении бомбы, потерял друга-механика и остался инвалидом на всю жизнь. Лишившись ноги, молодой, с чёрными кудрями Саша доказал всем, в том числе Императору Николаю II, какова сила русского духа и оптимизма. Пройдя через медпрепоны, остался в строю, воевал. Сбил около 13 аэропланов завоевателей, за что был награждён орденом Святого Георгия IV степени и именован Золотым оружием, за выдающуюся храбрость и виртуозный пилотаж. Незадолго до мародёрства революционеров-«демократов», сумевших заразить братоубийством сознание людских масс, Прокофьев-Северский командовал малочисленными соединениями истребителей на Балтике. Затем, когда всюду горел царский герб, жгли нацфлаги и поместья, убивались дворяне-буржуины, когда процветали воровство, дикая конфискация, голод, болезни, грабёж церкви и злорадное истязание женских тел



из вековых родов голытьбой — офицер Флота Его Величества не раз подумывал лишить себя жизни...

Что оставалось? Б Е Г... Да, он бежал с великими тяжбами через всю страну. Его случайно не расстреляли, вспомнив его героизм. И вот... пароход повернул форштевень на Новый Свет — чуждые изобретателю США. Пройдёт немало времени, будут мучения. Александр Николаевич известными только ему способами добьётся больших успехов в конструировании морских и сухопутных самолётов, открыв собственную фирму на чужой земле. Сколько он спас эмигрантов из России, привлекая их к себе на производство, увы, сегодня макси-трудно установить...

Отступление, думаем, весьма значимое, однако вернёмся к воспоминаниям Стефановского. Далее он высказывает собственное мнение и точку зрения командования, прямо противоположную много чему и кому: не будем, право, зацикливаться. Следует помнить, что Пётр Михайлович не вступал в поединки с поданными микадо в воздухе. Это не выводится в ранг упрёка: его смысл в полной мере приурочивается к рупору отечественной идеологии, кстати, имевшей, как и в Японии патриотично-шапкозакидательское начало. Нагляднее, строительство краснознамённой авиации не бездумно сводилось к тому, что подразумевает под собой невозможность восхваления авиаконструкторов «деградирующего закордонья». Ещё зримее представляя сегодня ахинейскую браваду плакатизма Великого, но незрячего народа, способствующего убиению и травле самого себя (и в наши дни не знавшие удавки ГУЛАГа и разбитого быта выкорышши режима пытаются что-то тявкнуть про «генеологию лжи»), выходит, что «мы первые» — точка, поставленная в души персонажем плаката «Что ты сделал для Воздушного Флота?» и т. п. ...

«Армия» и ныне опасных субъектов, атрофировавших истинно творческие силы в годы СССР путём оккупации печатного станка, может поднять критическую (теперь, к счастью, микротиражную) возню, покрыв авторов цензурными и нецензурными перлами. Удушающе обидно одно: мастера слова и ветераны настолько ослеплены показухой диктатуры, что хочется рваться от дьявольски вездесущего — я, я, я, я, я, я, я, — до эпилога — я, я, я и Я...



Стыдно так готовить себя к уходу из жизни, моя её, словно золото-песок в сите. Эти самые «кладоискатели» затравили боевых пилотов Василия Сталина, хулигана Леонида Хрущёва, сражавшегося без руки Ивана Леонова, подводников Лунина и Маринеско, чудом не репрессированного первого иностранца Героя Советского Союза, ветерана Испании, аса и начальника Управления учреждений ГВФ, болгарина Захари Захариева, более известного под псевдонимом Волкан Семёнович Горанов. А будущий командующий Болгарскими ВВС, положивший жизнь, чтобы сделать их реактивными, воспитавший к середине 1941-го не менее 12 тысяч советских лётчиков вместе со своими товарищами, — людей спасал, понимаете! Не от пощёчин и увольнений, а от расстрелов и этапирования в никуда... Создал автобиографическую книгу «Доблесть», и — как у нас повелось, публикации её не застал. Идёт десятый год как его не стало. Родня надорвана напряжениями вместе с энтузиастами, а «Доблесть» в пыли, как будто крэйзи НТР, или как пишет даровитый Миша Ершов из Кемерово — торговорги — отозвали её навсегда в сейф всех времён и народов. У-уу-уу!!! И до чего же и доколе будет опускаться сознание нации, допустившей Аварию с Памятью? Все, ВСЁ наиподлейше забыли — на День Рождения, очередной юбилей — Николаю Николаевичу Поликарпову цветов даже не поднесли!... Пресса, возомнив себя «4-й властью», не мычит и не стонет, зато выводит на меридианы и параллели марининско-донцовское и пр. книго-коммерсанство, но работа, согласитесь, — нулёва! «Пошёл, сказал, налил, трахнул», и др. сериальная желтизна — в их баксо-уме звучит «О'кеем!», а для народа (думающей части) не иначе, как пустозвонством. Ежегодное литературно-безответственное конфетти, забрасываемое в массы — это, джентльмены краснобайщины, тоже порок.

Тот же, но более запутанный вариант печатного порока действовал и на элиту 20-х, 30-х, 40-х годов, прекрасно знавшую Правду, не имевшую типографских оттисков. Профессионалы лётного дела и виляющая у госстола внешне журналистская богема систематически выезжали за рубеж на финсредства, выведенные кровью и бендеровскими займами из пролетариата. О да, было крайне необходимо контактировать с Хейнкелем, Мар-



кетти, Капрони, Мессершмиттом, Леддэном и Митчеллом. Не мешало лишний разок выехать и на знаменитый розыгрыш Кубка Жака Шнейдера, присмотреться к тому, как покоряют небеса США. Кое с кем из названных и не названных представителей мирового самолётостроения велись переговоры о купле-продаже лицензий на производство обкатанных жизнью машин. 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...

Таким образом было рождено новое явление — умалчивание успехов международных авиастроителей, отважных пилотов и лётчиц, совершивших замечательные перелёты через Океаны, Африку, Азию, Северную и Южную Америки, наконец, в далёкую Австралию, причём иногда — туда и обратно. Как не понять! На свет известных фамилий и достижений родом из СССР было з а п р е щ е н о ложиться тени иностранного происхождения и производства. Короче, видится показательным, что героический труд наших соотечественников был в лапах всё той же военщины. Как это не обидно или кощунственно звучит, его — 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, ко времени, и великого генералиссимуса нашего Александра Васильевича Суворова: «Никогда не пренебрегайте вашим противником, но изучайте его войска, его способы действия, изучайте его сильные и слабые стороны!»

В XX веке, в годы которого безостановочно и целеустремлённо 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 новенький истребитель И-7 с мотором М-17, — пишет П.М. Стефановский. — Он строился по той же конструктивной схеме, что и немецкий «хейнкель» с мотором БМВ-6, считавшимся в то время лучшим в Евро-



пе истребителем. Значительно позже принципиально такой же самолёт стали делать японцы. Один из них попал в наши руки на Халхин-Голе. И вот 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».

Однако Халхин-Гольская битва ещё была впереди. Молодые филантропы из богатых китайских семейств проявили себя, мягко говоря, вяло-патриотично, избегали контактного боя с японскими асами 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 всего семь китайских лётчиков. Это были храбрые бойцы, относившиеся к советским товарищам с большим уважением».

Конечно, оптимизм каждой личности — оптимизму рознь. Можно понять некоторое нетерпение ряда «подкованных» читателей и исследователей, думающих, «когда же бои, побольше бы боевых эпизодов, технических данных и тактики воздушных баталий». Но война есть трагедия народная не только в схватках; войну надо кормить, снабжать всем необходимым ежедневно — это помнят даже дошкольники, тычущие автоматки и самолётики пока с батарейным огнём в отцов, матерей, прохожих и сверстников. За эти «Тра-та-та!!!» на всех языках, если говорить по-русски, по взрослым давно уже кнут плачет. Да всё одно: поймут ли они грехопадение после трёпки? ...Истребитель «Накадзима Ки-27» (И-97), имевший как «Мицубиси-96», смешанную конструкцию по материалам, был не похож на кордовую модель, так как 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 достаточно дальновидны при недурном гонораре. Они понимали, что базовый завод в городе Ота, его рабочие и службы жизнеобеспечения обязаны выйти в передовики производства с одновременным, и желательно, повсеместным уничтожением «каталога дефектов» как в конструкциях боевых самолётов, так и в организации военного строительства, сутки за сутками стано-



вившегося всё 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 всегда и завистлива, и конкурентоспособна, выделяла «накадзимцев» как содружество поиска, которому противопоказан «режим дрейфа» (т. е. приспособления). Внесли неопределимый вклад в обеспечение самурайских ВВС, Имперских армии и ВМС «Фудзикара Айкрафт Индустри», «Такасима К°», «Симацу» («Сокукиса»), «Токио дэнки Кабусики Кайса» и «Токио Виреаесс Электрик». В ряду с ними «Сёва», «Мансю», «Кокусай».

Разумеется, 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 авиационных пулемётов, инженеры пересмотрели конструкцию фонаря кабины. Хотя шасси было неудобным, и в отличие от «Мицубиси-96», истребитель оснащался костылём вместо «третьей точки» — колеса, в машине отчётливо просматривается мысленный почерк конструкторов, желавших если не избавиться, то хотя бы «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.

Присутствующий повсюду дух предков и романтика жестокости веков «ходят» в Японии буквально по пятам за каждым, что достаточно и красноречиво освещено в национальной литературе, во всём искусстве страны Ямато. На всех этапах развития Империи, как отмечалось неоднократно, с избытком хватало несчастий и радостей, причём с явным и многомиллионным преобладанием первых. Воспитание уважающих себя и Отечество патриотов, преклонявшихся перед Сыном Неба — достой-

*Мастер, учитель, «живое сокровище» (яп.)



ная похвалы государственная программа. Однако патриотизм, в общечеловеческом, правильном понимании не учил японцев жечь дома и топить чужие корабли. «Исключительность расы» в Азии не означала того, что её представителям разрешалось отбирать всё и вся, глумиться над девочками и старухами в Корею и Поднебесной. А разве имели право электризованные пропагандой захватчики сечь головы мирных жителей и проверять на «прочность» штыком бедных стариков и выращенную ими животинушку?! Говорят, многие японцы в душе поэты. Так пусть сегодня заучат навечно рифму из России:

СТРАНА ПРИМКНУТОГО ШТЫКА

*... За строем — строй, за шагом — шаг,
Совсем не для бравады.
Как рис к столу, как краб к ухе,
Здесь введены парады.*

*Солдат — надёжный автомат,
А там, где Штаб-квартира,
Кричит Верховный демагог:
«Войска на страже мира?»*

*В какие ж всё-таки века
Без выгоды и славы
Народам мир несли войска
От имени державы?!*

Не следует также забывать, что с выходом людского варварства в небеса, была рождена долгоиграющая версия большей «чистоплотности» авиации при сравнении её действий с боевым вандализмом пеше-мобильных боевых формирований. Ложь женщины — наступательной и оборонной — настолько очевидна, что хочется привести ряд примеров, обезличивающих патриотов наоборот (инициалы оставим за кадром). Поверьте, не только обоснование версии, но и сама проблематичность поставленного вопроса давно заслуживает трактата.



Итак, часть убаюкивающих сознание выпускников вузов и академий прямо говорит, либо намекает, что «давить на гашетки и сбрасывать бомбы морально легче». Другие — пенсионный бомонд с прилипалами-газетными функционерами, основательно взвесив казну военно-промышленного комплекса и гражданских служб обеспечения, пыжатся, издавая трёхгрошовые книги с однобоким описанием войн и с одним опознавательным знаком, без имён и без самолётов (издательская погоня за рублём, не имея сиюминутной критики на вышедшие произведения, порой доходит до преступных и карикатурных исторических искажений). Часть авторов, «обложившись» научными консультантами, партийными борзописцами и рецензентами, видимо, прошли и пролетели по жизни без царапин, не разумея по резусам боли.

Третья категория (за неё обидно более всего) — нередко таланты и высокограмотные специалисты, ветераны сражений и кампаний, помнят всё, но, пережив всё однажды, не хотят переосмысливать ВСЁ заново, стараясь написать правду — мягко, с расчётом, податливо (см. М.Е. Салтыкова-Щедрина «Премудрый пескарь») ...Трагедия действительно патриотов Края Предков, кстати, далека от сатириконства: крепкие труды многих не изданы до сих пор, по якобы существующей проблеме бюджетного безденежья (а сами кликуши устали от гипернедвижимости, заграничаний, краж трансфертов и пуканья в фешенебельных отелях, а также в шикарных многоцилиндровых «экипажах»)...

Объединение минувшего с днём бегущим, новое, справедливое и честное изучение Международной истории народов имеет под собой не показушное, а фундаментальное основание, построенное лучшими умами Планеты. Глобальная цель их наиболее сложнейшей работы в веках — прошедших и будущих — не д а т ь Человечеству погибнуть от рук самого себя. А вы говорите «Секретные материалы», обсуждаете в транспорте сплетенный маразм СМИ, пожалевших бумаги на миллионы патриотичных материалов тысяч авторов, цинично смакуете тупизм киносериалов, с назначением — о б о л в а н и в а н и е толпы!!!

Без всяких редакторско-лингвистических и эмоционально-моральных выпадов поимённо и в никуда, подчёркиваем: с го-



голевским ржаньем над собою — развитие самооценки, самомышления, самовоспитания в наших белковых оболочках будет с шипением тормозиться, что уже нынче доказывается как падением нравов, так и ростом дебилизма, и география здесь ни при чём. В конце концов, что такое авиационный хлам — ржа XX столетия — по сравнению с авторским очерком «Живь «ВАРЯГ!» (10 машинописных страниц, приурочен к 97-летию русско-японской войны (1904–05 гг.), отвергнут к напечатанью по причине патриотизма с «зачистками» мусульман). Стыдно, господа! Весьма стыдно быть не внимательными к людям, не жалевшим живота своего в ходе цивилизованной бойни ушедшего тысячелетия...

Оставим сегодняшнее на рассмотрение-исследование потомкам. Именно тогда, в прошлом XX веке, во сто крат худшее из всего вышесказанного продолжалось в Китае с полусумасшедшей преступной методичностью не раз. Причём грабёж экономическо-сырьевых богатств страны — и что при сопоставлении с Богатством человеческой жизни...

Поскольку Чан Кай-ши просил у нас лётчиков, а не комиссаров, на первый план выступал их лётный и технический профессионализм. Алексей Сергеевич Благовещенский, искусный пилот машин конструкции Н.Н. Поликарпова, вступил в схватку с «джапами» одним из первых советских истребителей, сразу после прибытия в Аньцин неподалёку от Наньчана.

Бомбардировочная тактика противника подразумевала ориентацию экипажей эскадр на линейные «зацепки» ландшафта: реки, ж/д полотно, Великая Стена и т. п. Благовещенский, учитывая оперативную обстановку и рассказы местных жителей, разработал план боевого вылета и лично провёл инструктаж эскадрильи, в целях достичь взаимопонимания и слаженности своих подчинённых в воздухе.

Около четырёх часов утра эскадрилья под его командованием с рёвом стартовала в рассветной мгле, однако первый полёт прошёл как ознакомительный.

На другой день, после того, как ВНОС оповестили о приближении группы самолётов, истребители Благовещенского унеслись на их перехват. Все соколы помнили наказ «бабки» 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 были согласованы действия малых истребительных групп в несколько ярусов, взамен традиционного общего построения. Новшество, рекомендованное Алексеем Сергеевичем, как выяснилось, пришлось весьма кстати.

Сковав боем действия истребителей 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 ещё предстояло пережить преследование, в ходе которого было сбито 15 бомбовозов и 4 истребителя. Пара советских машин была сбита, а одна совершила вынужденную посадку по топливной причине, 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, возможно, планируя зайти к нему в хвост. Разгадав намерения японца, Алексей заложил крутой витраж, описал кривую и вышел точно на хвост противника.

— 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 смертельной 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. Улу-



чив момент, когда мы снова оказались один на один, я бросился на него сверху, сбоку и выпустил весь оставшийся боезапас. Очевидно, пришлось по кабине...

Круто спланировав, раненый ас приземлился крайне не выгодно: на мелководное рисовое поле, где истребитель скапотировал, и, очевидно, его погубил, ибо утром японские газеты поместили некролог с портретом и полным составом его боевых заслуг. Однако никто из японцев так и не узнал, что раненого в дуэли Благовещенского спасла от смерти бронеспинка, установленная на его самолёт непосредственно перед вылетом...

Брат генерала Мао увлекается созданием роскошного борделя «специально для советских лётчиков», а будущий Герой Советского Союза, заместитель начальника ВВС Белорусского военного округа Антон Алексеевич Губенко повторил подвиг Героя Российской авиации П.Н. Нестерова в небе близ Ханькоу.

В тот памятный день в воздушное сражение было привлечено не менее 100 самолётов с обеих сторон. 14 японских машин догорали в окрестностях города, закрепив своим 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 к горечи всех пропал. Сознание и сердца друзей терзали неизвестность, тревога и боль: жив или погиб? сел на вынужденную или в плену? — н и к т о ничего не знал...

Не веря ни во что, сослуживцы с грустными лицами молчаливо расходились. Кто-то готовил машину вместе с механиками, кто-то пил чай и рассказывал о поединке. Другие готовились к отдыху, с трудом веря, что в очередной раз 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 почти в один голос закричали:

— Ребята! Это же Антон! Хвала небесам, жив!

И, вправду, 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, большин-



ство свидетелей происходившего думали, что Антон тяжело ранен. Наконец, трудное приземление, пробег, торможение и остановка на ролёжной полосе.

К радости всех, лётчик был спокоен, хитро улыбался, а значит не ранен. Но машина! «Ястребок» не имел живого места — натуральное место жительства сквозняков! Лопасты винта причудливо согнуты, а хозяин смеётся: «Вот, их японскую мать, разукрасили! Одним, ребята, меньше. Рубанул я его, что дровосек годовалую берёзку»...

Сбежался лётный народ, подошли и китайцы. «Ни карашо, ни карашо», — щебетали они, примерясь пальцами к пробоинам на фюзеляже. Друзья нажимают, не отпускают: «Антон! Чего тянешь-то?! Тут, понимаешь, уж слезиться за тебя начали, а ты, оказывается, словно топор летаешь!»

Губенко на колкие шуточки не реагировал. Он понимал, что товарищи по добровольной миссии ценили и уважали его, как и он душой прикипел ко всем. Случилось так, что когда объявили тревогу, на истребителе Антона заменяли двигатель, поэтому ему пришлось вступить в бой на чужой незнакомой машине. Откуда же ему, бедолаге, знать, что на ней стоял всего один работающий пулемёт?!

Сбив прямо со взлёта японца, Антон устремился в атаку на второго самурая, по случаю подвернувшегося под руку. 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 кошка под скипидаром...

— Я за ним, — специально-неспешно рассказывал Губенко. — Догнал и опять нажимаю на гашетку. А чего ждать, когда ленты пустые? Вот так 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 советских лётчиков-добровольцев, затем военком ВВС и ударной авиагруппы, замкомандира БАК по политчасти в годы ВОВ, участник разгрома фрицев на Севе-



ро-Западном, Южном, Юго-Западном, Воронежском, Брянском, Центральном, 1-м Белорусском, 1-м и 4-м Украинском фронтах, генерал-полковник авиации А.Г. Рытов вспоминает рассказ Антона Губенко:

«Чиркнув зажигалкой, он жадно затянулся.

— Я думал: сядем вместе и я представлю его, миленького, пред очи своего начальства, — Губенко озорно посмотрел в мою сторону: — А он вдруг развернулся на 180 и — шмыг под меня! Перехитрил, сволочь.

Лётчики рассмеялись. И верилось и не верилось, что могло случиться такое.

— Я опять за ним. Трудно японцу удрать от меня: моя машина быстрее. 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, взволнованно повествует многоуважаемый лётчик-истребитель, выпускник Качинской авиашколы, участник ВОВ в составе истребительной авиации ЧФ и КБФ Д.А. Кудымов. Свидетелю организации авиаформирований ТОФа, полковнику ВВС, сбившему до отставки 12 самолётов противника лично и 29 в групповых боях, было о чём поделиться с подрастающей лётной сменой как устно, так и на страницах своих книг и коллективных сборников авторства ветеранов советских ВВС:

«Дрались японские истребители отнюдь не трусливо — в смелости им нельзя было отказать.

Испытал это на собственном опыте. Особенно когда встречал-



ся один с так называемым «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».

Бесстрашный мужчина Кудымов, крепыш-пермяк из деревушки Верх-Юсьва Соликамского уезда, ещё подпаском понял и помнил житейскую мудрость: «У страха глаза велики». Он высоко оценивал храбрость китайских пилотов, прибыв в Китай совсем молодым человеком, чтобы сражаться за его народ крылом к крылу с уроженцами Поднебесной. И все-таки отваги в бою было мало, и «брат из СССР» постоянно сетовал на то, что «подготовка китайских лётчиков выглядела явно недостаточной в сравнении с вышколенными японскими асами».

Очередное утро, совпавшее с дежурством Кудимова, никак не располагало к размышлениям о войне. Ещё до зенита нестерпимо начинало припекать знойное в этих местах солнце, в кабинах самолётов становилось душно и жарко. Однако мысли о Родине и многом прочем сковывались гнётом окружавшей боевой действительности, обязывавшей краснозвёздных волонтеров быть начеку даже при «провалах» в дремоту...

«Джапан, джапан! Фэйцзи!» — крик техника-китайца, предупреждавший о появлении вражеского самолёта, неприятно резанул по слуху Кудимова. Страху не было, но терзаясь в сомнениях — свой или противник — молнией мелькнуло в сознании: «Повстречаться бы с «королём», он, конечно, не голый»...

Кляня «глаза» пилотов — ВНОС Нанкина за извечную запоздалость, выпускник Качи, когда японцы были уже 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 он находится в состоянии куропатки на взлёте, Кудымов оставил барабан в покое и дав полный газ, пошёл на японца лоб в лоб. В этот момент противник зарокотал сухова-



тым треском первой очереди с дистанции около 300 метров — «ястребок», словно живой, задрожал всем «телом»...

«Противник круто и стремительно поднырнул под меня и взмыл вверх, — не скрывая волнения, заново вспоминает начало «корриды» герой рассказа. — Ясно: разворачивается для новой атаки, норовит сесть на хвост, т. е. зайти с тыла. Немедленно перевожу самолёт в горизонтальный полёт и что есть силы вращаю надоевшую рукоятку. Главное — не суетиться, не нервничать: японец только-только заканчивает разворот, у меня в запасе несколько секунд, прежде чем он ляжет на боевой 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 противнику бой на вертикалях». (Довольно характерная и важная деталь в тактике боевого пилотажа советских лётчиков-истребителей. Выдающийся представитель военной профессии, ас одиночных схваток дорогой Серёжа Грицевец по жизни не уставал повторять: «Мужики! Мы их (японцев и немцев. — *Р. С. В.*) поломаем на вертикалях!» Совет признанного авторитета спас не одну жизнь именно на монопланах и бипланах КБ Н.Н. Поликарпова).

Скорость в гармонии с манёвром всегда были и остались, если можно так выразиться, «битой» поликарповских машин, тем кулаком, который нокаутировал противника — всех «осевиков» — несмотря на то, что серия «Иванов»-истребителей с каждым годом устаревала. «Чайки», «Ишачки», «Бисы», а тем более единицы И-5 были великолепными машинами своего стремительного времени, штурмующего небеса. Вытаскивание противника на вертикаль, навязывание ему своей, чисто русско-удальской, пролетарской стратегии ведения воздушных баталий есть высшее достоинство советской авиационной школы, у которой с рождения хватало горя и радостей. Горе поражений и по-



ть — невосполнимо через века; радость Всеобщей Победы над военизированным варварством и геополитическим реваншизмом — пусть не забудется вечно!

«Невозможно сейчас припомнить все перипетии того боя, — продолжает товарищ Кудымов в книге «В небе Китая» (1937–1940), имеющей, кстати, большую ошибку ответреда, составителя и т. д. Чудодеева. (Издатели будущего! Инициалы заслуженных людей державы не ограничиваются парой букв — н а д о всех величать (т.е. набирать) по имени-отчеству, так справедливей! — *Р. С. В.*, 2001). — Казалось, он длился целую вечность, а на самом деле лишь десять минут. Скорее всего, не выдержав перегрузок, японский пилот решил выйти из вертикальной плоскости и, когда я ушёл вверх, бросил свой самолёт в петлю Нестерова, намереваясь рвануться в сторону. Видимо, во мне сработал инстинкт истребителя: круто оборвав вираж, я стрелой устремился вниз и с короткой дистанции дал длинную очередь в «брюхо» вражеского истребителя, перевернувшегося вверх колёсами.

Он упал на обочине аэродрома, и сбежавшиеся к месту его падения китайские лётчики встретили меня восторженными криками. Взволнованный Тун объяснил: сбит один из «королей неба», о чём свидетельствовали грозные стрелы и ещё какие-то эмблемы на изуродованном фюзеляже японского истребителя. Позже, в феврале 1938 г., когда мы уже находились в Наньчане, поздравляя меня с награждением орденом Красного Знамени за уничтожение двух лучших асов Японии, главный военный советник при штабе Чан Кай-ши, командир дивизии М. И. Дратвин, назвал их имена, которые со временем стёрлись в моей памяти».

Да, молодые красотики Страны Восходящего Солнца, вышивавшие экзотические национальные рубашки по заказу командования Императорского Воздушного Флота специально для «королей», как и вся страна эры Сёва, оплакивали потери. Д.А. Кудимова, спасшего А. С. Благовещенского и других товарищей, смельчака, бросавшегося атаковать шестерых, прошедшего сквозь дым и палево сороковых 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 замечательный



лётчик Страны Советов, Герой Советского Союза Владимир Константинович 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. Советские авиаторы победили знаменитых японских асов, воздушных самураев, «четырёх королей неба» — Каваниси Есихиро, Сираи Садао, Куримото Тосики и Минамиго Сегеаки. За эти 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» Георгий Васильевич Зимин в объективной книге «Истребители», которую авторы настоятельно рекомендуют прочесть российской молодёжи. — Одномоторный истребитель И-95 имел скорость 330–350 километров в час, а истребитель И-96 и того больше — 400 километров в час. Это намного перекрывало возможности нашего И-5. Японские истребители отличались хорошей манёвренностью. И-96 предназначался в основном для сопровождения бомбардировщиков. Мы внимательно следили за этими самолётами, поскольку появились они в Маньчжурии, в тех японских авиационных частях, которые располагались непосредственно против наших ВВС в Приморье».

Безусловно, «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 самовлюблённую опеку прожектёров из Кугуна и Кайгуна*, принцев Хигасикуни, Коноэ, Такамацу, самого 124-го Императора «вечной» династии — Хирохито. Могло ли быть иначе, если ещё ранее Империя создала «веер» из тысяч крыльев стальных, дюралюминиевых эскадрилий, заносчиво и

*Кугун, Кайгун — Императорские ВВС и ВМФ Японии.



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» японский пилот Сабуро Кубаяси после тяжёлых боёв под Ханькоу, омрачивших день рождения Его Величества, объявившего затем траур — погребло немалое число уважаемых в префектурах асов... Все ли они упомянуты, неважно, добрым или злым словом в знаменитой «Дайтоа сэно кокан сэн си» — Официальной истории войны в Великой Восточной Азии? Что могут рассказать — горстка выживших, вдовы, уже 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, причём, не призывая «ками» — великих божеств синтоизма и буддизма...

Учитывая антияпонскую направленность идеологии и действий советского правительства того времени (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 выдающихся пилотов Японии, чей боевой путь начался с первых месяцев возвестивших Миру о жестокой оккупации Маньчжурии, затем и Китая. Значительная их часть погибла в ходе освещаемых событий, многие стали калеками. Однако перед последним вылетом в мир иной, они оставили за собой право 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, ещё до поступления на лётные курсы престижных авиационных учебных заведений, взрастили мастеров и, к сожалению, убийц одновременно. Но что поражает в истории Императорских ВВС Японии, так это та «скромность», полное отсутствие афиширования ребяческой бравадности, что сложились как в военное лихолетье, так и в послевоенные годы. Мы не выступаем в роли



защитников наглых территориальных устремлений по типу «Азия — азиатам!», что наглядно читаемо меж строк и в них как таковых. Парадоксальны само явление очень трудного, многолетнего подъёма по служебной лестнице, невозможность проталкивания наград (порок имел место в ВВС сражавшихся Армий по великому, чуть ли не родственному знакомству), и некоторая «суперсекретность» вокруг профессионалов небес. Между тем их ровесники и те коллеги, что были постарше, владельцы знаменитых моторов «Сакаэ S-12», «ХА-41», «ХА-5», «Мицубиси МК1 Синтэн», «Казей МК4», «Хикари», «Кинсэй», «Накадзима Котобуки» и ряда других двухрядных звёзд островного моторостроения, прекрасно знали и глубоко уважали высочайший профессионализм бесстрашно атакующих снайперов: Хиромиси Синохара, Сатоси Анабуки и Ясухико Куроэ, Кенио Симادا, Гоиси Сумино и Рикио Сибута, Морицугэ Канаи и Сого Сайдо, а также Исами Хосомо, Горо Фуругори, Томио Ханада, Мицуоси Таруи, Исами Сасаки...

Мы не будем останавливаться на беспримерных воздушных подвигах настоящих демонов вторжения. Умолчим об их исключительном владении пилотажем, предельно 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 очень веская причина сего, ибо за названными пилотами числились и будут числиться 448 уничтоженных самолётов противника. А сбитые в общей сложности боёв машины — это не только истребители! Это разведчики, бомбардировщики, летающие лодки и гидросамолёты, палубные машины трёх типов. К чему же теперь называть количество боевых вылетов и эпизодов, рассказывать о воздушных боях каждого и огромном числе подражателей, учеников и фанатов? Тут 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...***

Казалось бы, можно много чего сказать о том, как

*См. очерки В.В. Рассохина «По Кодексу «Бусидо», «Да здравствует Император!», «Крах», СМИ РФ, 1998–2005 г., 700-страничный труд авторов «Ток».



эксплуатировались около 11 000 исторических истребителей Дзиро Хорикоси «Зеро» всех типов и модификаций, однако эти машины (бесспорно, удачные) пришли в авиакогорты ВВС суши и моря немногим позднее. Такие виртуозы, как «крещёный» в Китае будущий лидер истребителей «Кидо Бутай» капитан II ранга Минору Гэнда, чётко понимали, что лучшие и средние пилоты ВВС Императорской армии фактически приводили в жизнь замыслы барона-реакционера Гиити Танака и недавно умершего (в 1937 г.) националиста, тоже барона, Рёхэя Утида. Печально, что 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 — это Смерть. Тысячам не названных пилотов, многим тысячам членам их семей ещё 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 экстра-ординарных атак «Камикадзе». 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. Хэлпшир, «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, напо-



ристости, удачи и многих других факторов, без которых не-реальна Победа, упомянутые пилоты уничтожили не менее 240 японских самолётов всех типов, доказав, что «писающий ковбой», нарисованный на хвостах и «гасящий» японское «солнце» — это не бравада и не нагло-грубая шуточка...

Война была впереди, а 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 В. 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.



Рейзерера, 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 лётчики-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 американско-голландско-английского содружества Арчи Г. Донахью, Уильям Н. Снайдер, Джеймс Н. Капп, Эдвард Шоу, Роберт Е. Гейлер, Юджин А. Трубридж, 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 многим 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. «Индеец 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 Соединённых Штатов Америки, 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, но ULTRA — флотская контрразведка Нового Света имела достаточно средств и умов, раскрывая хитрости посланников Исо-року Ямамото. Его приятелю кэптену Тамону Ямагути (как и всему ВАТ ВМС Японии) было некогда заниматься «вербовкой» грудастых и попастых мамзелей от Аляски до Флориды*.

*Оба, как и их друг Итару Тачибана, подолгу бывали в США, и даже обучались в Гарвардском и Йельском университетах.



Нервно промчатся — 1, 2, 3 года. Всем детям Америки придётся окунуться телом и разумом в катастрофичную круговерть ужасающего по жестокости противостояния сороковых, именно ревуших сороковых годов, а не штормовых широт. В блестящих апартаментах кают-компании линкора «Нагато» уже прозвучал шепоток, назвавший точку отсчёта одним-двумя словами — Гавайи, Пёрл-Харбор...

На полный ход было поставлено грандиозное строительство супердредноута «Ямато». Седеющий командир действующего 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 своей атмосфере планетарного заговорничества. Моряки от природы, можно сказать, из люльки брошенные в океан, они строго ясно себе 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...

И 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 Ивamoto, Ватару Наканиси, Сабуро Сакаэ, Наоиси 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 залихватски 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 по о к а не предполагали и во снах, где же Она — смертельная точка randevу с «звёздно-полосатыми»...

Небесные меченосцы с опытом наземных кампаний из ряда эскадрилий ВВС Императорской армии Ясухико Куроэ, Сатоси Анабуки, Тосио Сакагава, Суми Камито, Исаму Касиидэ, Йосихико Накада и Рётаро Дзебо, Кацуми Анма, Сего Такеучи, Таэтэо Като, как все вышеназванные и не названные лётчики, коекого из янки, разумеется, 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.... Великолепные пилоты воинственной страны, думающие, как избавиться от белых колонизаторов и марксистско-ленинской напасти тоже были таковыми, но их внешне доблестную, а на самом деле выжатую, словно сливу, жизнь перечеркнёт тяжелейшая и неподражаемо жестокая борьба за господство в воздухе...*

«Живущая в колодце лягушка не догадывается о бескрайних морских далях», — классически гласит японская поговорка. Для подобных 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 почему-то забывают о Главном оружии Планеты — Её величестве ЛОПАТЕ. Однако там, где вместо яблонь и маслин плодоносят винтовки, привыкли думать, что надёжней клин военной подготовки. Больно, когда ласка винтовок, официально заклеянная государством, призывающим попутно и к любви моторов, приводит те или иные нации к самоуничтожению друг друга. Проводить военщину престижной, санкционировать выброс смертоносных накоплений на головы и тела сопланичек — наиподлейшее из существующих преступлений, ибо изучивший оружие и владеющим им

*Читайте очерки авторов «Далёкий Мидуэй», «Кровь и слёзы Лейте», «Путь камикадзе», книги «Тихие Гавайи?», «Небесные снайперы», «Ток».



часто не понимает того, что за «игрушку» ему вручили и во «что» он «играет». Оборона великое и нужное дело. Но где гарантия того, что завтра оборона не перейдёт в наземное и воздушно-морское единовременное наступление?!

К 1939 году немного думая в праведности западная демократия поздно поняла доказательство «теоремы», когда уже не «дана», а выращена(!) д и к т а т у р а, к тому же, к сожалению, не одна. Возможно, их рождение было выгодным. Иначе как обосновывать перед народами гигантский рост собственных Вооружённых Сил? Неудивительно, что историография Запада крайне скупа на откровенные признания (если только через 50 и более лет; тут они, как и мы — всегда смелые!).

Одним из них, без всяких разжиганий и голословности в отношениях между державами актуально назвать сокрушительнейший разгром ВВС Страны Восходящего Солнца в Монголии. Совместными усилиями народов, Армий Советской России и Монгол Улса была подготовлена фундаментальная опора для Всеобщей Победы над представителем «Оси» в Азии, атомная бомбардировка которого не была вызвана стратегической необходимостью...

А тогда мало кто из миллионов японцев вспомнит великую мудрость — 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.*

В наше хамовитое времечко, пропитанное насквозь духом стяжательства и неуважением друг к другу, с каждым годом всё заметнее тенденция отечественных умоведов к замораживанию фактов одноимённой и зарубежной военной истории.

— Подайте примеры! Даёшь конкретику и статистику! — оголтело завизжат «профессора» и спецкоры, в своё время прокатившие в столицу семейные сбережения и тонны продуктов в



качестве смазки для получения пресловутого «дипломного счастья» в купе с пропиской...

Авторы только лишь год внимательно читали газеты, слушали радио, изредка (по датам) смотрели «царя миниатюр» — телевизор, и поневоле пришли к выводу, что безгранично-повсеместная болтовня о патриотизме не более чем пыль в глаза и без того подслеповатому народу. Идеология гособолванивания, механизмы инвестиционной, бюджетной, экономической, банковской, кино-словесно-печатной Лжи, к горечи жителей страны, — честных тружеников от зари до заката — нынче говорят нам о том, что сегодня и завтра может кто-то безвременно умереть, замёрзнуть, пропасть, погибнуть от безволия и невесть откуда появившегося террора. Мы, истые налогоплательщики от Бреста до Владивостока, не понимаем, с какого это х... боль распада бывшего общества вуалируется жиробесием избранных нами же правителей?! Плаксивая судьба рубля к концу года неизвестна так же, как схема топливного снабжения Дальнего Востока. Вы не подумали о том, что сделал бы в такой ситуации Сталин с настоящими «врагами народа»? Не задумывались над тем, что адмаппарат Приморья большей частью состоит из приезжих, и может запросто санкционировать разного рода «бунты», крича в рупор прессы и ООН о «припёртой свободе Дальневосточной республики»? Кошмар содеянного и происходящего в Чечне, как видим, никого ничему не учит, а жаль! Дело может кончиться тем, что многонациональный народ Приморья, будучи патриотичным и средне-законопослушным, официально заявит о своём желании войти под опеку НАТО в рамках префектурального деления соседской Японии. Вот когда седовласые и чёрненькие прогресс-лобби парламента, позабудут о законах для себя, о коррупции федорганов и др. органов, перестанут смеяться над новостями различных «тусовок» и вислозадой простачкой Левински...

Теперь, значит, примеры... Не будем создавать здесь трактат о падении нравов, духа, воли и прочих «сталактитов» нашего совместного пост-совкового общежития. Достаточно с гаком трех:

1. Его Святейшество Патриарх Всея Руси Тихон исключён из «Справочника школьника» по истории XX века.



2. Кампании Второй мировой войны на Тихом океане и в Азии упоминаются редчайшим образом в одно-двух абзацной форме (за искл. книг, изданных в «хрущёвскую оттепель»)*.
3. Многочисленные публикации авторов именно патриотичной, а не «жёлто-разжигающей» направленности давалась и даётся нам натуральным боем с редакциями (см. Орловскую периодику хотя бы 2000 года).

Не всё столь мрачно, хотя и подлежит обязательному обозначению перед читательским разумом, дабы он вник, что сегодня автоматически введён и прекрасно функционирует новый виток оплаты нехорошей деятельности ровесников проституток — господ цензоров. Однажды, в ходе тысяч командировок по областям и весям России (как обычно, без помощи бюджета и спонсоров), мы столкнулись с многозначачим проявлением правительственной «заботы» о людях, когда встречались с ними в КСП, ТОО, ОАО, ЗАО и т.д. по нью-нэповской терминологии. А поразило нас вот что...

На дверях полуразрушенных ДК, клубов и дышавших на ладан бывших правлений колхозов и сельсоветов появилась (по неизвестному, но и не по-щучьему велению) рукописная малбумажка примерно одинакового содержания: «Участникам боёв у Хасана и на Халхин-Голе срочно явиться в правление», «Сыновьям и дочерям, близким 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? Единовременная компенсация за всеохватный патриотизм? Желание увековечить всех героев тех триумфально-горестных событий, идущее от наследников ратной славы Жукова и Чойбалсана? С грустью вспоминаю сегодня, как мой сосед, Фёдор Павлович Аверкин, придя с действительной, рассказывал мне, мальчонке, как служил в Сибири у самых дальних наших рубежей. Дымя крепчайшим самосадам и будто не видя слушателей, он всегда поражал меня блестящей табакеркой с загадочной надписью:

*Положение выправляется в лучшую сторону — появились переводные фолианты столичных и белорусских издательств, начиная с 2000 г.



«Халхин-Гол. Друзья Дандара в память о кровной дружбе дорогом Феде, 1939»...

Он привёз с собою трофейные пластинки, фотографии, эфес дорогой, поломанной сабли. Музыка поразила не только меня, и часто, как умеет ребятя, я приставал к воину со святою наивностью: «Как, дядя Федь, по-ихнему «Ура»?»

Последний из ротного списка, он был скуповат на слова. Тяжко откашливаясь, седой мужчина в расцвете лет постоянно доставал любимую фотографию, и, усаживая меня, или пацанов и пацанок на колени, повторял: «Вот, Витёк, славные были молодцы: Серёга, Иван, Володя, Борька и Мустафа! Сколько их полегло в битвах с самураями... И русскую, и япону мать звали. Ужас, чо творилось в небе и на земле. Сибирь-Го, сукины дети, задумали основать...»

Отшвартовались десятилетия. Преподавал я потом, после службы на Дальнем Востоке (3 года), в сельских школах. Работал на заводе, радио и телевидении. Женился на красавице Вале, родился сыночек Серёжа. Но и сейчас, в третьем тысячелетии, не могу забыть, как, купаясь с Фёдором Павловичем в Волге, заметил я у его левого соска багрово-синеватый иероглиф от плоского японского штыка. Не помнил он, кто был у изголовья, как спас хирург, про морфий матерясь. Не осталось в памяти лица захватчика, однако, заклёбываясь кровью, он навсегда запомнил гримасу ужаса, когда прошил «микадовца» трёхгранником. Загадочную вязь на табакерке расшифровала рана на груди, спустя лишь годы. Свапской поселенец, герой-солдатушка — не получил ни одной из наград, ни отписной грамотёнки, жёстко критиковал правительство за трудодни и непосильный оброк и познал трагедию жизни, придя к запущенному погосту бобылём. И родились в те дни скупые, словно повестка в военкомат, четыре строчки:

*...Ни запятой, ни точки —
Имя забыл вписать...
Эти свинцовые мысли
Заставят вас прочитать!*

Да что там! Герой ВВС СССР, замечательный организатор по



кадрам, великолепный знаток авиаинформации и требовательный командир Яков Владимирович Смушкевич, которого знали буквально все пилоты и служащие аэродромов, не фигурирует в ряде книг, неверно трактующих Халхин-Гол. Вопросов много, а ответов мало. Рискнём, однако, кое-что восстановить. Одно но: Долг сей не авторский, а между прочим, Общероссийский...

* * *

...Отгремела война в Испании, но ещё продолжались ожесточённые боевые действия в Африке и Китае. Вёрткие, скоростные бипланы и монопланы конструкции Н.Н. Поликарпова сменили пятнисто-коричневую, красно-полосную республиканскую окраску, обрели более мощные моторы и совершенное вооружение. Выжигатель колонизаторов — истребители прославленного орловца — выступил в новой роли. Впервые в истории на членах «семейства И» были применены реактивные снаряды РС-82 против японских истребителей «Мицубиси А5М», «Накадзима Ки-27», итальянских бомбардировщиков «Фиат Вр. 20 Сисогна», закупленных азиатами у союзника — Муссолини...

Дебют советского реактивно-авиационного оружия в небе Монголии упоминается всюду, увы, в хронически сокращённом виде — пара абзацев, в лучшем случае — статья в газете или журнале военной тематики. Ясное дело: обобщённый материал, собранный и переработанный в книгу, куда сложнее издать, чем пять-шесть столбцов по вертикали, да вдобавок с просьбой редакций, апеллирующих десятилетними наработками изданий и гонораром. В их же стенах, коридорах и гаражах мало кто знает, что в Халхин-Гольской сече советские лётчики изобрели потрясающе-хитрый тактический приём, используя не двигатель, не вооружение и пилотаж, а... шасси! В текущий момент истории 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 истребительного авиаполка Н. Бочаров или какой-нибудь безусый «кузнечик». Гроза самураев Виктор Феофанович Чистяков, пересевший на И-16, тоже мог высказаться в пользу лётного нововведения...



Главное — достигнутый результат: «мастера инцидентов», принимая И-153 за устаревший И-15, оказывались в дураках. «Чайки», убрав шасси на их глазах, стремительно шли в атаку на самолёты и наземные цели. Надрывно гудя тысячесильными моторами, они расстреливали врага из самых, казалось, неудобных положений, причём изредка могли развивать скорость до 450 км/ч. Отсюда и гордость пилотов — «Я летаю на «Чайке»!»

Без победы в воздухе не могло быть победы на земле, что прекрасно понимали жестокосердные стратеги родом из Японии. Желая приостановить контрнаступление советских танков, бронедивизионов БА-10, пехоты и монгольской кавалерии, подержанных утром 20 августа 1939 года неожиданным налётом 153-х бомберов и 144-х истребителей, а также сокрушительным огнём артиллерии, — ошеломлённые японцы запоздало подняли в воздух истребители и бомбардировщики «типов» 96 и 94...

Целью, поставленной для экипажей командованием, было уничтожение командного пункта советско-монгольских войск в Хамар-дабе, куда, несмотря на потери, они пытались прорваться в течение суток. Реализация продуманной авантюры оказалась непосильным делом для специалистов по заходам со стороны восходящего и заходящего солнца. В небе они столкнутся не только с не уступающими профессионалами советской авиации, но и с новым «сверхъестественным» оружием русских — реактивными снарядами класса «воздух-воздух», спрятанными под крыльями И-16 из звена капитана Николая Звонарёва. Тут далёкий от авиации Клим 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 противника ближе к вечеру. Прошло около десяти минут напряжённого полёта, внизу мелькнул бликами Халхин-Гол. Пролетая над рекой, ведущий обнаружил не менее сорока японских бомбардировщиков, следовавших, согласно предписанию, намного выше. Превосходство противника мало трогало командира особой группы, совсем недавно прибывшего вместе с товарищами в расположение 22-го ИАП: стремительно сократив



расстояние, он с непривычной для пулемётной стрельбы дистанции запустил ракеты...

Немногие очевидцы и участники боёв на опалённой монгольской земле, видевшие непередаваемую словами воздушную схватку, вспоминали, что от И-16 отделились как бы огненные дорожки. Послышался незнакомый звук. Буквально за какие-то секунды два истребителя «Накадзима», оглушающе «охнув», превратились в падающую, словно супербенгальский огонь, 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, зарывчав увеличением оборотов двигателей, панически ретироваться...

Вскоре, пропылив колёсами шасси и вихрями воздушных винтов, они обесточат контакт на завоёванных и новых аэродромах, под своим до этого только победоносным стягом. Сразу же по приземлению, ведущий офицер, громыхнув по крылу короткими коричневыми сапогами, рывкнул что-то коротко-взыскательное механикам и сбросил парашют с подвесным устройством по германскому образцу. Нервно вскинув лётные очки на «лоб» кожаного шлемофона и чертыхаясь на всё и вся, он рванул бегом к штабу соединения. Несведущему человеку, невзначай увидевшему, как он пересекал метраж аэродрома, да ещё если бы он припомнил мирное время, наверное, данная ситуация показалась бы весьма комической. Офицер мчался, не жалея сердца и ему мешало всё: планшет, меч, кобура с «94-м» пистолетом, сковывал движения лётный комбинизон. Возвращалась на круги своя мудрость поговорки, прибавляя пилоту пота: «Всем лётчикам тесно на земле без исключения»... Сдёрнув на ходу у порога уже ненужные ему массивные краги, он влетел в штаб, точно бог бури Сусано, удивив видавших виды адъютантов. Молодые аристократы из семейств с большим самурайским стажем прыснули наивным смешком, ну а потом японскому гневу не было предела...

В рядах вооружённых подданных Хирохито, мечтавших о разделе земельных участков в Сибири или Урал-Го, его доклад



произвёл фурор. Шок, который японец пережил в небе, теперь посетил соотечественников на земле. И хотя рапорт был краток и скуповат на слова, от них, вероятно, потускнели не только лица блиставших по Маньчжурии, Корею, Китаю офицеров Микадо, но и серебряные звёздочки на их выцветшей форме. Врезались тогда в память многим — последние, повторенные и «сработавшие», словно стрелы, слова: «На крыльях русских самолётов были видны вспышки пламени, а в воздухе проносились огненные трассы». (О тех «трассах», что задумывали они в России, естественно, ни гу-гу. — *Р. С. В.*)

Экспертная комиссия, расследующая обстоятельства гибели самолётов по обломкам, пришла к неутешительным выводам, исключившим мифическую фантазмагорию о рождении «небесного огня». Результаты спешных исследований укладывали на лопатки: русские применили пушки неизвестного образца калибром не менее 76 миллиметров. В сжатые сроки гениям завоевательной оружейной инженерии предстояло создать и испытать собственную конструкцию, аналогичную по параметрам пролетарскому «чудо-оружию». Ускорение общего цикла работ над ней, привело, как это часто случается на войне, к фиаско. Страна энтузиастов сокрушительным образом доказала передовизм в авианауке, что подтверждалось донесениями секретных служб далёких «осевиков»...

История создания и внедрения реактивных снарядов в ряды ВВС Армии и ВМФ СССР по-своему захватывающа и интересна, хотя и в ней присутствовали репрессивные методы неусыпного НКВД, столь же бессонно корректируемого Сверху. Фальсификационно-преступный сценарий, действующий, к сожалению, не только в РНИИ, но и в МАИ, НАМИ, МАДИ (и так по всей коммундержаве), раскручивался марионетками режима в обрамлении натурального 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-россиян ещё при последнем царе-батюшке, не выдержавшем тяжести Шапки Мономаха. Многоуважаемый директор Путиловского завода господин И.В. Воловский за два года до Первой мировой войны пытался найти поддержку у Военного Министерства и Правительства, чтобы внедрить в практику авиационные воздушные ракеты. Победила... бюрократия, посчитавшая преждевременность новшества. А вот на Родине Бонапарта оперативно смекнули, насколько опасны для противника «Ньюпоры-16», снабжённые столь 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 замечательный русский изобретатель Н.И. Тихомиров, сумевший воплотить задуманное в жизнь при помощи сплочённого коллектива грамотных специалистов. Отличительной особенностью названных пусковых установок следует отметить их простоту в обслуживании и лёгкость. Корифеи бывшей Реактивной лаборатории при Ржевском артполигоне (Петроград) после преобразования её в Газодинамическую, смогли добиться впечатляющих результатов. Ракеты, за основу которых был принят удачный проект В.А. Артемьева, от 1929 года имели потрясающий козырь — отсутствие отдачи, что позволило товарищам 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. Теоретическая доработка и наглядная практика экспериментов с авианаводящими устройствами обнажили технические и довольно 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 как раз кстати. Немалое число важных рекомендаций дал С.И. Мухин и другие авторитетные ветераны авиации и Гражданской. Разумеется, детально



интересовались созданием оружейников приверженцы пушечного вооружения аэропланов Н.Н. Поликарпов, Д.П. Григорович, Л.В. Курчевский, новая смена самолётостроительной отрасли, становившейся патриотично-всенародной...

Рассмотрев различные модели монопланов и бипланов тех времён, а также их опытные модификации, конструкторы особо тщательно следовали требованиям безопасности, обдумывали оптимальное размещение ракет, их количество. Неоднократно пересмотрели дистанционное управление запуском. Старались учесть реальность появления и роста брони на бортах воздушной и наземной техники потенциальных врагов, поскольку «антантовцы» и пр. враги мировой революции были смешны только в карикатурах, да в бесподобной поэтике человека РОСТА Владимира Маяковского.

С середины 30-х, по настоянию В.А. Артемьева, конструкция снарядов при том же калибре (82 мм) претерпела модернизацию по аэродинамическим и эксплуатационным мотивам. Улучшились лётные показатели, ввиду доработки хвостового оперения. Полностью отказались от первоначального варианта, касательно размещения снарядов на верхнем крыле бипланов: теперь их «местом прописки» (независимо от схемы самолёта) было нижнее крыло с новыми направляющими. Командование ВВС РККА, трезво оценивая многозначную перспективу проекта, выступило его опекуном, предоставив РНИИ списанные ТБ-1, И-5, лафеты устаревших пушек в целях скорейшего прорыва улучшенных образцов в серию вслед за окончательными воздушными и наземными экспериментами.

Неординарно мыслящая группа под руководством И.И. Гвая — А.П. Павленко, А.С. Попов, В.Н. Галковский и товарищи по разработке — трудилась над конструктивным усовершенствованием РС-82 и РС-132, что впоследствии дало возможность их применения на стационарных и мобильных наземных пусковых установках («Катюши» на базе ЗИС-6 и лицензионных «Студебеккер», фугасные снаряды М-30 и М-31). В то же время на одном из секретных авиаполигонов военный инженер А.Д. Попович вместе с соратниками и лётчиком-испытателем Н.И. Звонарёвым (кто знал, что ему придётся «крестить» снаряды в бою!)



проверяли их работоспособность на СБ Архангельского-Туполева и И-15 ОКБ Поликарпова. Немногим позднее шеф Опытного конструкторского бюро Артакадемии Н.М. Кондаков, в содружестве с инженером И.Н. Кляцких, занимались проектировкой автоматической пусковой АПУРС-82 по рекомендации А.Д. Поповича. Однако, громоздковатость пятизарядного магазина и частые сбои последовательной подачи снарядов наложили вето на разработку, по соображениям невозможности подобных сбоев в условиях боевой обстановки.

Наконец, после испытаний под Киевом, в декабре 1937-го ужасного года «эрэсы» были приняты на вооружение. Партия и правительство, внимательно проанализировав документацию и наглядные результаты дубль-испытаний того же года, постановили о запуске их серийного производства на одном из arsenалов Москвы. Одновременно с этим были введены в строй ракетносные типы И-15, И-16 и СБ.

Необходимо подчеркнуть, что не всеми славными сыновьями народными поддерживалось реактивное направление в авиации, а уж тем более в Армии и на Флоте*. Так, видимо, было и будет всегда: новое, вымученное, продуманное и выстраданное почему-то всегда топчется «старателями», не познавшими умственного и душевного пота. (Наглядный пример торможения советской военщины — отсутствие у океанской державы всех видов авианосцев по образцу 30–40-х гг., имевшихся в немалом количестве в Англии, США, Японии. Как следствие — было заморожено развитие палубной авиации. Единственным, что пожалуй, радовало, было грандиозное строительство Подводного Флота, которому могли позавидовать не только Редер, Голдфруа, Бергамини и Суэцугу).

Так вот, констатирует тогдашний начальник Отдела пушечного вооружения при Управлении ВВС РККА тов. Э.К. Ларман: «Постановление (о выпуске 1000 РС-132 и 3000 РС-82. — Р. С. В.) позволило нам заключить соответствующий договор с заводом, казалось, всё было в порядке. Однако, спустя некото-

*Глумление над пророками авиаракетотехники в СССР сократит жизни Ф.А. Цандеру, К.Э. Циолковскому, С.П. Королёву, Г.Е. Лозино-Лозинскому, Р.Е. Алексе-
еву и др.



рое время, к нам в управление позвонил главный инженер завода и заявил, что их посетил начальник Главного артиллерийского управления 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: «Разорьёй Страну»! Мы ещё выясним, наши ли люди работают в Воздушных Силах...» (Пару минут, пожалуйста, 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».

Характерно, что звонарёвцы-«самурайбои» (производное от зверобои) и в последующие дни добьются успехов, в достижении которых принимали деятельное отважное участие лейтенанты Т. Ткаченко, В. Федосов, И. Михайленко и старший лейтенант С. Пименов. Но, смотря правде в глаза, когда самолёты с обеих сторон падали и горели «пачками», объективно следует признать: успехи выглядели не значительными, скажем честно, что капля в море... Да, сам по себе эффективный эксперимент не мог причинить захватчикам ощутимый урон — главным оружием истребителей по-прежнему оставались пушки и пулемёты (как говорится, чем больше, тем лучше). Мы не будем здесь называть статистических ложных данных по Халхин-Голу. Они давно отпечатаны такой же советской прессой, где считают только трофеи и пленных генералов Императорской армии, убитых и раненых из её числа, а свои потери, простите, обыгрываются так, что какая там логика! Глаза десять и более раз читают, да всё одно — не верят... Возвращаясь к загадочным объявлениям о Хасане и Халхин-Голе наших времён, очевидно, что на многие вопросы того сложного исторического периода и сегодня со скоростью полёта РС-82 вряд ли ответишь...

Говоря о тех событиях, важно отметить и другое. Россия, первой применившая новый образец оружия, показала вражескому Антикоммунистическому Союзу, что она никогда не позволит его Вооружённым Силам посягать на её территориаль-



ную целостность, как и на суверенитет дружественных ей народов. Конечно, позиция нейтралитета со стороны СССР, тут, не ошибёмся, сложна, ибо у нас было достаточно своих недоедающих ртов и слабообразованных армий. Но полная политика невмешательства в государственные дела приграничных с Россией стран являлась действующей только в том случае, если над этими странами и их народами не зависала Дамокловым мечом опасность межнационального рабства, марширующая со стороны «земельно-бедного», того или иного агрессора. «Или они нас, или мы их!» — безусловно, жёстко-трагичная, справедливая и проверенная битвами поговорка. Может, не к месту? Думаем, читатель должен понимать, что реактивные снаряды, где бы они не были рождены, не что иное, как новое средство массового уничтожения людей, как и созданных ими всевозможных объектов военного и мирного предназначения.

Думали ли об этом также простые советские люди — герои жутких 30-х и не менее страшных 40-х годов? Как продумывали строительство собственной 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 «сощастья» при натурализме кандалов ГУЛАГа и вандалистском отношении власти к крестьянству — это ли не обломанные шестерни пролетариата — диктатуры, завещанной нам «великим» Лениным? Воеет 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 вот этого самого «счастья», именуемого ВСЕНАРОДНЫМ ГОРЕМ. Действительно, российская демократия уродлива точно как Карлик Нос. Однако запрещено забывать, что мы стали говорить и созидать публично; что отменили смертную казнь; что открылись очень большие возможности для крепких умов страны, которые немногим ранее даже после кухонной болтовни могли быть сосланы и простреляны...



Идёт повсеместный подъём колоколов и куполов церквей — что, тоже скажете, плохо и не нужно? Ошибки, а честнее, преступления новой власти перед народом есть, и они налицо, у всех на слуху и аukaются в личной жизни. Война с мусульманством — многовековая тяжкая по горечи дилемма — может остаться неразрешимой, ибо Вера в Аллаха так же несокрушима, как и Вера в Христа, Будду, Шиву. От одного шага в пропасть недалеко до другого, уже в бездну войны с католиками, иезуитами, синтоистами, буддистами, да мало ли с каким «пророком», приручившим зарин, или в будущем (не дай Бог!) ядерные боеголовки Ракетного Щита Армии или Флота...

Оставим мы это неблагодарное дело — воспоминания о сегодняшнем и завтрашнем дне. Цели у нас другие...

Злополучный для всей страны 1937 год вспоминает маршал авиации, Герой Советского Союза, боевой пилот и «долговязый витязь» Георгий Васильевич Зимин. В то время он был прикомандирован в 31-ю эскадрилью, дислоцировавшуюся на полевом аэродроме близ Лесозаводска (станция Усури).

«Обстановка у границы усложнялась, — пишет ветеран в своих мемуарах «Истребители». — Японские самолёты то и дело совершали полёты у самой границы, а зачастую и нарушали её. Всё это носило разведывательно-провокационный характер, мы постоянно жили в напряжённом ожидании. Дежурили отрядами. Одно звено всегда находилось в готовности к немедленному вылету. Лётчики сидели в машинах. От аэродрома граница была всего в шести километрах.

В тот памятный день дежурил наш отряд. В готовности номер один находилось моё бывшее звено — звено Павла Шишкарёва. Получаем оповещение от постов ВНОС, что японский самолёт нарушил границу севернее Усури 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 Павла Шишкарёва после посадки.

Самолёт-нарушитель шёл курсом на юг под самой кромкой облаков и временами скрывался в белесой мгле. Как доклады-



вал командир звена, он увидел самолёт необычной, незнакомой конфигурации с красными кругами на фюзеляже и на крыльях. Красный круг — символ восходящего солнца — эмблема японских ВВС. Поэтому Шишкарёв приказал своим ведомым идти сзади и ниже, а сам сблизился с самолётом-нарушителем и с дистанции 100 метров открыл огонь из всех четырёх пулемётов, но, когда проскочил над атакованным самолётом, ясно увидел на его плоскостях звёзды. Между тем самолёт задымил, пошёл со снижением и произвёл посадку на озере Ханка.

Мой бывший командир был настолько обескуражен, что сначала никак не мог связно доложить о происшествии. Он и в обычной обстановке заикался, а после такой стрессовой ситуации вообще не мог произнести ни слова. И первыми словами, которые он выдохнул, были:

— Сбил свой самолёт...

Это, как выяснилось, был гидросамолёт пограничных войск. Таких машин никто из наших лётчиков никогда 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. (Как же так? — задать бы вопрос тогдашнему командованию ВВС. А ведь оно уже тогда было разбито вдребезги и выхвачено частично из ночи. Никто в те дни не подумал, что репрессии могли свернуть выпуск хотя бы двухсот экземпляров спецброшюры, например, «Основные опознавательные знаки, силуэты и специфика применения основных боевых самолётов иностранных государств»! Вторым пунктом авиа ЧП, вероятно, послужила перенапряжённость советских лётчиков из-за наглости японских пилотов, превративших понятие «Госграница» в «баловство» пилотирования: мол, смотрите на истребительно-азиатскую «рекламу» — видите, как далеко мы зашли? — *Р. С. В.*).

Павлу Шишкарёву грозил трибунал, лётчики звена утверждали, что они тоже ясно видели красный круг. Тогда по нашему настоянию дознаватель провёл следственный эксперимент. В такую же погоду (только уже на земле) пригнали другой само-



лёт-амфибию и стали рассматривать его с расстояния 100 метров. Все ясно увидели красный круг. Оказалось, что этот зрительный эффект вызывала обрамляющая звезду чёрная кайма, которая, кстати говоря, была и на других наших самолётах.

Павел Шишкарёв был оправдан. Приказом Наркома обороны СССР Ворошилова впредь было запрещено обрамлять каймой звёзды».

Очень показательно и знаменательно, что американские лётчики-добровольцы подобных перипетий судьбы не прошли. Им и потомкам, было и будет трудно понять формулировку «сброс исторических вех в арык забвения», который был осуществлён рядом «редисок» — состоявшимися профессионалами-пропагандистами коммунизма, недурно прижившимися в тылу. Их, мягко говоря, не очень любили на передовых, о чём умолчала «бондаревщина». Особенно тогда, когда непосредственно перед атакой они появлялись в окопах, на аэродромах, у танков и орудий с вопросами: «Ну, как настроение? Что приуныл? Когда мы тебя примем в партию? От чего задумчив? О чём думаешь?» и т. д. и т. п. Даже юродивому деревенскому дурню понятно, что когда на уме родная хата, жинка, лоза винограда, море и рыбалка, тайга или охота, аул или кишлак, юрта или коммуналка, мать, отец, братья и сёстры, быть может, финальный раз в жизни — «засталинское поднятие морального духа армии», смешавшись с крепчайшей махоркой (если её хватало), по-настоящему угнетало...

Ещё не знал Саша Покрышкин, что ему предстоит пережить, что седой, но бравый, он откажет Брежневу в простановке его имени в своих мемуарах. Он был простым, как все, новосибирским парнем. Между тем «не приуныл», совершив кинематографический подвиг, мастер кинодокументалистики и режиссёр Илья Петрович Копалин, снявший в 1939 году фильмы «Слава героям Хасана!» и «Халхин-Гол». Трудно было будущему народному артисту СССР вкладывать в ленты правду, когда она была вне закона, а уж тем более прокрутить их по всей стране. Однажды, увидев бесценные кадры, вдруг мучительно захотелось найти новые книги, брошюры, статьи о тех событиях, перечитать заново пожелтевшие от времени издания. Поговорить с ветеранами — ЧТО ЖЕ ТАМ БЫЛО?...



Потом, после того, как погас луч проектора, зажглись фонари, когда город спал и наполовину проститутствовал, почему-то не спалось. Думалось о том, что ещё ждут, ждут пожелтевшие папочки печатных реформ-преобразований, ну и, конечно же, пытливых умов. Вся Россия давно в состоянии «Ждём-с — Ждём-с» честности от седовласых и порой монотонно бубнящих Хозяев...

Лишь в восьмом часу утра один из авторов данных размышлений смог отложить откровения выдающегося пилота войны Георгия Васильевича Зимина, прямо «приказавшего» вставить пару цитат, говорящих о многом. И если в редакциях частенько просиживают штаны и юбки наглецы и наглячки по-готовому, то, думаем, свободный читатель вправе называться, а не пусто-порожне звучать Человеком Гордым, мало того, понимающим, что, где, когда и к чему.

«На Халхин-Голе, как известно, проходили ожесточённые воздушные бои, в которых с обеих сторон участвовало большое количество самолётов. К этому периоду наши лётчики уже получили и освоили последнюю модификацию поликарповского биплана И-153 — «Чайку». Она имела более совершенную аэродинамическую характеристику. В отличие от других поликарповских бипланов у этой машины убиралось шасси, что давало солидную прибавку в скорости. На И-153 и на И-16 наши лётчики в воздушных боях имели преимущество над японской истребительной авиацией, а кроме того, превосходили японских лётчиков в тактических приёмах группового боя. Результаты воздушных боёв на Халхин-Голе позволяли сделать вывод, что в целом подготовка наших лётчиков-истребителей вполне отвечает требованиям времени».

А вот редчайший портрет расстрелянного НКВД Героя Советского Союза Павла Васильевича Рычагова, комбрига, командующего ВВС Приморской группы, ветерана Испании, Китая, Хасана и Халхин-Гола, затем советско-финской войны. Одарённый человек, он был приближен И.В. Сталиным, боготворился лётной сменой и сослуживцами. Дослужился до генерал-лейтенанта и занимал должности начальника Управления ВВС РККА и заместителя наркома обороны СССР. А через два года — Вели-



кая Отечественная война и дикие формулировки в якобы «его виновности» за варварские бомбардировки советских городов и стратегических целей осатанелыми Люфтфлоттами 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 всегда импонировало. По возрасту он был, вероятно, моим ровесником, и одно это в моих глазах резко отличало его от тех 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 уже имел по тем временам немалый практический боевой опыт и как лётчик-истребитель, и как командир крупной авиационной группы. 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» самому Иосифу Сталину подписали смертный приговор Герою, с известной быстротой клеветы превращённого во «врага народа»...

Чудом не репрессированный нарком ВМФ СССР адмирал Николай Герасимович Кузнецов также был предельно прямолинейным до и после смерти Вождя. В автобиографической книге «Накануне» он отмечает одного из первых Дважды Героев Советского Союза, генерала, авиационного атташе в Испании, командующего авиагруппы на Халхин-Голе, в 1940 году генерал-лейтенанта и начальника ВВС РККА Якова Владимировича Смушкевича, известного под псевдонимом Дуглас. Цитируем заслуженного флотоводца с сокращениями:

«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 срочно нужны самолёты, а он умудрился выжить из строя!» — С этими словами Яков Владимирович вошёл в номер гостиницы «Метрополь», где я жил.



Жизнерадостный, улыбавшийся, он сел возле моей кровати. На нём была кожаная куртка, из-под большого берета выбивались чёрные вьющиеся волосы.

«Давайте знакомиться. Как нога, должно быть придётся лежать?»

«Да нет, дня два три, а там хоть на костылях — в Картахену».

Мы встретились со Смушкевичем на чужбине, но у меня было такое чувство, будто я знаю его уже давно и очень 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 сам 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 очень небольшой опыт использования самолётов на море. В Испании же новая авиационная техника испытывалась над морем непосредственно в боевой обстановке. Естественно, результаты этих испытаний интересовали и нас, моряков, и лётчиков».

...Пройдёт пять лет после тех событий. Яков Владимирович Смушкевич, пилот, который выделял «акробатические трюки» на машинах Поликарпова в боевых действиях, а не на полигоне, человек, с которым было легко, весело, который просто светился редкостной твёрдой уверенностью, патриот, на которого можно было положиться во всём, был... расстрелян. Подлое обвинение было зловеще аналогично: «58-я — «враг народа»...

Трясёт озноб, когда думаешь о пятидесятилетней реабилитации — её, как и репрессий, в цивилизованном обществе, стране не должно быть! Чёрт возьми, к у д а же смотрели все? Неужели ни в одной голове не созрел пусть фантастический, государственный переворот? Неужели Сталина, если он был один виноват (а этого быть не может — бандитничали «валики, саёнки, филины, блохины, вороны» на местах), не могли увести под домашний арест на какое-нибудь затерянное озерцо? Сидел бы себе, ловил карасей или щук, да потягивал бы красное вино... Впрочем, если верить мемуарам, непонятно как выжившей курти-



занки, «Мата Хари» коммунизма — артистки Большого театра Веры Давыдовой — неудачное покушение всё-таки было. А вот кто был напрямую в нём задействован, сложно сказать. Мы знаем, как с помощью пиротехников властители поднимали свой рейтинг в народе, а затем закручивали болты инквизиторской Машины репрессий...*

Без сомнений и диспутов, в России орудовала настоящая Коза ностра, отнюдь не плавно, а кроваво переросшая в понятие «ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА». Но, «Коза ностра»-то подпольная и в ней почти поголовно итальянцы! А тут-пароходные иностранцы, интеллектуальные мафиози, свержавантурные умищи, рванувшие в Россию со всех концов Света – авось, что перепадёт под скрип колеса истории...

Свой ужасающий протектор оно оставило не только на авиации, о чём не раз, не два говорилось выше. Стихотворное посвящение руководившему составу ВВС РККА вновь нам напомнит о беззаконии:

*Канул, ни на йоту не солгавший,
Падал на цементно-ржавый пол,
Небо над Мадридом защищавший,
Крыльями прикрывший Халхин-Гол.*

*Разве сокол думал о расстреле,
Что «врагом» в могилу он сойдёт?!
...Память, как неглохнувший пропеллер,
Втягивает нас в круговорот...*

Между тем П.М. Стефановскому предстояло доказать членам Политбюро ЦК ВКП(б), что машины Н.Н. Поликарпова лучше трофейных японских. Никто из присутствующих на испытаниях «почемучек» не хотел погружаться в дебри техдокументации и изучить хотя бы скоростной параметр противостоящих друг другу истребителей. Да, участники сражений в Монголии

*Конкретный пример из всемирной истории – супруга диктатора Аргентины Перона, Эва Дуарте (её судьбу спорно сыграла Мадонна) – профи высшего политпиара.



подчёркивали, что устаревшие И-15 намного опережали «японезов» по лётно-техническим характеристикам. Позволим себе 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 соответственно. А «Мицубиси А5М (И-96)» и «Накадзима Ки-27 (И-97)» в противовес им разгонялись до 370 и 460 км/ч. Вывод: истребители по скорости практически одинаковы! Хотя вооружение японских самолётов было слабее, не следует вычёркивать у них высокой продолжительности и дальности полёта. Вот кто сидел за штурвалами и с какой головой, какая применялась стратегия их использования, а также имеет место суть, «за что» они воевали — вот именно из этих понятий выходит Халхин-Гольская наша победа!

Ещё более пунктуален при «взвешивании» характеристик японских истребителей дипломированный авиаинженер, бывший начальник инженерной службы ВВС Дальневосточного фронта подполковник Иван Андреевич Прачик, героически прошедший от Пиренеев до последнего дня Второй мировой войны. Мэтр помнил наказ маршала Хорлогийна Чойбалсана: «Хитрость, коварство, жестокость — оружие самураев». Прибыв непосредственно 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 давним другом, будущим командующим ВВС Дальневосточного фронта А. Гусевым, смекалистый инженер сопровождал Чойбалсана и комкора Якова Смушкевича. Вероятно, уже тогда, он набросал кое-какие заметки в потрёпанный блокнотик, строки из которого, возможно, вошли в его книгу воспоминаний «Фронтное небо».

«Спокойствие, конечно, было весьма условным, — пишет Иван Андреевич, кстати, один из первых заметивший, что ручка управления на И-16 ломается при морозе 35–40° даже при средних по резкости движениях у основания. (Если истребитель с такой поломкой в воздухе, он — летающий гроб. — Р. С. В.). — Японцы подтягивали к Халхин-Голу отборные полки истребителей и бомбардировщиков, имевших опыт войны в Китае и прошедших спецподготовку. По своим лётно-тактическим данным



японские истребители и бомбардировщики явно уступали нашим. Так истребитель И-96 имел небольшой вес, обладал хорошим вертикальным и горизонтальным манёвром, на нём имелось кислородное оборудование, радиоустройство и два пулемёта. Самолёт представлял собой 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 японский И-96 уступал И-16 в скорости, мощи огня. Наш истребитель кроме четырёх пулемётов ШКАС мог нести четыре реактивных снаряда сокрушительной силы. Мне рассказывали, как лётчик-испытатель В. Рахов ударом эрсов на мелкие куски развалил вражеский бомбардировщик.

Тем не менее, сконцентрировав авиацию близ монгольской границы, японские генералы поставили перед ней 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. Но очень скоро агрессор убедился, что таким образом ему не удастся сломить нас. Японцы, очевидно, забыли о стойкости и отваге русского воина. Так, например, 22 июня 95 наших самолётов столкнулись со 120 японскими самолётами. В результате воздушного боя был сбит 31 японский 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».

Но ещё за 2–3 дня до воздушного побоища у Буир-Нура, инженер Прачик, который едва ли не единственный, упоминает в мемуарах десятки механиков по именам и фамилиям, стал свидетелем любопытного разговора между его другом Сашей Гусевым, Смушкевичем и комдивом Жуковым, когда они на «Эмке» прибыли в Тамцак-Булак, где располагались авиационные части, входившие в состав только что сформированной 1-й Армейской группы.



Командовать ею назначили Георгия Константиновича. Офицер Прачик не сразу признал бывшего командира 4-й кавалерийской дивизии, с которым впервые повстречался в 1936 году, в Бобруйске, когда 142-я бригада, где служил Иван Андреевич и известные лётчики Павлов, Чумаков, Зеленцов под командованием комбрига Е.С. Птухина только начали получать первые И-16...

«Где же я видел его?» — навязчиво сверлила голову мысль, и на всякий случай представился незнакомцу. Он посмотрел на меня насупленным внимательным взглядом из-под опалённых знойным солнцем бровей, потом, через минуту, довольно 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 неторопливо и обстоятельно знакомить Жукова с авиационной техникой.

— 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. Точнее, тот же тип машин с незначительной модификацией, которая лишь утяжелила самолёт-истребитель. (Думается, теперь многие поняли, за что «воевал» в инстанциях умерщвлённый позднее режим-партокulturом — Рычагов, да и Смущкевич. Названные двое — практический потолок Управления ВВС РККА. А что творилось с тысячами офицеров от авиации и их семьями? Сколько в тоталитарном беспределе, извиняемся за крайность, — «Халхин-Голов»? Или вообразите «ситуацию» наоборот: у обременённого проблемами командующего 6-й армией Огису Риппо, под мечом которого находились 300 самолётов, 500 орудий, 182 танка и 75 000 самураев, начинают выдёргивать людей в неизвестность головорезы «Бритвы» — Хидэки Тодзио. Могло ли быть такое? Вроде диктатуры, а всё в них наизнанку, но согласно сугубо национальной идеологии... — Р. С. В.).



— Не нынче завтра поступят «Чайки» из Читы, — глядя на комдива, обнадёжил Смушкевич.

— Воевать придётся и на «ишачках», — сказал Гусев, — на слом им идти рановато. Лётчики привыкли, полюбили... Комдив согласно кивнул:

— Вы правы. Воевать придётся и 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, — то в один голос 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 тщательно готовиться к каждой схватке, ждать встречи с врагом упорным, подготовленным...»

Суворовскую заповедь уважения к противнику реально восприняли советские лётчики, несмотря на все ухищрения владельцев «Мицубиси» и более скоростных «Накадзим». Сегодня болезненно тяжело пересказать сверхнакал борьбы за господство в воздухе, даже часть боевых эпизодов из истории убийственных столкновений ВВС сражавшихся Армий того жертвенного отрезка ещё малоизученного Века Войн. Считаю, что более необходимо, более лучше, и более честно, когда о тех или иных событиях вспоминает и рассказывает их участник, свидетель и очевидец (о чём давно стоило понять читателю, судя по всему тексту книги). Следуя как бы негласному правилу предоставления слова павшим, выжившим, не договорившим, всё сказавшим и неоднократно повторявшимся Героям XX века, предоставляем свои страницы вновь голосу И.А. Прачика, сжато запечатлевшему интенсивность воздушных батальей:

«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 (такого огненно-смертельного месива в небесах ещё не знала история! — Р. С. В.). Наши лётчики сбили тогда 12 японских самолётов, но потеряли 5 своих. 24 июля наш 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 прекратили наступательные действия, и перешли к обороне. Чтобы завоевать господство в воздухе, они перебросили к Халхин-Голу своих лучших лётчиков из Китая, но успеха не добились. Только с 23 июля по 4 августа наши воздушные бойцы сбили 116 самолётов противника!»

Таким образом, Япония, провозгласившая «Хакко итиу» без всяких там «Кю 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 как авиации РККА, так и титаническим усилиям сил, стоявшим насмерть под командованием командарма 2 ранга Г.М. Штерна (позднее репрессирован), 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 танковой бригады, 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. Алексеева 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, народ СССР и Монголии высоко оценили подвиги воинов: большое число соединений, частей, служб обеспечения были награждены орденами, медалями, почётными названиями и грамотами, ценными подарками.



ми. 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 Александра Мошина, Виктора Кустова и Витта Скобарихина — их ратный подвиг возвращается к нам и сегодня эхом тарана. Ас среди истребителей майор Сергей Грицевец за верность воинскому долгу и беспримерную отвагу был награждён второй медалью «Золотая Звезда» и спас друга майора В.А. Забалуева, взлетев вместе с ним буквально под носом японцев. Кумирами действующего и подрастающего поколения лётной и простой молодёжи станут смельчаки-истребители Виктор Чистяков и его тезка Рахов, а также Володя Калачёв, Александр Балашёв, Александр Пьянков. Едва не разбившийся при аварии самолёта Яков Смушкевич будет продолжать руководить действиями авиации, несмотря на травму, и удостоится чести именоваться — Дважды Герой Советского Союза...

Герой из героев, лидер истребителей Григорий Пантелеевич Кравченко, будучи командиром 22-го ИАП в небе братской Монголии, проявлял чудеса храбрости. В условиях ожесточённых воздушных боёв он воспитал когорту великолепных асов, за что был награждён «Золотой Звездой» во второй раз. Он не уставал повторять однополчанам и лётчикам других соединений:

«Излюбленная тактика японских лётчиков — вести бой большими группами, атаковать с высоты со стороны солнца или из-за облаков. Часто в целях внезапности они нападают на нас с выключенными моторами, имитируют гибель, бросаясь в пике или сваливаясь в штопор, применяют и другие уловки». Семнадцать пилотов полка, которым он командовал, уважали и ценили «Нашего Пантелеича» как старшего товарища и отца, что, безусловно, 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 своём самолёте в самую гущу атакующих японцев. Монгольская земля стала ему Второй Родиной и она же забрала его от родни навсегда...

Высокопрофессиональная 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 в те дни совершить харакири, поняли, что Гиити Танака ошибался не только в своём всемирно известном меморандуме. Задолго до кампаний на Тихом океане взрывоопасным 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 вопросу безопасности пилотов в воздухе, т.е. более 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 и, наконец, в том, что Япония не выступила одновременно с Гитлером 22 июня 1941 года, несомненно, величайшая заслуга ОКБ Н.Н. Поликарпова и всех тех умельцев, что собирали в предвоенные годы его истребители.

«Батор» — в дословном переводе с монгольского — Богатырь. Новые, иногда небольшого росточка богатыри — наши лётные и наземные Святогоры, Пересветы, Муромцы и Евпатии Коловраты, были добрыми людьми, простив не прощаемое — монголо-татарское иго. Понятно, что можно забыть с веками крепкость мускулов Челубея, злостный оскал и деяния Батыя, Девлет-Гирея, Чингис-хана и Мамая. 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 «Ишаках». 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 то время, когда гонцы и глашатаи режима кинутся по всей державушке собирать новое войско для отпора завоевателям с многовековым стажем преступлений против народов.

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 Боженьку — Иисуса Христа, мы знаем точно.

Он спасёт эту землю через слякоть, морозы, голод, потому что — Спаситель. Но простил ли Он своё повторное всероссийское распятие — ответить в текущий момент Вселенской Истории **н е в о з м о ж н о**.

Слышим шамканье — «не уместно». Сядьте на несколько лет за стол и напишите уместно, помня о том, что Забвение и Слава — не раскушенный орех многих тысячелетий.

Можете вспомнить и Великого Будду: он всей душой был против войны...





Глава восьмая

В БИТВАХ С АГРЕССОРОМ



*Озёра крови, смерть, печаль,
Победы свет на скорбных лицах...
Как вы сумели поместиться
В кружочек бронзовый — медаль?!*

Авторский блокнот
«Бессмертье Родины».

К 1940 году инженерно-конструкторское содружество во главе с Николаем Николаевичем Поликарповым провело титаническую работу. Несмотря на цепь катастроф, неудачи и давление режима, оно оставалось на высочайшем, международном уровне среди коллективов мирового самолётостроения. Творчески и объективно анализируя его самое массовое направление — проектирование и постройку истребителей, труженики авиапроизводства от бумаги до винтика смогли достичь многообещающих результатов в организации труда и прогрессе конструирования этих машин. Проекты ОКБ по-прежнему держали пальму первенства среди отечественных «фирм», специализирующихся на покорении небес посредством ума и моторов. Ярчайшим примером неординарно-глобальной работоспособности поликарповцев весьма важно обозначить малоизвестный, но авангардный и удачный проект И-200, имевший глубокую предтечу из опыта наработок середины тридцатых годов.

Значение данного проекта для ВВС Армии и Флота Страны Советов ещё на бумажно-макетной стадии заявило о себе с большой перспективой на будущее, хотя судьба разработки достой-



на сюжета детективного романа, с отсутствием «хэппи-энда». Первопроходец, старейшина российской авиации, с юности мечтавший чтобы его самолёты помогали в мирных подвигах родному народу, Поликарпов не мог предусмотреть «малого» — удара в спину своими же. «Бог бомбардировщиков» — Андрей Николаевич Туполев был справедлив, говоря, что «всем, кому пришлось жить и работать в дни кипучей творческой деятельности этого высокоодарённого, простого, скромного, обаятельного человека, не раз приходилось удивляться многогранности его таланта, глубине и разносторонности его знаний, поразительной научной зоркости, умению искать и находить неожиданные, смелые, новые решения сложных проблем». Об одной из них в обрамлении тысяч других — и последует наш скромный рассказ, который искреннее назвать горестным.

Ещё в 1935 году, понимая, что бипланная схема выжата до предела, Николай Николаевич вместе с единомышленниками сосредоточивает внимание на одном из любимых монопланов — стремительном 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 ТБ-3 и неоконченный ЦКБ-43 с двигателем Марка Биркигта.

Своевременно созданный, но с трудом «пробиваемый» мотор М-34 авторства незабвенного Александра Микулина обнадёжил Поликарпова, считавшего актуальным делом эксперименты с двигателями жидкостного охлаждения. По расчётам, поднималась скороподъёмность и максимальная скорость классически продуманного, 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 давний друг и соратник, авторитетнейший специалист по авиационным редукторам Владимир Антонович Доллежал. В сжатые сроки «ревун» Микулина — яркого приверженца моторизации с качеством, а не с количеством, — был доработан, что подтверждалось повышением коэффициента полезного действия воздушного винта. Если раньше он надевался прямо на конец коленвала, то теперь



на вал устанавливалась малая шестерня, находившаяся в зацеплении с большой. И только после этого, уже на вал большой шестерни надевался пропеллер, лопасти которого должны были не просто вращаться как в кино или на картинках, а отбрасывать воздух с определённой скоростью. Палка о двух концах: увеличение скорости вращения лопастей приводило создателей к тому, что винт просто рубил воздух, а не отталкивал его, ибо не было ещё у нас своего чисто советского авиаредуктора. Доллежалевская находка, понижающая число оборотов винта, хоть немного и изменила конструкцию двигателя, убедительно доказала свою приоритетную значимость во время испытаний ТБ-3, когда серийные многомоторные бомберы полетели быстрее аж... на 70 км/ч! Вскоре золотые руки и умы пролетарских моторостроителей на заводе имени М.В. Фрунзе дружно взялись за дело. Между тем тов. Марьямов продолжал продумывать головоломки. Его тоже стоит понять. Он мог бояться за людей: мол, арестуют, образно говоря, за «излишний» патриотизм и дезорганизацию производства. А там и самого «потянут» на Колыму — так и бодались с дубом.

Однажды орденоседец Микулин решил окончательно 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» — что, скажете, эти перлы не уничтожили сотни лет жизни советских граждан?! Зоценко знал, что говорил, но и его, как уже сложилось в России, предали забвению...

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 смирно 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, что Микулин неутомимый спорщик, человек пробивной, волнуется за железо, будто оно живое. Пробасил в трубку:

— Дорогой мой, дальновидность на данном этапе не помешает. У Швецова свой профиль, у вас — тоже свой почерк. Не будем подливать масло в огонь, и зарубежье обставим. 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 надолго остался наедине со своими патристичными 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 главного конструктора завода № 21 в Горьком и завода № 84 в Химках? Работай, друг с зари до зари. Мало дня — ночью работай! И всё-таки Николай Николаевич попал в необычную,



редкую обстановку: авиазаводы не имели тогда важного ответвления деятельности — опытного производства.

Однако советский «король» был положительно норовист, и не относился к той категории, что способна выйти к народу голый. Сказки отпадали даже для Марианночки: бесконечные переезды рано взрослят ребёнка — хоть пацана, а хоть и красавицу-доченьку. Ошибались многие из говоривших и доносивших того периода, говоря, что Поликарпов «идёт на снижение», что «выдохся и иссяк» и что не так «боеспособен» как в былые времена, омрачённые работой в ЦКБ-39, что было под надзором преда ОГПУ Менжинского. Один из товарищей георгиевца, ветеран его КБ В.Л. Кербер-Корвин напомнит нам 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! Тем не менее Мастер в большинстве случаев остаётся на высоте, независимо от тех условий, в которые он попадает по своей или по чужой воле. Поликарпов не из тех, кто склоня голову, повторяет, словно заезженный граммафон — «Да! Да! Да!», или «Вы совершенно и всегда правы!». В разгар всесоюзных 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 достойное место хотя бы в авиачастях ПВО. К сожалению, проблематичность вокруг создания М-105 привела к свёртыванию разработки. На общие настроения конструкторов, военных, ветвей власти и народ давила фашиствующая со всех сторон обстановка, крайне усугублённая ложью, убийствами и гонениями внутри страны.



Согласно воззрениям партии, правительства, наркомата авиационной промышленности и лётной элиты ВВС, к 1939 году более целесообразными и современными считались истребители с моторами воздушного охлаждения. Исходя из этой негласной программы, перед советскими авиаконструкторами ставилась задача: в предельно сжатые сроки создать и испытать истребители, превосходящие зарубежные аналоги, либо незначительно расходящиеся с ними по основным данным лётно-тактических характеристик. Немаловажным фактором при оценке эксплуатационных параметров новых машин считались взаимозаменяемость силовых агрегатов и отдельных деталей, лёгкость в управлении (очень важна при переаттестации), 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, камнеломня и рытьё каналов. Об «этом» можно было бы умолчать, но, простите, никак не можем. Поскольку именно замалчивание было отличительной и чёрно-кровооточащей пробойной отечественной идеологии, пировавшей на Горе миллионов семей нашего великого народа по всему периметру Госграницы...*

Ни одна из самых фантастических революций в Царстве ОСТРОГа не претендовала на реальное воплощение. Живые мишени продолжали жить и трудиться в наитягчайших условиях. Сжимались тиски времени. Ставились сети на религию, виновных и невиновных. А в Кремле торжественно проходили расширенные заседания Советского правительства, в которых участвовали авиаконструкторы, директора производств, лидеры наркоматов, ветераны Испании, Китая, позднее и Халхин-Гола. Поликарпов — в первых рядах, выслушивает замечания. Сам критикует конструктивные недоработки, привлекает к дискуссиям инженерную и лётную молодёжь. Он искал свою, поликарповскую

*Вернитесь (по желанию) к главе «Подрезанное пики».



нишу, а из головы никак не выходила трагедия с Чкаловым и ставшие закономерностью 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 «Паккарда» 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 стояли Главному нескольким лет жизни...

Пролетело несколько месяцев. В обычных красках и звуках радовало людей звонкое лето. Об отпуске и рыбалке было нечего и мечтать; нужно было довести истребитель ИТП, учитывая изыскания Микулина, вывести в небо новый высотный перехватчик. Поликарпов стоит во главе проекта «К» под заводским литером «изделие 61», назначает своим заместителем М.Н. Тетивкина, привлекает двух-трёх лучших чертёжников, пишет пояснительную записку к эскизам. Обсуждая с ведущими конструкторами потенциальные характеристики И-200, он отмечает, что с двигателем АМ-37 (1 400 л. с.. водяного охлаждения) новая машина даст скоростной урок любым конкурентам. Не сбрасывая со счетов возможности установки АМ-35А, Николай Николаевич настаивает на более выносливом и высотном АМ-37, часто созванивается с Александром Александровичем Микулиным, оговаривается о «секретном заказе» — срочной поставке турбокомпрессоров ТК-35. Не оставляет он на «потом» и проблем, появившихся с шасси «Чаек». Напоминает, что срочно необходимо взвесить все «за и против» при замене «сердец» «гордых птиц» на более мощные М-105 жидкостного охлаждения.



Внешне восьмиметровый красавец с размахом крыла 10,2 м был очень сходен с И-17 по контуру оперения и фюзеляжа. Однако оригинальность всё-таки в нём преобладала: самолёт был буквально выпестован любовью творцов. Плавные очертания, короткий хвост и «длинноносность», «глубокая» посадка фонаря кабины, низкорасположенное крыло и убирающееся шасси могли изумить даже дирижёров тех оркестров, что веселили в те годы партийную и государственную аристократию. И никто из живущих не знал и не мог сказать тогда, что И-200 сыграет первостепенную роль в судьбе самолётов и КБ под общим названием МиГ!

Эх... Бывают в жизни такие огорчения, от которых сразу подашь в отставку! Ведомый Главного, перспективный, более того, одарённый конструктор Алексей Тимофеевич 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, всячески подбадривал всех, говоря, что 21-й завод в силах справиться со спецификой производства, опять же возлагал большие надежды на модификацию «37-го» — 1900-сильный АМ-39. Он действительно не ошибался в своих надеждах. Ибо только по расчётам 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. Вилли Мессершмитт или Курт Танк, Челестино Розателли или Дзиро Хорикоси в то время палец бы себе отсекли за 720 км/ч на высоте 11 700 метров, которые были возможны в модификации с турбокомпрессорами.

О, да! Кое-кто и сегодня скажет, что скачок в скорости незначителен. Могут вспомнить реактивную «Комету», на которой едва не убится Хайнц Диттмар. Здесь справедливо акцентировать следующее: кратковременный успех в предвоенные годы означал слишком многое, особенно, если проект оперативно уходил с испытаний в серию. Ратуя за скорейшее развёртывание производства своих детищ, многие молодые конструкторы допускали не только ошибки, но и проявляли авантюризм при проталкивании сырых моделей, приписывая им басенное. Вок-



руг авиации, да и вообще любого серьёзно-массового производства, ворочались колоссальные ресурсы — от интеллектуальных до технических и финансовых. Коррупция жила, но она была настолько хитроумно-изопрённа, что уловить её с ходу было невозможным даже мастерам тогдашнего сыска, о которых умолчали Володарские, Радзинские, Вайнеры и Говорухины. Показ, вытаскивание на чистую воду в первую очередь Московской мафии в законе, это вам, господа, не кокаинисточки и не бравурность Фоксов и Промокашек в борьбе с Жегловым.

Пред ВЦИК Яков Свердлов в тюрьму, как Горбатый, не попал — убили, или унесла из жизни «испанка» — сегодня трудно ответить. А вот «что» он после себя оставил, стало известно о-о-очень не скоро. Перечитайте цитату: вам будет интересно, если вспомните, что «это» только песчинка из того, что умыкнула у народа партия*.

«Сов. секретно.

Секретарю ЦК ВКП(б) тов. Сталину.

На инвентарных складах Московского Кремля хранился в запортом виде несгораемый шкаф покойного Якова Михайловича Свердлова.

Ключи от шкафа были утеряны. 26 июля с. г. этот шкаф был нами вскрыт и в нём оказалось:

1. Золотых монет царской чеканки на сумму сто восемь тысяч пятьсот двадцать пять (108 525) рублей.

2. Золотых изделий, многие из которых с драгоценными камнями, — семьсот пять (705) предметов. (Оценка камней осталась умно завуалированной, хотя один «камешек» мог перетянуть по стоимости и исторической известности ВСЁ содержимое сейфа. — *Р. С. В.*, 2001 г.).

3. Семь чистых бланков паспортов царского образца.

4. Семь паспортов, заполненных на следующие имена:

- а) Свердлова Якова Михайловича,
- б) Гуревич Цецилии Ольги,
- в) Григорьевой Екатерины Сергеевны,
- г) княгини Барятинской Елены Михайловны,

*См. документально-исторический политический детектив телеканала «Россия» «Лев Троцкий. Тайна Мировой революции», 2007 г.



- д) Ползикова Сергея Константиновича,
 - е) Романюк Анны Павловны,
 - ж) Кленочкина Ивана Григорьевича.
5. Годичный паспорт на имя Горена Адама Антоновича.
6. Немецкий паспорт на имя Сталь Елены.

Кроме того, обнаружено кредитных царских билетов всего на семьсот пятьдесят тысяч (750 000) рублей.

Подробная опись золотым изделиям производится со специализированными листами.

Народный комиссар
внутренних дел Союза ССР Ягода.
27 июля 1935 года № 56568».

Документ несколько отбрасывает нас назад, но он значительно эпохален. Его лучше оставить без комментариев. Пусть разбираются внуки специалистов, в том случае, если они у них родились.

Ближе к делу возвратит нас «Докладная записка к эскизному проекту самолёта И-200 с мотором АМ-37», с которой были ознакомлены в наркомате авиапромышленности, и в первую голову, ведущие конструкторы и парторг КБ М.К. Янгель, методично предупреждавший о необходимости пересмотра кадрового вопроса (очевидно, в коллективе работал натуральный, однако не выявленный шпион, действовавший по предписаниям внутренней, тоже стратегической разведки)*.

«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 весьма простой кинематикой открывают широкие возможности массового производства с эффективным использованием производственных площадей. Небольшое количество весьма простых соединений позволяет легко и быстро производить замену выбывающих частей в любых эксплуатационных условиях».

*Кстати, Михаила Кузьмича, охаянного доносом («сын кулака»), спас Н.Н.П., отправивший его во внеурочный отпуск в Восточную Сибирь, на его малую Родину — в Зырянову.



Поучительно, что Николай Николаевич, стремясь к скорейшему 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 он сам. При таком самокритичном раскладе он иногда часами внимательно выслушивал молодёжь и ветеранов, а если вёл проект, то выносил его на всеобщее обозрение и обсуждение в бригаду общих видов, затем «по кругу». Такой подход к разделению труда, разумеется, имел козыри и недостатки, но в основе оставался положительным и нёс высокий образовательный ценз. Людям, мало смыслящим в авиации, расшифровка вряд ли поможет, так как расшифровка не всегда помогает аудитории понять то, что ей только что расшифровали. Обиды не должно быть: ведь это же и есть конструкторская специфика! Кому был нужен Леонардо да Винчи со своим вертолетом?

Поликарпов, как все люди дела, ценил время, но всё-таки прижал документацию на И-200 перед поездкой в Германию. Всесторонне анализируя развитие мировой авиации, он предпочёл господствующим на «добро» основательно 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 прекрасно 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 даже на пактах с «Антикоминтерновскими» воротилами...

Закружила карусель листопада октября 1939-го. В полном соответствии с неслыханной по лжи «делкой XX века» (пакт Риббентроп—Молотов) в Рейх отбывала большая хозяйственная делегация передовиков промышленной индустрии СССР. По обязательствам двухстороннего соглашения, Советская Россия, с трудом веря в честность рейхсканцлера, будет поставлять будущему самому жуткому в истории агрессору многие виды сы-



рья, продовольствия и др. «комплектующих» «Барбароссы». Взаимовыгодную оттяжку времени перед страшнейшими битвами и трагедиями в небесах, на суше и на море осознали далеко не все граждане, ибо представители Двух Диктатур — коммунистической и нацистской — были задействованы 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 среди населения.

С одной стороны теория «сверхчеловека» Фридриха Ницше, а с другой — видоизменённый марксизм с постулатами Ленина—Сталина, с третьей — верность до смерти Сыну Неба, — ах, если б не было войны! Однако история не приемлет «если». Тем более что геополитические интересы руководящих верхушек держав, в т.ч. демократического склада — Великобритании, Франции, США, Голландии — активно способствовали розжигу ненависти между народами веками...

Во главе с флагманом делегации Иваном Фёдоровичем Тевосяном в Германию выехала авиационная группа А.И. Гусева в составе начальников самолётного и моторного отделов НИИ ВВС И.Ф. Петрова, В.П. Кузнецова, а также авторитетов советской 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.

Признаться откровенно, сие 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 порой газетчикам: и как они к седине не понимают того, что они марионетки в чужой игре? Какой только грязью бывшие коллеги друг друга не полоскали!

Кратко напомним читателю 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 Бальдуrom 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 двадцать дней зять Муссолини, граф Галлеацо Чиано и неудавшийся коммерсант, а теперь шеф МИД'а Рейха Иоахим 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. Генеральные штабы Вермахта, Люфтваффе и Кригсмарине — избранные герры — поговаривают о полном захвате Англии, в худшем случае — её блокаде. Фюрер холоден к Еве Браун: его интересуют данные о советско-английских переговорах, для чего он немедленно отзывает из Москвы военатташе полковника Костринга.

В конце июня скандалы из-за «мэдхен фюр аллес» — жены заместителя гросс-адмирала Редера Альвина Альбрехта, как и овчинка, не стоили выделки, ибо на первом плане было награждение ветеранов войны в Испании из состава 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 показано в карикатурах того периода, сказать (вернее показать) невозможно.

Следуя критериям, высказанным на Военном совете 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 — первый 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 и 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 битьё бокалов: «За Победу! За Победу! За Викторию!». СССР молчит. Англия приветствует возвращение Уинстона Черчилля. Конгресс США, ведущие монополисты и Франклин Делано 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). Иосиф 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 (видимо, 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 Люфтвафлетов Геринга, чтобы проводить «блиц»-налёты на Англию. Отданы приказы на вторжение в Нидерланды и Бельгию. Генералитет и адмиралтейство Фатерланда в полном шоке от такой грандиозности. Опасаясь двухфронтowego положения, умные головы намекают на возможное поражение. Зреет заговор против неудержимого и гневного рейхсканцлера. Ругань с главнокомандующим Вальтером фон Браухичем и другие эксцессы диктатора привели к тому, что 8 ноября в Мюнхене он едва не погиб после сокрушительного 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 лишь мизер из общего клубка времени и событий перед наглым нападением СССР на Финляндию. Своей, что ль, земли было мало?

А пока «Суомен Юлмавоймат» (ВВС Финляндии) ещё готовились к отпору вооружённых сил Советской России, пока Коллонтай примеряла лучшие шубки в супермаркетах и бутиках Швеции, в дни, когда Твардовский не мог разрешиться ни одной строкой о «войне незначимой», когда «кукушки» — финские снайперы устали от протирки оптики своих прицелов, — хозяйственная делегация СССР без помпезности прибыла в Берлин. Даровитый сын служащего нефтяной фирмы «Т-ва бр. Нобель» Сергея Васильевича Яковлева — Александр Яковлев, вовремя поддержанный Иосифом Сталиным, думаем, в несколько раз вернее авторов поведает о берлинских встречах. С почтением открываем и цитируем его автобиографичные и выстраданные «Записки авиаконструктора»:

«В период «странной войны» мне довелось побывать в Германии, где я познакомился с виднейшими немецкими авиаконст-



рукторами: Мессершмиттом, Хейнкелем, Дорнье, Танком. Наиболее 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 большим трудом. Мы познакомились с основными заводами в Аугсбурге, осмотрели самолёты — двухместный двухмоторный «Мессершмитт-110» и гордость немецкой истребительной авиации, «непобедимый» истребитель «Мессершмитт-109». (Воздушные бои в Испании подтвердили дальнюю зоркость немецких конструкторов при разработке нового поколения истребителей. О технических и лётно-тактических данных Вф.-109 мы достаточно говорили ранее. Вдобавок, генерал и шеф техотдела Люфтваффе Эрнст Удет произвёл настоящий фурор на международной авиационной выставке в Цюрихе в 1937 году, когда специально подготовленный (тюнинговый) «Месс» с форсированным «Даймлер-Бенцем» преодолел рубеж 550 км/ч. — Р. С. В.).

Действительно, Me-109 был тогда лучшим европейским истребителем. И после того, как все вопросы по этим машинам были исчерпаны, возник разговор о новом самолёте, интерес к которому разжигали сами же немцы. Это был истребитель «Мессершмитт-209» — машина, вокруг которой гитлеровцы создали ореол таинственности и говорили чуть ли не шёпотом об её необыкновенно высоких качествах.

Естественно, мы захотели ознакомиться с этой машиной. Когда её выкатили на аэродром и мы её увидели воочию, то поняли, что нам показывают совсем не то. Это была экспериментальная кустарная попытка переделать в истребитель гоночный самолёт «мессершмитт». Каждый авиационный специалист видел это с первого взгляда. Судя по всему, истребителя из этой машины не получилось, даже по её состоянию ясно было, что она законсервирована.

Мы тут же дали этой машине технически грамотную оценку, справедливость которой немецкие специалисты не могли не признать. Профессиональное самолюбие их было страшно задето. Они тут же проговорились, что это другая машина, а настоящий «Мессершмитт-209» стоит в ангаре.



В этот же день при встрече с Мессершмиттом мы в деликатной форме высказали ему свои впечатления о машине. На него наша инженерная оценка самолёта подействовала не менее возбуждающе, чем на его помощников. Он покраснел, но тоже признал, что это не тот истребитель. Пришлось ему показать настоящий «Мессершмитт-209».

Однако, по нашему мнению, эта машина тоже ещё была в очень сыром виде, далеко не закончена, много времени и сил требовалось для того, чтобы довести её до состояния боевого истребителя. Машина имела ряд таких органических недостатков, которые вообще ставили под сомнение возможность её доводки, что, между прочим, впоследствии и подтвердилось. «Мессершмитт-209» так и не увидел света. Во время войны он не появился в воздухе».

Весомы и интересны замечания А.С. Яковлева и 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 Хейнкеля известна главным образом созданием двухмоторного бомбардировщика «Хейнкель-111» — основного бомбардировщика германских военно-воздушных сил начального периода войны.

Впервые позорную славу снискал себе «Хейнкель-111» при разгроме незащитных испанских городов, когда Франко с помощью фашистской Германии душил в 1937 году республиканскую Испанию. Затем эти же бомбардировщики жгли в 1939 году польские города, сбрасывали бомбы на Бельгию, Францию, Чехословакию, Грецию.

Позже Хейнкель смонтировал на своём самолёте газовую установку. Наши истребители сбивали «хейнкель», у которого в фюзеляже установлен был газовый баллон с отравляющими веществами. В этом 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 самое последнее время истребитель «Хейнкель-100» (лицензия на него была прода-



на японцам. — *Р. С. В.*) Мы его оценили не так высоко, как немцы. Несмотря на свои хорошие лётные качества, этот самолёт обесценивался очень плохими эксплуатационными свойствами. Ещё в начале войны истребители Хейнкеля сошли со сцены.

Бомбардировщики «Хейнкель-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 всем 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 уже не имели к своим 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 это 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 Курта Танка, как директора завода, главного конструктора и шеф-лётчика-испытателя.

Курт Танк в первый же день нашего посещения завода сам сел в кабину тренировочного самолёта и показал нам класс высшего пилотажа: вот, мол, удивляйтесь — главный инженер и директор завода у нас сам летает! После целого «фейерверка» фигур высшего пилотажа Курт Танк вышел из самолёта самодовольный, улыбающийся.

Однажды, в разговоре, он выдал нам «военную тайну»:

— Я сделал сейчас 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 этот



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 об этом самолёте. Танк, не моргнув глазом, заявил:

— Понимаете, какая неприятность! Этот самолёт только вчера потерпел аварию, так что я очень жалею, но показать вам его не могу...

Как можно было потом догадаться, самолёт у него такой был. Это тот самый «Фокке-Вульф-190», беспощадно битый советскими истребителями с момента своего появления на фронтах в 1942 году. Но только скорость его была не 700 километров, как хвастался Курт Танк, а примерно на сто километров меньше. Может быть, поэтому-то Курт Танк и не показал нам своего истребителя».

Далее в своём объективном повествовании, более подробно изложенном на страницах книги «Цель жизни», Александр Сергеевич рассказывает о не менее редкостных, исторических моментах при 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 гитлеровской Германии. Генерал ведал технической частью министерства авиации и теснейшим образом был связан с Мессершмиттом, Юнкерсом, Хейнкелем и другими авиационными промышленниками.

Удет — известный военный лётчик-ас первой мировой войны, а также инженер-конструктор. Незадолго до нашего приезда ему удалось установить мировой рекорд скорости на одном из самолётов Хейнкеля. (Кроме того, профессионал высочайшего класса облетел обе Америки и Африку, работал авиатрюкачом в Голливуде, и где бы не был, неизменно 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 вдребезги, чем крепко напугал сослуживца Германа Геринга*. Лидер «Летающего цирка» решил, что «аттракцион» становится опасным и отстра-

*Авторами печально знаменитого «Ю-87» являлись Герман Похлманн и Карл Плаут.



нил «барона № 2» от полётов. Интриганы рейхсканцелярии и неудачи в Битве за Великобританию вкупе с поражением на Восточном фронте под Москвой — заставят Эрнста спустить курок табельного пистолета. — *Р. С. В.*)

На аэродроме Иоганншталь под Берлином Удет знакомил нас с авиационной техникой. Тут были двухмоторные бомбардировщики «Юнкерс-88» и «Дорнье-215», одномоторные истребители «Хейнкель-100» и «Мессершмитт-109», разведчики «Фокке-Вульф-187» (проклятый нашей пехотой, удачный по скорости и манёвренности двухбалочный корректировщик, позднее прозванный ею «Рама». — *Р. С. В.*) и «Хеншель», двухмоторный истребитель «Мессершмитт-110», пикирующий бомбардировщик «Юнкерс-87» и другие самолёты.

Пока группа советских специалистов подробно знакомится с состоянием немецкой авиационной промышленности (см. главу «Немецкие конструкторы» в «Цели жизни» А.С. Яковлева), на заводе № 1 грянули большие перемены. Компетентная комиссия, контролирующая степень загрузки производственных мощностей, экскурсировала по его апартаментам в прямом соответствии с миссией (лица, курирующие авиацию, нередко проходили инкогнито). На одном из заседаний Алексей Тимофеевич 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 ещё более горьким 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, и только потому, что Н.Н. Поликарпова и его друзей лишили возможности довести проект самостоятельно и, следовательно, подрубили крылья.



Какие бы ни метались сверху молниеносные циркуляры, перед нами вновь обнажается вирус тех времён — антитоварищество. Переведа ситуацию в бытовщину, получалось, что зачатый от вас ребёнок, родившись, стал соседским, в общенародном фольклоре — дядькиным. Пусть надо было спешить с докладами в наркомат, Командование ВВС и в величественный ЦК ВКП(б), без которого в те годы ни чего не решалось. Ну скажите, неужели было невозможно предупредить о пертурбации Николая Николаевича! На худой конец, хотя бы кратким намёком, телеграммой, по телефону?...

У несмышлённого дитяти, когда он впервые пускает по мартовской или апрельской воде созданный своими руками бумажный кораблик, и то возникают слёзы. Он кричит, если на «парусник» наступает случайный прохожий. Авторы ни в коей мере не обожают Поликарпова; где было кровь из носа — надо — он был достаточно самостоятелен и жёсток. Причём творил не реабилитированным, а всё под тем же мечом приговора — ровесника биплана И-5... Но, даже если у девочки вырывают из рук любимую куклу, рвут ей волосы и выкручивают руки, сердобольный свидетель происходящего заступает за чужого ребёнка. А то и подерётся с его отцом и матерью: мол, нельзя поступать так жестоко!

Когда дуэлянты скрещивали шпаги или пистолеты, они какую-то долю секунды встречались глазами, и мощь их, гипнотическое внушение «Ты не жилец!» могла заставить метаться душу без стольких-то шагов раненого или покойного. Но происходят жизненные коллизии, бьющие жертв исподтишка в спину. Это значит, они продумывались не час-два. Зрел заговор, не спал преступный союз «доброжелателей». Тоже, как известно, древнейшая профессия...

Приказ на постройку опытного самолёта по проекту И-200 не заставил себя долго ждать. Никто в отсутствие Главного не решился отстранить его от занимаемой должности, но в коллективе назревала нездоровая обстановка. Поползли чёрным дёгтем слухи о возможном аресте и расстреле «Папани» когда он вернётся. Делегация и сам Поликарпов раздумывают, какие машины наиболее 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 Николаевич был сражён наповал. Приезд, радовавший родной речью и воздухом, в нормальном обществе (где все равны?) должен был способствовать подъёму творческих сил, после опостылевших «хайлей», «коммунистен швайн» и «камисар юден». В спокойной атмосфере нужно было оперативно переосмыслить новинки Люфтваффе, подготовить специальный отчёт с рекомендациями для последующей закупки немецких машин трёх типов, из числа заинтересовавшихся «красных» директоров и витязей НИИ ВВС. Много ч е г о было н а д о! Ведь 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, проведать семью расстрелянного начальника ЦАГИ Н.М. Харламова...

Любой человек, какую бы он не занимал нишу в обществе, прежде всего человек. И всё же возвращение Поликарпова из Германии было омрачено не только последующим самоубийством начальника наркомата авиационной промышленности М.М. Кагановича, но и полным хаосом, царящем в ОКБ, который не смог ликвидировать даже его парторг М.К. Янгель. В лагеря инженерную диаспору, собираемую Поликарповым по крупицам со всей страны, к счастью, не увезли. Янгель занимался организационными вопросами 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) вся документация перешла в руки А.И. Микояна, М.И. Гуревича и В.А. Ромодина — ни в чём невиновных талантливых конструкторов. 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 лишь доводчиками замыслов революционера истребительной авиации Николая Николаевича Поликарпова, у которого,



скажем правду, буквально вырвали проект из души через передачу документации, произведённую тихой сапой. Ну как не вспомнить лжеавиационщика и авантюриста, поддержанного тем же Кагановичем, Сильванского? Его аналоги больше думали о собственном престиже в глазах партии, чем о моторах. Жаль, не удалось нам раскопать конкретных фамилий, а то бы можно было бы научить их «летать» в высшем пилотаже и по новейшей истории!

Живёт в России хороший, добрый человек, многоуважаемый профессионал авиационных художеств и авиаисторик, борец за правду Владимир Иванов: сотни гениальных (до заклёпок на крыле) рисунков и важных для нового поколения статей напрямую связаны с его трудом и именем. Видим, никто не сказал о нём как положено, с уважением и пожеланием всего наилучшего в его патриотичных начинаниях.

Ему удалось разыскать малоизвестные 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 лучших работников ОКБ на «новые квартиры» под обозначением ОКО Николай Николаевич узнал утром после приезда из загранкомандировки от секретаря. Невозможно переложить мысли и эмоции конструктора на бумагу сегодня. Однако поражаешься его хладнокровию в сложившейся ситуации, равносильной тому, когда у матери отбирают дитя. Важно иметь в виду: чтобы произвести последнее по закону, судьи должны быть уверены в аморальном поведении родительницы. Согласитесь, к категории изгоев общества Поликарпова и его соратников никак 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 срочного созыва экстренного совещания. Судя по всему ближний круг инженеров-проектировщиков не чаял вернуть И-200 любой ценой...

Поликарпов молчал. С молоком матери, с кислородом над Георгиевским, со вкусом чистой воды Сосны и церковнопениями батюшки он впитал умение слушать человека, — не притво-



ряться слушателем, а именно слушать. Вместе с настоящими друзьями, а не приспособленцами, он провёл огромную работу в труднейшее для страны время, воспитал и поставил на ноги многих одарённых учеников. Работая под колпаком режима навзрыд, из часа в час, изо дня в день, из ночи в месяц и месяц (и так далее десятилетиями), он во всём считался с единомышленниками, слушал и поддерживал их, не замечая того, что сердце его превращается в аккумулятор жалоб, несчастий и очень редко — радостей. Николай Николаевич давно переступил тот порог, когда кто-то по ошибке, впопыхах, мог окликнуть его: — Молодой человек! Он заметно стал уставать, чувствуя всевозрастающий рост нервного переутомления и физического истощения.

— Жаль, что не дождались моего возвращения, — это всё, что сказал Главный в то утро. Внутренне, он, конечно, негодовал, по скулам на резко погрузневшем лице бегали желваки. Предупредив о созыве совещания на завтрашнее утро, Николай Николаевич резко повернулся и вышел. Сев в лимузин и удивив нервозностью шофёра, он приказал ему гнать в наркомат, покруче чем в нашумевшем автопробеге Москва—Каракумы. Поликарпов никогда ни в чём не хулиганил. Но сегодня он мчался как комета, как 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 любой ценой поломать палки в колёса, которые приносили внутреннюю боль всему ОКБ и прежде всего ему самому.

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. И сами они — те и эти — не понимали того,



что когда-нибудь наступит черёд оплаты долгов. Тех долгов, что не имеют счетов — долгов здоровья, чести, памяти, дружбы, науки, культуры, долгов праведности, религиозности, наконец, уважения друг к другу, без разницы, мужчина ты или женщина. Не научились мы, научившись всему, — ценить себя — нам сразу всё подай, о чём уже достаточно говорилось.

Вернулся Поликарпов далеко за полночь. Всё время до его приезда надрывался телефон. Александра Фёдоровна, постаревшая от постоянных тревог за мужа, семью, родственников и знакомых, который день хронически недосыпала.

— Коля, что происходит? Неизвестные люди звонят. Приходят и уходят. Не успел вернуться, опять неприятности? — неустойчивым голосом говорила она, боясь не сказать лишнего заметно погрузневшему и уставшему мужу.

— Неприятностей у нас всегда хватало. Нет, все нормально. Будем работать. А что звонят — мелочи жизни! Видно, накопилось всего, пока был в Германии. Кто-то, может, и соскучился, — пространно отвечал Николай Николаевич. — Уморился Шурочка, сил нет. Чаю с лимоном и спать, спать, спать. Завтра будем работать...

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, и главное — проект нового истребителя. Каким-то он будет?

Остаток ночи пролетел, загруженный массой раздумий. Думалось, что он сделал не так. Где, увлёкшись работой над самолётами, допустил промахи в быту, спорах, при испытаниях? Приходили на ум мысли, что он недостаточно внимателен к своим проектантам и к тем условиям, в которых живут их семьи.

— Должно, я был слишком к ним требователен, — работа на первом месте. Лучший истребитель в Мире — это ли не сверхзадача для ведущего истребительного КБ России? Немцы спешат. Война — дело времени. Японцы закупили лучшее у США, Германии и Италии...

«Ну что ж, будем делать новый истребитель», — размышлял Поликарпов. — Буду ещё требовательней, ибо он должен быть



быстрейшим. Догонять всегда труднее, чем идти впереди. Хотя с какой стороны посмотреть: в джунглях, как и в головоломках, многие обречены...

Наутро на совещании собрались все сотрудники, причастные к созданию И-200. Говорили о прежних наработках. Сказали немало слов в поддержку главного конструктора, все попытки которого выяснить что-либо в наркомате оказались без результатов. С грустной улыбкой 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 в том, что на него оказали давление воспоминаниями о прежнем аресте, что был прямой шантаж и обвинения в воскрешении духа Промпартии в самолётостроении. По гильотинным понятиям того времени, его, за резкость суждений, ожидал Магадан. Возможно, карательным скотом разрабатывался «проект вражеских КБ» с громоподобным и лживым процессом. Поликарпов был рад, что, к счастью, всё обошлось: пусть будет новое КБ! В ОКО не допустят, чтобы их сыроватое детище умерло в пыли на архивной полке. А потом — наложил на себя руки директор авиазавода и бывший нарком авиапромышленности М.М. Каганович; не выдержал обстановки всесоюзных репрессий. И брат его, не лучезарный Лазарь, не смог предотвратить семейной трагедии...

Да, немало крови перепортили в те годы не только Поликарпову. Скольких выдающихся личностей оборвали на полуслове, укоротили разбег, смех, взлёт, не счастье, а обыкновенный мирный уклад семей! Что такое специальная премия, когда неизвестно, — завтра, сегодня, послезавтра — тебе могут прострелить голову, покрыть её незаслуженно позором, обесчестить семью, родственников, разметать в никуда коллектив?

В тот день Николай Николаевич говорил напряжённо и долго. Он повторяется, что обжаловать произошедшее бесполезно. Оговаривается о том, что тем, кто с ним остался, придётся работать как авиабурлакам — не менее, чем за троих. По его мнению, И-200 нуждается в существенной доработке, называет её нюансы, в частности необходимость улучшения путевой устойчивости путём незначительного увеличения площади кия и



руля направления. А ещё, считает он, сгодится профиль крыла с удлинённым носком, хвостовое оперение не следует оставлять деревянным. Не забывает вспомнить о важности «жизнестойкости» центроплана, форме капота двигателя и грамотном размещении маслорадиаторов, тем более что АМ-37 ещё не прошёл «встряску» испытаний, и вместо него пришлось считаться с «анфасом и профилем» АМ-35А.

— С сегодняшнего дня мы начинаем работу над новым проектом истребителя с мотором воздушного охлаждения, — продолжал выступление Поликарпов. — Я думал о нём ещё до поездки за границу (как выяснится позднее, это был мощный пушечный истребитель И-185, о конструкции и судьбе которого мы ещё поговорим в этой главе. — *Р. С. В.*). — Представляется, что по своим характеристикам этот истребитель будет превосходить все ныне существующие. Ведущим по новой машине будет Василий Иванович Тарасов».

Попросив его и других товарищей, необходимых ему для обсуждения ряда организационных и кадровых вопросов остаться, Николай Николаевич больше не повторит многозначительной реплики прошедших суток:

«Жаль, что не дождалось моего возвращения». Разговаривая с единомышленниками, он думает о новом истребителе и специальном отчёте, котором ему предстоит написать по «изделию 61», а также о передаче копий документов лидерам ОКО и в наркомат. Признаем, умственно и физически сделать это было довольно трудно; считаем, о причинах нет смысла думающим господам повторять...

По воспоминаниям ближайших соратников В.Г. Сигаева, В.И. Тарасова, А.Т. Карева, Уляхина, Янгеля, Доронина, Логонова, Глотовой и других, «король истребителей» впал в глубоко депрессионное состояние, вследствие полученной моральной травмы. Ведь ему и так сильно не здоровилось, а он молчал, что, по жизненной сути, было самосжигательством ради идеи, работы, чести КБ под своим именем и Отечества! Не следует забывать, что 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 са-



молёта 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, к сожалению создателей, не увидел небес, будучи не достроенным. В 1940 году предполагалось закончить проект И-180 (Р) с мотором М-90. На его основе Николай Николаевич 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 Артёмом Ивановичем Микояном и Михаилом Иосифовичем Гуревичем. На этих встречах и в телефонных разговорах он замечает, что у них на заводе будет трудно освоить технологию производства хвостовой части фюзеляжа по опыту, уже имеющемуся на заводе № 21. Вслед переезду поликарповцев было созвано оперативное совещание, где одновременно с распределением самолётов по КБ, новый директор завода № 1 Пётр Васильевич Дементьев вернулся к проблемам И-200. Присутствующий на совещании один из фаворитов ОКБ Поликарпова В.Г. Сигаев, впоследствии, не скрывая волнения, вспоминал:

— А что «машина К»? Артём Иванович её строит и пусть строит. Я не могу влезать в этот вопрос (авторы, к сожалению, 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 этот вопрос, — молвил новый директор, — что вы писали жалобу наркому.

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

— При этих словах мне показалось, что все съёжились, — обнажает истинное положение вещей товарищ В.Г. Сигаев. — Тут Николай Николаевич опомнился, увидел, что наговорил лишнего, и сразу перешёл на другой тон (ведь был новый проект истребителя, вдруг отберут и его? Короче, «тише дыши» — всё не говори. — *Р. С. В.*).



— 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 свободонесущим крылом по авторскому праву принадлежат известным советским конструкторам А.И. Микояну и М.И. Гуревичу. Неудивительно, что идя по проторённой стезе, КБ под их руководством в краткие сроки достигло положительных результатов, привлекая последние и успешные технологии самолётостроительной отрасли и надрывавшихся на этом поприще смежных с нею производств отечественной промышленности. Дело-то было нешуточное! В неё входили (для тех, кто забыл): моторостроение, цветная и тяжёлая металлургия, электротехническая отрасль и производство искусственного каучука, стекольная и лесообрабатывающая промышленность, тысячи рабочих рук, задействованные на производстве вооружения, лаков, красок, шпатлёвок, масел, кожи, полотна и высокоэтилированного бензина для самолётов. Мы уж мельком упомянем о

*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».



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 заводов. Мы, конечно же, не можем забыть наших великих мужиков и баб, правивших миллионами лошадей — многовековой, вечной силушкой, вспоившей собою индустриальную мощь СССР репрессивно-пятилетнего периода. Это, антипатриотичные издатели, тоже авиация Страны Советов, только она без крыльев, наземная, так сказать, колёсная и копытная, однако не работавшая без рук людей, топлива, воды и фуража. Многие, кушая явства сегодня изо дня в день, к сожалению, забыли о том, что такое Замкнутый Крут бытия-жития в пролетарском, а хоть и в капиталистическом обществе. Вы думаете, одной «Поднятой целиной» можно ограничиться при рассмотрении Крестьянского вопроса? Ошибаетесь, не поднятых целин в центре России и ныне в бинокли не охватишь; сбежали хозяева до и после развала Союза убогой демократией — бывшими коммунистами, обожавшими набивать мозоли под «дружбы народов надёжный оплот». Мало кто из седых перевёртышей-интриганов припомнит, что славивший «Отечество наше свободное» поэт в 1939 году написал бесподобные вирши размером в печатную страницу. Ай-йай-йяй! Зря память стираете. Мы тоже когда-то шагали по Москве больше пяти вечеров. Тоже были утомлены Солнцем, будучи чужими среди своих, но не забыли эпохальных строк, распеваемых от свадеб до транспарантовых торжищ:

*Спит Москва. В ночной столице
В этот поздний звёздный час
Только Сталину не спится —
Сталин думает о нас.*

О-о-о-о... А-а-а-а... Вах-Вах: много не спал. Много, долго думал, а что (О, небеса!), наделал! ШЕСТЬДЕСЯТ С ЛИШНИМ ЛЕТ РАСЧИСТИТЬ НЕ МОЖЕМ... Потому что Диктатор был не один, а в степени¹⁰.



В Авгиевы конюшни диктатуры вместо навоза угодил цвет и свет нации — всех томов Солженицына, считающего, что Россия его не прочла, — мало, весьма мало. Туда же «влип» и первый длинноносый И-200 с убирающимся шасси, короткой задней частью фюзеляжа и глубоко «посаженным» плексигласовым фонарём на нём. Как говорилось, самолёт представлял собою именно тот эксклюзив, которого, вероятно, вообще в те годы не было в Мире. Единственная ошибка Поликарпова заключалась в том, что машина сразу же задумывалась как высотный перехватчик, ввиду устоявшегося мнения тех времён, подразумевающего войну за господство в воздухе на больших высотах, а не на «рабочих аренах». Это выяснится только когда началась Великая Отечественная война. Значит, ошибки не было...

Ясное дело, что высота и скорость зажимали сверхдержавными идеями, проектами, чертежами, макетами и финансовыми напряжениями крестоносного скипетродержателя среди истребителей 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». (Краткая справка для несведующих: ровно через месяц после начала войны в Киеве состоялась игра — пропагандистский «трюк» немцев, возомнивших «превосходство расы». Встречались футболисты Люфтваффе и захваченные в плен, не успевшие выехать из города игроки киевского «Динамо». «Динамовцы» сокрушили пилотов Геринга со счётом 5 : 3. Тут же были схвачены, а затем расстреляны футболисты-герои Н. Коротких, Н. Трусевич, А. Клименко и И. Кузьменко, посмертно награждённые правительством медалью «За Отвагу»).

Возвращаясь к И-200, позднее переименованному в МиГ-1 (одно название говорит о многом), важно отметить, что самолёт с самого начала строился в расчёте на то, что истребитель в сжатые сроки пойдёт в серию и заменит устаревшие машины ВВС РККА. Над этой же проблемой усиленно и с ускорением продолжал работать вместе с новым коллективом Николай Николаевич Поликарпов.

Видим необходимым кратко рассказать о последних мирных



дней доведённого до ума детища поликарповцев, поскольку первая неделя 1940 года ознаменовалась (теперь уже для микояновцев) хорошими результатами испытаний, проводимых одним из авторитетных лётчиков-испытателей А.Н. Екатовым. Создать машину, в данном случае самолёт, как вы помните, мало. Её обязательно надо «научить» летать, а в случае «брыкастости» подвергнуть исключению из рядов ВВС, т.е. списанию. Несмотря на большинство плюсов, Екатовым были отмечены мелкие дефекты при сборке, необходимость установки автоматических предкрылков на крыльях, а также излишняя дисциплинированность в управлении, обязывавшая лётчика быть начеку при пилотировании. В спешном порядке машина доводилась и в аэродинамическом направлении — полномасштабный макет будущего МиГ-3 тщательнейшим образом затирался вручную и неоднократно продувался в недавно построенных аэродинамических трубах ЦАГИ. Вдобавок ко всему, обнаружилась неудовлетворительная работа водо-маслорадиаторов (намудрили с заслонками на входе воздушного потока (уже без Поликарпова), а потом вернулись к первоначальному варианту).

Как следовало ожидать, вследствие разного рода вмешательств, машина оказалась перетяжелена, ещё не имея на борту вооружения. Скорость, достигнутая Екатовым на высотах от 6500 до 7000 м, составила соответственно 628 и 648 км/ч после мелких доработок. Они развивались по возрастающей «параболе» прямо на конвейере, согласно многочисленным замечаниям как конструкторов, так и представителей истребительной авиации от Армии и Военно-Морского Флота. По понятным причинам всё, чем «страдал» первенец «МиГов» должно было устранено — шла война в Европе и Африке.

Большинство пожеланий было учтено при постройке и испытаниях 1-го и 2-го опытных экземпляров. Замечательно, что выжившие в «чистках» специалисты отметили МиГ как самый скоростной истребитель в Мире. Поистине есть миг удачи, миг трагедий, вокруг них — истребитель МиГ. Элементарно напрашивается вывод: почему они все вместе взятые, сообщая не поддерживали самолёт, выпущенный сталинской авиапромышленностью в количестве... с т а экземпляров?!



В то же время, если бы и поддержали, о каком росте производства могла идти речь в 1941 году, ставшим не имевшим аналогов самолётным кладбищем? Новый народный комиссар авиационной промышленности СССР, великолепный и умелый организатор Алексей Иванович Шахурин, подписавший Поликарпову диплом главного конструктора 1-й степени по самолётам (1940 г.), как и его друг Александр Сергеевич Яковлев были правы, отмечая, что выигрыш во времени был дорог для авиации, потому что позволил создать современные типы боевых 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 непредаваемый натиск Вермахта, Люфтваффе, Кригсмарине и... резко изменившегося климата Отечества.

До войны оставались считанные дни — их подсчёт для народа был не реален. Избранные знали тогда и о реактивной доктрине в авиации. Попыты велись во всех ведущих державах, но львиная доля авиафирм и КБ Мира плотнейшим образом «насела» на поршневое направление в самолётостроении.

Итак, нас «ожидает» МиГ. На первый взгляд, при «рентгеновском» прощупывании и «демонтировании», в истребителе не было ничего нового. Если судить по чисто внешним доспехам, то небольшое сходство у этой машины всё-таки было. Помните И-17, с которым немало промучился Валерий Павлович 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 традиционного для со-



ветских машин калибра; красиво изогнутый (в небольших понятиях) профиль крыла...

«Встречают по одежке, а провожают по уму» — афоризм по-прежнему оставался на высоте, лишней разок доказывая, что всё просто на первый взгляд. Приведём хотя бы такой пример кропотливой аэродинамической доводки истребителя. Обратите внимание: 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...

Как выяснилось позднее, аэродинамическая формула истребителя была и остаётся по сей день формулой успеха этих самых скоростных боевых машин, выступая в роли как бы «огранщика 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! Можете бросить камнем или снежком в того, кто скажет вам, что перед вами «мелочи».

Необходимо также отметить о разнящихся данных в приведённых выше цифрах высоких по тем временам скоростей, а также путаницу в отношении высотных двигателей Александра Микулина. Так, характерной особенностью многоцилиндрового «товарища» жидкостного охлаждения АМ-35А, с лёгкой руки авиационных историков, стало «прыгающее «табунное» составляющее. Вот данные из трёх проверенных источников (названия и авторов не будем называть из-за корректности и уважения к проделанной ими работе): 1/1200 л. с.; 2/1300 л. с.; 3/1350 л. с. По теории вероятности, это просто 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.? Разуме-



ется, опубликованные и неопубликованные данные лётных характеристик могут со временем «в лобовую атаковать» друг друга. Но вот в чём вряд ли ошибёмся, так это в том, что машину однозначно перетяжелили.

Впрочем, не это главное, хотя и важное при боевой работе тяжёлых истребителей ниже средних высот. (Пообщайтесь, пока не поздно, с ветеранами, дай-то им Бог здоровья! За один день чаепития или «наркомовских» они вам расскажут Такое, что на целый романище хватит!).

Главным плюсом АМ-35А была его фаворитная приспособляемость к полной нагрузке на высоте семь километров, что само по себе достойно места в Книге рекордов России (по примеру Гиннеса; не хотят работать, лентяи, а есть с чем). Ни один из самолётов Люфтваффе, обладавший поршневым двигателем, по тому времени не достигал таких результатов, и что более важно, не строился крупной серией. А вот МиГ-3, с которым впервые схлестнулся «белокурый рыцарь» Эрих Хартман, ценой самоотверженного труда Героев Тыла вылетел в бессмертие осязаемым для ВВС СССР контингентом. Со сдвинутым вперёд АМ-35А (отсюда и «длинноносость»), с металлическими рулями и горизонтальным оперением, а также с дополнительным баком (дальность возросла до 1250 км), МиГ-3 строился в годы войны с высоким качеством. Всего на фронты вылетело внушительное количество истребительных единиц — 3322 народных мстителя жгли и топили врага*. 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 и женщин.

Почти девятиметровый истребитель, к сожалению лётчиков, не имел пушки, обладал весом более трёх тонн. Тем не менее 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

*Достаточно вспомнить, что на «МиГах» воевали А. Покрышкин, А. Шлопов, С. Поляков, Н. Бабонин, К. Титенков, С. Долгушин, И. Гончар, В. Калачев, В. Александрюк и др.



стороне. А вот практический 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, высоко оценив напряжённый труд Николая Николаевича. В 1940 году, учитывая огромный вклад в дело оснащения ВВС современными боевыми машинами, учебными и малыми грузопассажирскими самолётами, ему без защиты диссертации присваивается официальная степень Мастера. Теперь он доктор технических наук, глубокоуважаемый товарищ Поликарпов.

В том же году за разработку И-200 Николай Николаевич удостоивается специальной премией (видимо, наверху поняли ошибку и двинули на попятную: «Кого обидели!»). Затем он выдвигается на звание Героя Социалистического Труда и получает его одним из первых среди конструкторов. 12 ноября 1940 года в торжественной обстановке в Кремле у него потянуло под сердцем и увлажнились глаза, когда М.И. Калинин вручал ему Грамоту Героя Социалистического Труда, Орден Ленина и Золотую медаль «Серп и Молот» под номером 4. Как осколки метеорита пролетели в сознании Санкт-Петербург, отец и мать, братья и сёстры, Сосна и Сикорский, духовная семинария и все без исключения катастрофы, этапирование и внутренняя тюрьма.

Михаил Иванович, старейший 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 Калининным, 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 Николаем Николаевичем Поликарповым пришлось плодотворно, героически и трагично работать многим лётчикам-испытателям, а знали его, конечно же, в с е.

В рядах ведущих ассов* Страны Советов стояли виртуозы пилотажа А. Павлов, К. Арцеулов, Г. Седов, В. Чкалов, Ю. Пионтовский, А. Жуков, М. Громов, А. Анисимов, П. Стефановский, Б. Бухгольц, В. Коккинаки, Э. Преман, А. Залевский, С. Супрун. В годы становления советской авиации посвятили ей жизнь выдающиеся пилоты В. Евсеев, И. Козлов, В. Раков, Т. Сузи, Г. Головин, А. Прошаков, В. Степанчонок, 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. Подрастающее 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 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 ещё до войны, покрывая родственников сединой и слезами...

Каждый из них знал, что их профессия олицетворяется не только чистым небом, высокими скоростями и технической грамотностью, но и что самое страшное — непредсказуемостью

*Здесь не ошибка: Асс – правописание 30–40 гг.



смерти... А на деле? Все знали, но молчали. Жёстко работали в небесах, гибли и молчали на похоронах дорогих друзей. Летели быстрее истребителей дни, и они уже балагурили, пели любимые песни и выпивали, обожали матерей и отцов, жён и детей и – гибли. Гибли не в меньшем, а вероятно, в большем количестве, чем их коллеги из Германии, Италии, Англии, Франции, Голландии, Испании, США и 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 знаменитого мотогогонщика С.И. Карзинкина. Они любили музыку и кино, обсуждали международное положение по сводкам нередко лгущей прессы. Иногда в узком кругу спорили, не понимая того, КАК лучшие люди Армии, ВВС, Флота, партии — организаторы государства — оказались «врагами народа». В редкие дни отдыха соколы, которым рукоплескал народ, выбирались порыбачить на излюбленные места, тряслись в вагонах, предвкушая встречу с роднёй, посещали достопримечательности известные с детства, охотились на кабана и дичь, асовски ударяли за девушками, вокруг границы мечтавшими выйти замуж за лётчика...

Снять с себя почти ежедневный перегрузочно-психологический стресс — это вам не просто давить на педали (так и подмывает сказать «фортепьяно»). Акробатика в мирных, а тем более в небесах войны — горение, скорость которого можно приостановить лишь одним: безжалостной работой над собой на земле в полной гармонии между практикой и теорией. Вот почему многие лётчики, как известно, спортсмены.

— Что нужно для того, чтобы стать лётчиком? — закономерный вопрос подрастающих сопливых малышей и гордых юношей с ещё не определившимся голосом. В стандартной форме мыслизложения полный ответ автоматически займёт не менее 20 печатных страниц, Поэтому 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 Военно-Воздушных Сил. Но, соблюдая тезисы, сам, незаметно для себя, придёшь к остальному...

Вдумайтесь, сколько режущей скорби и истины в словах профессионала высочайшего класса Михаила Михайловича Громова:

«Могли ли предвидеть Поликарпов и Косткин, что их истребитель «ИЛ-400» окажется таким неустойчивым, что при первой же попытке подняться в воздух К. К. Арцеулов, блестящий лётчик, 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. — Р. С. В.).

Могли ли они предвидеть, что лётчик Шарاپов на том же самолёте серийного выпуска войдёт в плоский штопор и не выйдет из него?

Не только Поликарпов и Косткин, но никто в нашей 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 уже 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. — Р. С. В.) на максимальной скорости сорвётся обшивка с крыла и лётчик Филиппов со своим хронометражистом погибнет? Не мог!»

Николай Николаевич был не Бог, но старался многим во многом помочь, был очень дружен с лётчиками-испытателями, доверившими ему самое дорогое — жизнь. 31 октября 1940 года он отвечает искусному пилоту-испытателю И.П. Ермащенко на его поздравление, адресованное конструктору по случаю присвоения звания Героя Социалистического Труда.



«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».

Черноволосому красавцу Ермащенко больше всего досталось хлопот в ходе испытаний поликарповской «Чайки». Однажды, внимательно выслушав инструктаж признанного штурмана Александра Ивановича Жукова в присутствии Поликарпова, он вылетел вместе с наблюдателем Гурским, чтобы окончательно проверить И-153 на всех режимах штопора. В тот день Иосиф совершил не менее 15 витков, и вдруг — Гурский потерял его из виду. Полетал, покружил — нет биплана! И надо же до чего додумался, 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 все причастные к постройке и вылету самолёта люди. Только сел, приказ: «Молнией к Поликарпову!»

— Я шёл, как на казнь, только теперь понял свою вину перед этим человеком, — вспоминал без вины виноватый герой. — Ожидал гневного разноса, увольнения. А Николай Николаевич вместо этого обнял меня и крепко прижал к себе. Повторяю, отличительной чертой творчества Поликарпова было самокритичное отношение к своим творениям, постоянная забота о том, чтобы созданная им машина достигла совершенства и получила массовое распространение, исключительно тёплое отношение к людям, усердно трудившимся вместе с ним. Он высоко ценил их, многое прощал и щедро делился своими знаниями. Не было в нём ни свойственного многим чувства превосходства, зазнай-



ства и нежелания признать свои ошибки, ни попыток переложить на других ответственность за неудачи».

— Мы благодарны вам, дорогие друзья, за ваши проникновенные слова в наш адрес, — говорил Николай Николаевич слушателям, собравшимся в Центральном Доме работников искусств 19 ноября 1940 года на торжественном вечере, куда кроме него были приглашены его друзья, также Герои СоцТруда А.А. Микулин и Б.Г. Шпитальный. — Создавать самолёты, — продолжал выступление Поликарпов, — это тоже своего рода искусство. Нередко писатели называют мотор сердцем самолёта. Но мотор — это ещё и певец. В его песенном гуле не должно быть ни одной фальшивой нотки. Вот за этим внимательно следит присутствующий здесь и хорошо вам знакомый 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 эксплуатационная практика, за красивым самолётом всегда лучше ухаживают. Ну а третий член нашего боевого экипажа — Борис Гаврилович 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 ещё и поэтом, если смог перевести пальбу из пушек в столь символичное выражение! Впрочем, фотографии, автографы, беседы, бокалы, пляски красноармейцев из ансамбля А.В. Александрова были лирикой одного вечера. Со Шпитальными Поликарповы дружили давно: именно Борис Гаврилович как-то убедительно наставлял Николая Николаевича приобрести дачу в Снегирях, чтобы быть поближе к артистам, певцам, композиторам и писателям. Не раз и сам потом наведывался погостить...

Их дружба завязалась прочными узами ещё 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). Примечательно, что одновременно с разрешением проблемы конструкторы периодически возвращались к обсуждению вопросов, напрямую связанных с постройкой мощного пушечного истребителя. Тогдашний замнаркома обороны М.Н. Тухачевский поддержал союз авиаторов и оружейников.

Потом появились знаменитые синхронные пушки Шпитального — 20-мм ШВАКи, стрелявшие через винт истребителя. Их размещение в фюзеляже, испытания на земле и в воздухе, внедрение в серию — целиком заслуга ОКБ Н.Н. Поликарпова, разработавшего новый способ синхронизации. В результате изменения синхронизирующего механизма пушки значительно повысилась работоспособность и надёжность. Как следствие, новое мощное оружие нашло своё место на всех боевых самолётах 30–40-х годов. Друзья пожимали друг другу руки: «Победа!». Однако не всё проходило в восторженно-радужных тонах. Да и розы, которые раньше времени зацвели в саду на даче Поликарпова, не предвещали ничего хорошего. Штамбовые красавицы дурманяще пахли и радовали глаз, но раннее цветение, по народному поверью, говорило, что это к войне или к пожару...

Нашлись, как обычно, крючкотворы, недалёкие протирципки 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, ибо Россия и в XXI веке не знает точно, сколько же людей мы потеряли в период 1917–1940, сколько несчастных погибло от голода, холода, эпидемий, репрессий и несчастных случаев, порождённых стремительным темпом пятилеток и ужасающей по варварству коллективизации. Теперь же мы решили (мы — это партия и советское



правительство) подмять под себя Финляндию, в дни, когда надо было внимательно изучать донесения Шандора Радо, Рихарда Зорге и многих других разведчиков, находившихся легально и нелегально в каждой стране нервничающего в то время Мира...

Борис Гавриилович Шпитальный, вспоминая грозные для Отчизны годы и волнующие эпизоды дружбы и труда с одарённым конструктором, рассказывал ближнему кругу и молодёжи:

«Встречи не всегда проходили мирно. Споры и дискуссии дали мне возможность познакомиться со всеми особенностями характера и таланта Николая Николаевича. Особенно запомнилось его редкое трудолюбие, упорство, настойчивость, удивительная способность быстро принимать всегда оригинальное и смелое решение самой сложной проблемы, умение находить пути к заветной цели. Сидишь, разговариваешь с ним и чувствуешь, что мысли его уже где-то далеко, что разговор с тобой о деле, которое он уже считает решённым, его больше не занимает, и он уже занят чем-то другим, возможно, ещё более сложным. Я как-то раз попытался обидеться, Николай Николаевич 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?»...

Уже тогда 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), казалось бы, угасал на глазах после гибели П. Головина, И. Доброва и К. Александрова на СПБ в апреле 1940 года. В этом есть определённая доля правды, но апрелю предшествовал январь. Названный экипаж, как и Юлиан Пионтковский, испытывавший И-26 А. Яковлева, были ещё живы, мечтая поскорее помочь конструкторам вывести машины в серию. С начала 1940-го к Поликарпову довольно часто приезжали Микулин и Шпитальный. Закрывались в кабинете, просили сек-



ретаря Лидию Фёдоровну снабдить их чайком и зарабатывались до глубокой ночи, запретив ей принимать кого бы там ни было. Цель ясна: Поликарпов торопился построить высокоскоростной пушечный истребитель, способный долгое время превосходить самолёты противника; тем более 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 по наклонной» (транскрипция большинства исследователей его творчества) — следует назвать именно проектировку, макетирование и постройку опытного образца И-185. Такой скорости создания боевых машин, без дифирамбов, 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 всего полтора месяца, — с гордостью подчёркивает Василий Иванович. — 18 апреля 1940 года экспериментальный экземпляр самолёта с работающим мотором М-90 был установлен в аэродинамической трубе ЦАГИ, начались аэродинамические продувки».

Как повелось на страницах нашего исследования, постараемся как можно подробнее рассмотреть конструкцию новой машины поликарповцев, ввиду того, что некоторые хамы прошедших времён посмели упрекнуть Главного и его коллектив в «бипланном заблуждении», кощунственно исключив из памяти, что Поликарпову принадлежит конструкция первого послереволюционного (советского) моноплана с мотором «Либерти» (см. главу «Зов неба»).

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 пре-



тендуют на открытие адвокатуры в защиту коллектива Н.Н. Поликарпова. Однако нежелание и неумение ряда настырных товарищей разобраться во всём до конца с намёками на каких-то «авторов будущего», подтверждают мнение авторов этих строк 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 о том, что её связующие звенья не случайны, а рукотворны. Можете несколько дней поразмыслить, а пока обещаю — конструкция.

Одноместный истребитель-моноплан смешанной конструкции с двухлонжеронным крылом и убирающимся одностоечным шасси олицетворял сумму опыта создания и боевой эксплуатации последних модификаций И-16 и И-180. В качестве силовой установки первоначально предполагалось использовать М-90. Увы, в конце апреля завод-изготовитель предупредил, что поставленные им два двигателя не доведены до рабочего состояния, рекомендовав также провести испытания этих моторов на земле.

После вступившего в силу указания об установке М-81 воздушного охлаждения, инженеры приуныли: двигатель был явно не удачен. Оснащённый им самолёт не мог даже приблизиться к расчётным характеристикам. Между тем, важно отметить, что первый И-185, с совершенно 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 вооружения, собранный центроплан с шасси и бензоба-



ком «прихватывался» 10-ю болтами. Это существенно облегчало сборку и разборку самолёта при транспортировке и ремонтных работах в полевых условиях.

Понимая, что свободонесущий моноплан с двигателем воздушного охлаждения будет «лобаст» и, памятуя о том, что при этом мотор становится естественной защитой пилота, Поликарпов реализует давнюю задумку относительно конструкции капота. Интуитивно чувствуя, что аэродинамика самолётов с поршневыми двигателями заходит в тупик, Николай Николаевич 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 — 2 020 и 1700 л. с. соответственно).

Фюзеляж 8-метрового истребителя (деревянный полумонок) состоял из двух симметричных элементов, которые выклеивались из берёзового шпона на специальной болванке. Его внутренний набор образовывался четырьмя лонжеронами и шпангоутами (лонжероны были профильные) вместо обычных трубчатых. Наоборот обстояло дело с двухлонжеронным крылом и свободонесущим 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 м². Причём она была сокращена Поликарповым по его авторским 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/м², удалось сократить размеры моноплана, и следовательно, увеличить его скорость.

И в этот раз Николай Николаевич Поликарпов и его ближайшее окружение убедительным образом смогли доказать отече-



ственным и зарубежным оппонентам правильность своих далеко идущих (и главное — опережающих время!) теоретических соображений, незамедлительно вводимых в жизнь. Главный неоднократно подчёркивал, что 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». Так или иначе, авторы шагнули вперёд, сказав немного и об его модификациях. Однако и в них, модификациях, появившихся до 1943 года — оставались главные черты: 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 стандартное оборудование входили — трёхбаковая бензосистема (бак в фюзеляже и два в центроплане), два маслорадиатора (размещение в общем туннеле в нижней части фюзеляжа), маслбак, направляющие воздуха к карбюратору двигателя и створки, регулирующие его обдув, противофлаттерный балансир руля направления и воздушный винт из полированного металла. Кроме того, в полный комплект И-185 были 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, авиационные навигационные огни и удобное кресло пилота.

Вооружение полностью соответствовало выражению Поликарпова — «Величественная симфония огня!». Сочетание трёх 20-ти миллиметровых пушек Б.Г. Шпитального, размещённых



вокруг 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! Кто теперь может сказать, что труд поликарповцев устарел? Да им просто мешали работать. А потом — война, эвакуация...

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 Евгения Уляхина, да и то с двигателем М-82. По правде говоря, никто из присутствующих при пробных полётах и пробегке модифицированного И-185(РМ) с размахом крыла 9,8 метров не ожидал, что бесстрашный Женя взлетит, проявив опасную для всего ОКБ самостоятельность. Конструктор Михаил Алексеевич Зимин в момент его внезапного отрыва от земли стоял с товарищами у границы ВПП. Немногим позднее вспоминал факт «хулиганства» так:

«Мы были буквально 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. Зимина. — 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, буквально проскользнул под нитями проводов и сел попере́к аэродрома.

— Главный конструктор Поликарпов приказал мне за ваши самовольные действия отстранить вас на два месяца от полётов, — сказал, с укоризной глядя на Уляхина, начальник лётно-испытательной станции, герой челюскинской эпопеи Иван Васильевич Доронин. И добавил уже от себя, тихо, чтобы не слышали 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!»...



В дальнейшем группа специалистов во главе с Н.Н. Поликарповым предприняла ряд важных мероприятий, направленных на улучшение И-185 согласно тактико-техническим требованиям 1941 года. И вновь до головной боли их доводил камень преткновения — двигатель воздушного охлаждения. Поликарпов и ратоборцы его конструкторского бюро верили в новый истребитель и знали, насколько срочно он необходим государству рабочих и крестьян для их же защиты, для обновления истребительного парка Красновзвёздных ВВС Армии и Флота. Реальная возможность скорейшей постановки истребителя в крупносерийное производство возникла благодаря Аркадию Дмитриевичу 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 других отечественных истребителях предвоенных лет, не обладал столь внушительной мощностью. Ничуть не потеряв оптимизма, поликарповцы удлиняют фюзеляж И-185, дополняют его приборами, считают возможным усиление вооружения путём установки двух синхронных пулемётов ШКАС (не истребитель, а летающая батарея!). Безусловно, И-185, в котором уже просматривались очертания будущего Ла-5, по всем параметрам превосходил истребители Германии, Италии, Японии, Англии, Франции и США. Несколькоими строками ниже мы сопоставим данные их лётно-тактических характеристик строго для любителей авиации.

Сиюминутно горим желанием высказать тысячу и одну похвалу замечательному россиянину, настоящей звезде советского моторостроения профессионалу высочайшего класса международного уровня — Аркадию Дмитриевичу Швецову. Тут без классиков не обойтись...

Помните Михаила Юрьевича Лермонтова, любившего Россию «странною любовью»:

*Да, были люди в наше время,
Могучее, лихое племя:
Богатыри — не вы.*



Аркадий Швецов родился в заводском посёлке Нижние Серги, на Урале, в семье учителя 25 января 1892 года. Вскоре, в связи с распределением отца на новое место работы, семья переехала в Пермь, где Аркашу определили в реальное училище.

Положительно окончив его в 1909 году, юноша ищет себя, уезжает в Москву и осенью того же года поступает в МВТУ на механическое отделение. Здесь же, в столице, поддаётся модному увлечению авиацией, которой в те годы буквально бредили многие поседевшие технари, да и ровесники требовательного уральца. Неизгладимое впечатление осталось в памяти добродушного Аркадия после полётов пионеров русской авиации М.Н. Ефимова, В.В. Дыбовского, Б.И. Россинского и других славных «аэропланщиков».

Размышляя над будущим авиации, теми благами, что она может дать Человечеству, он уже тогда понимает, насколько она опасна в случае её широкомасштабного применения в войнах. Много читал, анализировал, фантазировал. Стал посещать лекции Н.Е. Жуковского, хотя для его специальности — электротехника — «Теоретические основы воздухоплавания», казалось бы, окажутся невостребованными. Ан нет! Жуковский был превосходным оратором (бывало, слушаешь, как сказку, его взволнованную речь). Настоящий титан психологии, увлекавший за собой молодёжь, словно огромным магнитом...

На четвёртом курсе любознательный и упорный при решении поставленных перед собой задач Аркадий переходит «под крыло» к профессору по моторам, выдающемуся преподавателю и изобретателю Н.Р. Бриллингу. Благодаря его вниманию, уралец проходит экзамены жизни: работает чертёжником, токарничает и фрезерует, проявляет смывшённость и аккуратность на должности лаборанта. Разве мог Швецов подумать в те дни, что это его Начало? Что Бриллинга, создавшего с автомобилистами-энтузиастами малолитражку для партии и народа НАМИ-1, будут застаскивать, мучая всех, кто его знал, по тюрьмам?!..

Когда супер-реформатор всех времён и народов, гегемон диктатуры пролетариата Ульянов здравствовал, как-то не думалось о тридцатых годах, ставших поистине Апогеем всесоюзного, сакционированного сверху кошмара. Швецов на распутье: авто-



мобили или самолёты? Он одержим «самодвижущимися экипажами» и «железными птицами», мечтает о создании собственного произведения моторного искусства, даже подумывает об участии в престижных автогонках, понимая, что Советская Россия не должна отставать от достижений Франции, Германии, Италии, Англии и США на этом поприще, способствующем всеобъемлющей моторизации и технической грамотности населения.

В 1921 году, окончив Московское высшее техническое училище, Швецов ищет приемлемую вакансию и находит её на заводе «Мотор». После эвакуации из Риги на нём сменилось много руководителей. Кто-то из инженеров остался, другие съехали за границу. Швецову, можно сказать, повезло: на «Моторе» не было начальника конструкторского бюро. Он с радостью погрузился в работу, контролируя сборку ротативных «Ронов», уже отживавших свой век.

Разумеется, старые пути, топтанье на месте Аркадия Дмитриевича не устраивали. Тем более, что истинные революционеры прогрессивных взглядов (Фрунзе, Тухачевский, Гамарник, Баранов, Алкснис), всячески поддерживали начинания конструкторской молодёжи при становлении ВВС РККА. Начальник КБ привлекает соратников к масштабному по тому времени проекту, включавшему разработку, постройку и испытания «звезды» мощностью в 650 л. с. И хотя двигатель оригинальной конструкции в небеса не пошёл, «М-8» по праву считается «университетами» швецовцев в преддверии их впечатляющих побед.

В середине 20-х годов произошло значительное событие в пролетарском моторостроении. Последовательно объединились мощности раздельно работавших ранее заводов — Авиационного моторостроения (бывший «Сальмсон»), «Мотора» и «Икара», которые получили единую торговую марку — имя Михаила Васильевича Фрунзе. Аркадий Дмитриевич Швецов работал на этом предприятии вплоть до 1934 года главным инженером, шеф-конструктором, техническим директором и главой производства. Высший результат успехов тружеников завода был заложен, как известно, в каждую деталь М-11, ведь они устанавливались на самолёт-легенду У-2. Тут уже никаких слов не надо!



С 1934 года Швецов трудится на Родине в должности главного конструктора нового моторостроительного завода на Урале. Он воспитал прекрасную и высокопрофессиональную школу советских двигателистов. Его двигатели воздушного охлаждения являли собой самое массовое поколение «сердец», собираемых для не менее массового поколения всех истребителей Н.Н. Поликарпова и других машин известных конструкторов СССР. Любая заграничная моторостроительная фирма отдала бы в то время всё возможное, лишь бы заполучить такого корифея даже волшебника отрасли хотя бы на один год. Однако при сталинизме платных ли, добровольных ли перебежчиков пристреливали не у переправы и не у границы:, каравшая длань НКВД по делу и без дела выдергивала их прямо из тёплых постелей, забирала от причитавших жён, детей, родственников, из родных коммуналок, квартир, а то из больниц и барачков (см. произведения Варлама Шаламова)...

Повторимся, что Поликарпов крепко дружил с двигателистами и незадолго до войны встречался с ними практически ежедневно. Мотор держал на земле И-185. Поэтому Николай Николаевич, бывало и покушать не успевал, будучи задёрганным в поездках на моторные заводы и в научные институты. Новый истребитель произвёл значительное 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, увы, не одного Поликарпова.

Перенапряжение сказывалось, очередной раз подтверждая истину — у творчески живущих людей 15 пятниц на неделе. Понедельники, четверги, вторники, среды и субботы мелькали, захлёстывая и опережая друг друга, в вечной своей погоне от заката до рассвета, в ломающей судьбы человеческой гонке на горизонт. Она — трагедийное ралли по циферблату — продолжалась и тогда, когда с трассы уходили в небытие тысячи жизней, когда войска давили соотечественников и подвластные народы. Это она — самоубийственная гонка Человечества за место под солнцем, за земельные, водные, природные ресурсы, за воз-



возможностью рабовладельчества, гонка, направленная на сокрушение идеологий и религий, именно она привела к строительству действующего бронированного бульдозера, имевшего скребок от Финляндии до Чёрного моря.

...Июньская ночь была тихой и прекрасной, одетой в белое платье выпускниц школ, но не везде она пахла 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. Потому что каждый философ был на мушке, и что самое тяжко-горестное, 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 посмотреть на слонов и мишек. Папа обязательно купит пять эскимо ему и соседской Сталине, а 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 лесапета! 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 наиподлейшевероломно, многие надеялись на «честность» фиговой бумаж-



ки, коим являлся пакт 1939 года. Нет никакого смысла говорить о превентивных ударах, о помощи со стороны Советской России Англии, в том случае, если бы моторизованные армады Рейха попытались бы оккупировать её в первую очередь. Нет никакой необходимости искать виновных, потому что их не было; был виноват Мир, допустивший подняться Сатанинской миссии в лице национализма и шовинизма фашиствующих Италии, Германии, Японии и 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 военно-промышленного комплекса стран Европы логически и с потакания властей привели к тому, что ЭТО СЛУЧИЛОСЬ!

С тех далёких пор, как отковался первый меч на Планете, принято считать виновным исключительно нападающего. Никто не собирается это опровергать, а зря, ибо большие нации испокон веков вылечивались сокращением населения, то есть войной. Но, если допустить фантазию о полной международной блокаде агрессоров будущего, хотя бы в начале 30-х годов во всех внешнеэкономических отношениях, то приходишь к выводу, что столкновения двух величайших утопий Земли — националистической и коммунистической могло не быть! Это, поверьте, суцая правда.

Встаньте и подойдите к карте СССР 30–40 гг. Как можно дольше и внимательней всмотритесь в неё, думая о том, как смотрели на эту часть материка Евразия, например, зулусы. А ведь у них кроме лука и стрел в те годы 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 дума-



лось и ни интерпретировалось, что бы ни делалось и ни предполагалось сделать, ЭТО СЛУЧИЛОСЬ — началась Великая Отечественная война героического советского народа, в лице всех наций страны, за свободу и независимость со слугами Зла, опозорившими умный германский народ.

Это он, умный германский народ, загнипотизированный посулами, милитаризировал экономику и увеличил военное производство в 22 раза по сравнению с 1934 годом. Это созданный им благоприятный инвестиционный климат позволил создать громадные и современные Вооружённые Силы, оккупировавшие двенадцать государств Европы к 1941 году. Это 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. Великие морские державы, имевшие многочисленные колонии в морях и океанах, «просмотрели» гигантский рост Кругосветного, который к тому же времени мог роджерствовать полным ходом в составе 217 боевых кораблей основных классов, в том числе и 161 субмарин. Такая мощь оказала сверхгнетущее давление на сознание наций, смяла праведную ориентацию людей, ибо 1 миллион 200 000 человек добровольно присягнули свастике, в результате чего 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. Это он — высококультурный германский народ — первый совершил преступление над самим собой, не задумываясь о том, что зверские методы подавления и убийства других наций порождают ещё более варварские действия обороняющихся, а затем нападающих. Однако в 1941 году подавляющая часть населения Фатерланда возомнила невозможное (а всё Йося Геббельс!), не только потому, что Великая Германия была превыше всего на свете, но и потому, что чтит поговорку-девиз «Победителей не судят!» Величайшая трагедия их существующих, поверить на слово калифам на час, и мало того, поддерживать их на Олимпе власти десятилетиями!



Советский народ, несмотря на катастрофичность международной обстановки, внутреннюю войну репрессий, глобальную ложь партии и правительства, смог заглушить боль, причинённую ими за те же десятилетия, всеми силами и средствами выйдя на отпор небывалому в истории вражескому нашествию. Пережив страшнейшую междоусобицу Гражданской, многотысячный бег сынов и дочерей за границу, уничтожение дворянства, интеллигенции, духовенства, крестьянства и военных кадров, 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 этих успехов трудолюбивого населения обязан помнить каждый по страницам букварей, учебников и энциклопедий...

Именно советский народ, невиданный героический и великомученический трудяга от зари до зари (а не партия и советское правительство) родил, воспитал, создал, кормил, обучал, снабжал топливом и новейшей техникой Пролетарские Вооружённые Силы, ничуть не уступавшие в мощи крестонному бульдозеру с клеймом «Барбаросса», и уж тем более, вечно воинственным самураям, с которыми, к счастью, удалось заключить нейтралитет (не без мелких конфликтов всё-таки сохранившийся до 1945 г.).

Российский народ, сломивший 300-летнюю монархию Романовых, смог, несмотря на всё вышесказанное, 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 всю полноту ответственности за целостность рубежей и промышленно-тыловую Великую Стену, рождённую кровью, потом, коллективизацией, индустриализацией и вакханалией «чисток», служили 478 и 344 тысяч человек. Доблестная Красная Армия, воспитывавшаяся исключительно 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 ин-



женерией накануне войны. Плавсостав ВМФ Союза ССР — наследники замечательных традиций адмиралов Истомина, Лазарева, Нахимова, Макарова, многих других «сыновей» Мирового океана, несмотря на «оказию» со строительством авианесущих кораблей, в совершенстве владели 277-ю боевыми кораблями, в том числе 212-ю субмаринами основных классов. Их своевременное появление на воде и в толще глубин — целиком заслуга большей частью репрессированных флагманов Рабоче-Крестьянского Флота. Нельзя забыть и того, 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 цифровых данных по вооружению, численности войск Армий и плавсостава противоборствующих Флотов, следует иметь в виду потрясающе-парадоксальную ложь как кремлёвской диаспоры, так и обслуживающей её печати всех направлений и рангов, кстати, выпустившей миллиарды гнусно-провокационных статей ещё со времён батько Нестора Махно. Поскольку анархизм-коммунизм бакунинско-кропоткинско-го 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 попросту страшен, олигархи власти и исполнительные структуры с первых дней правления ввели народ в полное заблуждение единым 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, как известно, и в более молодом, чем коммунизм, житии диктатур нацистско-милитаристского толка. Авторы говорили о том, что государственные машины идеологии той и другой стороны действовали по довольно сходным сценариям, в целях легализации узурпаторства и повыше-



ния числа подневольных рабочих ресурсов, с их обязательным последующим переводом в материализацию военщины, т.е. в развитие военно-промышленного комплекса в целом. Для отвода глаз и сознания сначала советская, а потом германская «кухарка» пропаганды широко использовала рецепты многовекового меню «блюд»-подачек, с элементами коварно задуманного, постепенного отравления. Классификация «продуктов» включала известные льготы не только военнослужащим и их семьям, но и гражданским службам жизнеобеспечения, насмерть зажатых всё тем же термином «бдительность»...

Бдительность — анонимка фригидной секретарши на общественного, государственного, партийного деятеля города Н., лично кушавшего уху из котелка Владимира Ильича 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 широких массах.

Бдительность, настоящие товарищи, дамы и господа, леди и джентльмены, 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 (см. хотя бы «Сейф Свердлова»).

Высокопатриотичная бдительность лично товарища Иосифа Сталина, видевшего нефтяной оазис Германии — Плоешти под именем какого-нибудь местного «бела куна» (но только не Корнелиу Кодряну), привела к тому, что Гитлер, возможно, нарушил все его далеко идущие планы, ударив первым. Аналогично вероятно, учитывая трагическую сущность природы мирового революционера, что Вооружённые Силы Рейха специально спровоцировались на реализацию «Барбароссы», по мотивам опыта великого Михаила Илларионовича 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. Причём, наглейшим образом, донесения внеш-



ней 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?!

Сегодня, к сожалению, забывается, что 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, шумя 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 цементом 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, собственно, образом?», или «Кто же вам, гады писатели, дал такое право, клеймить великое?» — рассмотрим процесс смены шкуры монстра, хотя бы для того, чтобы его новый зародыш в будущем не увидел света.

Ни Ленин, ни Бронштейн, ни Сталин, по ясному разумению, не могли ударить по «дюжине ножей для спины революции» путём развертывания грандиозной экспансии в Европе, Азии или в Африке под общим красным стягом Большого Террора. Само звучание «свободолюбивый пролетариат» при «вагоне» известных лозунгов, агитационных листовок, частушек и песен говорило о том, что народные массы не хотели называться завоевателями; хотя, по правде и чести говоря, во всех войнах таковыми и были, становясь ещё большими преступниками в горестных битвах-мясорубках в периоды Гражданских катаклизмов, навязанных не сверху, а смутьянами наций, провокаторами сознания, родоначальниками новых вирусов под псевдонимами. Время неумолимо мчало вперёд. Военщина трансформирова-



лась, перевооружалась с оглядкой на за границу. Характерно, что строительство Армии, ВВС и ВМС нового типа велось в присутствии и с помощью иностранных инженеров, конструкторов, испытателей, ведущих репрезентантов и военатташе в первую очередь Германии*. Многие немцы осели и обрусели среди колонистов постарше после Первой мировой войны. Другие, как и Ульянов, мечтали о Великой Германской Социалистической революции. Смута — она и есть Смута! По А.С. Пушкину — «Царица грозная — Чума»...

Изобретение народовольца, выдающегося гения повстанчества с элементами уголовщины, не случайно упомянутого нами, Нестора Ивановича Махно (законного владельца Ордена Красного Знамени № 4) — тачанка, классически отображённая кистью М. Грекова, в условиях моторизованных войн будущего отпадала. Понимая, что знаменитый рейд 250 тачанок махновского сподвижника Колесника, как и новый Перекоп с переходом Сиваша больше не повторятся, советское правительство в тисках голода, коллективизации и бума пятилеток решается на крупный стратегический шаг, всеми силами патронируя производство манёвренных лёгких танков конструкции американского «танкетчика» Дж. У. Кристи. Михаил Фрунзе, кстати, совершенно случайно не застреленный батько Махно в один день с Эйдеманом, незадолго до смерти от загадочной хирургии, представлял 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 самих себя, всё ещё рассчитывая совершить Мировую революцию в грядущем, причём не имея на это никаких 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 убийство мятежного крестьянства на Тамбовщине, тех же героев

*У Г. Геринга была даже русская (липецкая) любовь — красавица Надежда Горячева.



Крыма махновцев, расправа над моряками Кронштадта, золотые контрибуции Германии — это ли не та самая Чума*? Гений русской поэзии, афористично крещёный её «солнцем» и любезный народу за то, что «милость к падшим призывал», пророчески назвал поэму много выше по смыслу: «Пир во время чумы». На «пиру» Истории первых десятилетий XX века, безусловно, были сатанисты, сходные по персонажам с героями булгаковских «Дьяволиады» и «Мастера и Маргариты»...

Оглядываясь назад, весьма важно отметить, что Ленин, нащупавшись с мировым криминалом не только в Шушенском, как слабо выпивающий интеллигент планетарного мышления ясно представлял невозможность полного истребления частной собственности и капитала. Безумная национализация — одно, а НЭП — совершенно другое. Да что цитировать обучившие несколько поколений документы, когда одна лишь Декларация об образовании СССР прямо, без иносказаний, освещала создание ВСЕМИРНОЙ СССР! По замыслам захвативших власть авантюристов, а по-народному, госбандитов, 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, короче — Вторую мировую войну.

К счастью белоэмигрантства и многих здравомыслящих рабочих и крестьян, Фанни Каплан (а возможно и другой иностранец-киллер) освободила суперреволюционера всех времён и народов от эксплуатации потенциальных миллиардов рабов под эгидой «Интернационала» и всемирного «счастья» народного. Однако и все существующие виды повстанчества были жесточайшим образом ликвидированы. Особый том (и здесь мы вновь повторимся) — разорение и убиение как господствующих классов, так и дервишей Великого воинства Аллаха — мусульманства, которое моет ноги почаше христианства, несколько раз в день, по намазу и без намаза. Вы, сегодняшние современники треть-

*Всемирные евреи, подобно поджигателю икон сатанисту Чайкину, уничтожили почти весь Романовский Флот, спасённый русскими моряками-патриотами.



его тысячелетия, неужели совсем ослепли, не видя возвращенных предрассудков в войне с «террористами» и «бандитами»? А ведь всё куда проще: перед нами не язычники и не духи, а обыкновенные ярые исламисты, если официально, повстанческая армия Ислама. Ну, скажите, кто же хотел официально признать в своё время Антонова, Григорьева, Петлюру, Энвер-пашу, Курширмата, Мадамин-бека, Сеида Алимхана, того же батьку Махно? Враги! И только... рубать, вешать, стрелять!

Краткий экскурс по русской новейшей истории актуально необходим совсем не для того, чтобы понять выражение тех времён — «Нами правит грузин с Палестины». Много хорошего было сделано социалистами-коммунистами ради благосостояния народа, его образования, роста самосознания нации в Мире. Всё лучшее было крайне важно скорейшими темпами закреплять и увеличивать достояния-завоевания пролетариата, что и делалось с единовременным сокращением разного рода слагаемых соцощежития. При этом системно продолжались приговоры, этапирование, конфискации, сжатие хомута на кормильце — крестьянстве, а также нещадная эксплуатация дешёвой, в самом деле золотой рабочей силы на производстве, стройках и всех видах транспорта. Об этом помнил и знал всякий советский гражданин и гражданка, объединённые чистым словом «товарищ». Увы, к многомиллионному сожалению, многие, живя, работая и воюя круглые сутки, не доживут не то что до подписи Кейтеля. Безымянные, 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. Лишь после войны выяснится, что сокрушительный удар палубной авиации вице-адмирала Объединённого Флота Тюити Нагумо был предсказуем, поскольку его «Кидо Бутай» видели отважные голландцы-подводники с субмарины «К-17» под командованием капитан-лейтенанта Безансона. Моряки Её Величества Королевы Нидерландов Вильгельмины своевременно оповестят об опасности англо-

*«Этого» не покажут в эпохальном японо-американском фильме «Тора! Тора!» («Колумбия Пикчерз»), при съёмках которого чудом не погибли сорок человек.



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 вместе 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»...*

Лев Давидович Троцкий, бежавший из Сталинской республики в Мексику, где вскоре был убит ледорубом от руки агента Москвы Рамона Меркардера, хотя и являлся амбициозным беспощадным репрессионщиком российского народа, оказался прав в 1939 году: «СССР придвинется всей своей массой к границам Германии как раз в тот момент, когда Третий рейх будет вовлечён в борьбу за новый передел мира». Годом раньше он вообще, с присущей ему по жизни 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. Ведь его первый редактор-составитель не кто иной, а... Троцкий! (Его «мировых друзей» не назовём — жалко бумагу.)

Конечно, личная заслуга Джугашвили в деле сверхгигантского перевооружения Страны Советов огромна и неумолима. Ближайшее окружение Вождя — идолопоклонники культа личности — тоже спешили не так увековечить имена, как организовать почву для скорейшей реализации планов, по которым гарантировалась Всемирная Победа коммунизма. Ну, что, казалось бы, в этом плохого? Ничего, кроме одного: Победа обеспечивалась механизированно-титанической силой современного оружия...

Чтобы понять, как закалялась сталь, отчего зародилась стахановщина, новейшие технологии машиностроения и лёгкой промышленности, следует иметь большое сердце и редкую вы-

*Статья В. и С. Рассохиных «Тайна Нидерландов», оформленная авторами, про-сработирована орловскими СМИ, несмотря на визит В.В. Путина в Голландию в дни подачи материала.



сокопатриотичную душу, ибо мало было 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 вместе с «сумасшедшим египтянином» Гессом осваивают орфографию и пр. при написании «Майн кампф» в тюремных застенках, в Советской России грянул голод, не посещавший её святые 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 самым «скромным» подсчётам, составил в те годы пять миллионов тонн ежегодно). В это же время, когда проходил рукотворный замор населения от мала до велика, когда партия и советское правительство были кровно обязаны закупать продукты первой необходимости и свежести за рубежом или, хотя бы провести глобальный отстрел съедобных диких животных, массовое траление неводами морских и пресноводных рыб, они же — партия и советское правительство — продают за границу алмазы, золото, платину, алюминий, никель, уголь и нефть, многовековые сокровища Русской Православной Церкви и произведения искусства, собранные великими самодержцами Всея Руси, их паломниками и родовитыми почитателями...*

Ни один из архивов нашей многострадальной державы и по сей день не способен правдиво ответить на вопрос патриотов с опытом исторического исследования и без такового: «Какова цена проданного богатства и каков общий убыток, постигший Россию с приходом к власти большевиков, заключивших позорный «брестский мир»?!!!!

*Возвращением (перезахоронением) Деникина и Каппеля – грехов не замолите!



Ответа на этот вопрос никогда не будет, ибо никакой ценой не оплатить богатства единой человеческой жизни наших великих предков. Многие ушли на покой от вельмож и царей при крепостничестве и прочих ущемлениях прав взаимовыгодного общежития классов. Но, чтобы есть на обед кошек, собак, грачей, павшую скотину и своего собрата Человека — было уму не постижимое неандертальство совсем не пещерных людей XX века. Учтите также, что на данный момент истории Советского государства были умерщвлены, сожжены, зарублены, потоплены и заморены голодом, доведены до самоубийства миллионы наших соотечественников, не вернувшихся с Гражданской войны...

Ни о каком поднятии жизненного уровня народа не могло быть и речи; всемирному коммунизму смертельно угрожал всемирный империализм. Обеим сторонам, закрутившимся в хаосе гонки вооружений, важно продолжение развития индустриальной базы и, естественно, её укрепление. Только за первые две пятилетки советской 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 всех видов артиллерии, малотоннажных боевых кораблей, паровозов, тракторов и тягачей, грузовиков и легковушек, мотоциклов и бронеавтомобилей. Росло поголовье выносливых тягловых пород лошадей. Рассматривалось боевое применение конницы в грядущей войне, а также проводились секретные эксперименты с химическим и бактериологическим оружием, реактивной техникой, дизелями.

На западной границе СССР, ещё до того, как Сталин протянул руку Гитлеру на территории Польши, развернулось не имевшее аналогов строительство оборонительных рубежей, которые, вскоре, несмотря на предупреждения Карбышева и др. известных инженеров фортификации, будут заброшены, оттянув на своё строительство колоссальные сырьевые средства и людские ресурсы*. Часть названного вооружения будет уничтожена, либо приведена в негодность в ходе боевых действий в Испании,

*То, что там происходило с людьми в натуре, а не на продажных стр. СМИ СССР — было в разы страшнее «Колымских рассказов» В. Шаламова!



Китае, у Хасана и на Халхин-Голе. Другая — потрёпанная, но ещё боееспособная, а иногда и совершенно новая боеединица всех видов представленной военной техники была предоставлена Вооружённым Силам Монголии и Китая, а также захвачена подопечными бывшего царского генерала Карла Маннергейма в период позорной (и главное, ненужной) Финской кампании. Уроки многотысячных потерь в снегах и стуже Заполярья не остудили геополитический пыл пламенных революционеров; глобальными масштабами развёртывались и оснащались самые многочисленные и высококвалифицированные Советские Воздушно-Десантные Войска. К инструктажу новобранцев оперативно привлекались лучшие спортсмены-парашютисты страны, завоевавшие по тому сложному времени немалое число международных призов на поприще модного планёрного спорта.

Полковник А.И. Родимцев, выступая на XVIII съезде компартии (1939), откровенно заявил: «В грядущих боях мы будем действовать на территории противника. Так предписывают наши уставы». Вот, так сказать, наши уставы под контролем обширного контингента НКВД и лично самого пророка коммунизма «великого» товарища Иосифа Сталина позволили, видите ли, для «обороны» организовать и привести в полную боеготовность десять воздушно-десантных корпусов! Может быть, по замыслам воинственной верхушки, считавшей, что мины удел слабого противника, великолепные наши десантники должны были спасти Англию или Францию? Поистине нет предела фантазиям планетарных прожектёров, о чём говорит малоизвестный проект молодого Олега Антонова «КТ» — крылатый танк, не показанный до сих пор в России, зато имеющийся в книге авторитетного исследователя, уроженца Запада Стивена Залого. А что вы скажете по поводу того, что в 1939 году планёрному пилотажу обучалось около 30 тысяч славных мужчин и женщин СССР, конечно, знавших транскрипцию сухопутных и авиационных стратегов, заключавшуюся в полном разгроме авиации противника на аэродромах? Много чего наговорили и сделали в предвоенные годы. Но авиацию-то краснорозвездную разгромили Люфтваффе в 20-х числах июня 1941-го, причём превратили её в ничто, совсем не от того, что она была «устаревшей».



Вообще, в связи с вопросом «устаревания» (какие же умницы формулировок родились на нашей грешной земле!) вспоминается рассказ одного из чудом выживших пилотов И-153, сумевшего подняться в воздух войны на рассвете 22 июня. Чертовски не повезло авторам произведения, вследствие собственной недалёкости — не спросили, понимаете, у ветерана, имя, фамилию, ИАП, дислокацию, за что каемся перед ним и его однополчанами. Может, кто остался жив? Вспомнят его по не выдуманной истории, которую он рассказал невольно у Вечного Огня, под жерлом 75-миллиметровки знаменитой «тридцатьчетвёрки»? Будем надеяться, урок пойдёт будущим историкам впрок.

Ожесточённо жестикулируя, как и все пилоты, он спорил со своим собеседником, видимо, другом, что машины товарища Поликарпова не являлись устаревшими и в руках умелого пилота представляли настоящую смерть для «мессеров», «хейнкелей», «юнкерсов» и «дорнье». Конкретных боевых ситуаций он упомянул достаточно много, но почему-то запомнилась финальная фраза: «Устаревшие... Представь, Ваня, рядовых постарше, срочно мобилизованных на передовую, называют негодными, устаревшими. Разве усталость рук говорит о том, что они не могут вести прицельного и беспощадного огня?»...

Вот так-то, это по-нашему, по-русски. А то что удумали! Списали под «устаревших» 5,5 тысяч И-15, И-153, и более 8 тысяч И-16*, о которых английский лётчик-истребитель Альфред Прайс справедливо заметит в мемуарах: «Наиболее мощное вооружение среди серийных истребителей мира в сентябре 1939 года имел русский И-16 конструктора 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 мира, — анализирует Прайс, летавший на 40 типах самолётов, — И-16 был уникален в том смысле, что только он один имел броневую защиту вокруг

*Количество экземпляров названных марок истребителей — условно-приблизительно, поскольку часть машин из общей суммы выпуска была потеряна по известным причинам до войны.



пилота. Те, кто думает, что русские были отсталыми крестьянами перед Второй мировой войной и двинулись потом вперёд только под влиянием германского опыта, должны вспомнить о фактах».

Альфреду Прайсу, прожившему свыше 4000 часов в воздухе (кстати, предвоенный налёт ведущего «тигра» при атаке ВМБ Пёрл-Харбор капитана II ранга Мицуо Футида), нельзя не верить. Он забыл, отнюдь не по не знанию, всего лишь одно: на И-16, а затем и на других истребителях ВВС СССР и штурмовиках уже широко применялись реактивные снаряды РС-82...

Характерной чертой экспансионной направленности политики Сталина и, в частности, её подтверждением служит биография «летающего танка» Сергея Владимировича Ильюшина. Талантливый авиаконструктор, создавший истинно идеальный штурмовик с учётом его обороны с тыла в виде стрелка-радиста, был крайне поражён требованием руководящих кругов снять столь важную защиту самолёта в бою с атакующими его истребителями. «Почему, почему, от чего?» – эти вопросы, как и масса других дилемм, поставили творение Ильюшина, самого творца и сотни первых владельцев «Илов» перед систематическими трагедиями на фронте в начале войны. Видимо, Сталин надеялся, что при сокрушительном общевойсковом нападении на германские полчища у штурмовиков будет надёжный и обеспеченный тыл, истребители противника будут пылать на аэродромах. Стратегическую «ошибку» придётся исправлять в ходе угрозы государству, сразу же вслед выступлению заматерелых «блицкриговцев»...*

Многотысячное сосредоточение советской бомбардировочной, истребительной и штурмовой авиации непосредственно у провокационно созданных германских границ с советской территорией прямо соответствовало теоретическим построениям и воззрениям, увы, не только одного «русского Дуэ» – А.Н. Лапчинского. Мощнейший удар по авиации Люфтваффе, без обиняков, планировался. Иосиф Виссарионович что-то не досмотрел, не прочитал, не подчеркнул красным карандашом, и, следовательно, фюрер, приход которого он негласно патронировал, его

*См. советскую киносагу «Особо важное задание» (две серии).



обманул. Примеров фарисейства, лжи, очковтирательства, бумагомарания в приговорном ключе хватит, говорим правду, на 150 «Ледоколов»!

Танки, между прочим, однозначно были очень уважаемы как средство наступления и пролетариата, и фашиствующих антисемитов. Издано достаточно летописей о выдающемся и бессмертном подвиге отважных советских танкистов. Технически грамотно и красочно выпущены тысячи журналов, брошюр, чертежей для юных и взрослых моделлистов, а также сотни прекрасных готовых масштабных моделей. Нет БТ Дж. У. Кристи и плавающих танков. А всё потому, что эти машины, предназначенные для наступления, были брошены летом 1941 года. В большинстве случаев они оказались малопригодными даже в качестве авангарда трофейной техники, поскольку маршевые броски полугусеничных танкеток по булыжным трактам и бездорожью, как и «плавание» в степях Украины, в Крыму и на подступах к Ленинграду, не могло приветствоваться и переведено в реалию лязгующими отпрысками Гудериана, Гота, и многих других специалистов танковых операций.

Немцы начали нацистскую революцию с полной реорганизации Вермахта, Люфтваффе и Кригсмарине вкупе с Гестапо, РСХА, и прочего губительного аппарата, как известно, намного позже России. Преступные цели, преследуемые гитлеровской Германией в войне против Советского Союза, план «Барборосса» и все мероприятия, направленные на его маскировку, дезинформация в натуре, проглоченная советской контрразведкой (её глава Ф.И. Голиков, представьте, запрашивал агентуру: не скупают ли немцы овчину, забыв перевод «блицкрига»), привели к тому, что Сталинское правительство было вынуждено выпустить уголовников и политзаключённых, ввиду острой нехватки людей военных специальностей и непосредственно рабов — исполнителей чужой воли. Войска НКВД резали колючую проволоку на границе и убирали её в сторону, либо увозили совсем для «очищения оперативного пространства». Зачем? Это знали не более 10 высших военачальников СССР во главе с «мечтавшим» об «освобождении» Европы (и, конечно, Мира) гениальным теоретиком товарищем Сталиным.



Артист театра и кино Александр Филиппенко, блистательно сыгравший роль командующего Западным Особым округом генерала Армии Д.Г. Павлова в киноопере Юрия Озерова «Трагедия века» (снималась более 20 лет!)*, мог и не знать его утверждения, что советский танковый корпус способен решить задачу уничтожения 1–2 танковых или 4–5 пехотных дивизий немцев. Откуда такая самоуверенность? Отвечает чудом не расстрелянный, низжайшим образом униженный (ничтожество-следователь, дерьмовец режима, писал на голову генерала) 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 из того, что наша дивизия значительно сильнее дивизии немецко-фашистской армии и что во встречном бою она, безусловно, разобьёт немецкую дивизию. В обороне же одна наша дивизия отразит удар двухтрёх дивизий противника. В наступлении полторы наших дивизий преодолеют оборону дивизии противника».

Советские историки наставляют, что народы Финляндии, Эстонии, Латвии, Бессарабии и Буковины добровольно жаждали «освобождения», идущего под красным от крови стягом великой спасительницы — Красной Армии, а также формирования 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 мелодичному звучанию и нотам эпического оркестра Марека Вебера. Их трактовка событий во все времена едина, но и она подлежит сомнению. Хотя бы потому,

*Любопытно, что к экранизации привлеклись Сирийские инвестиции (студия «Ганем»).



что даже через десятилетия продолжает жить бессмертная зараза государственной исторической науки — высокооплачиваемое, бездарное и кому-то выгодное З А М А Л Ч И В А Н И Е...

Шаблон века элементарен и заслуживает цитирования:

«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 совершенно не обоснованным принципам советской военной доктрины, её историографы начали отсчёт Великой Отечественной войны с 22 июня 1941 года, исключив из памяти потомков, помимо всего рассмотренного, «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», полное аннулирование донесений агентуры внешней разведки, непрекращающиеся репрессии в Армии, на Флотах и в Тылу (правда в меньших масштабах, но люди всё равно пропадали). И «это» лишь 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» неминуемо и катастрофически сокращались...

Мы — авторы, бесспорно, весьма сложной книги, очень любим свою Родину. Мы — русские, и ни под каким предлогом не покинем Отчизну, как бы нас не запугивали и не мешали жить и работать. Но давайте все россияне — славяне, немцы, евреи, чукчи, адыги, чеченцы, татары, казахи, узбеки, мордва, калмыки, — ВСЕ национальности и меньшинства некогда огром-



ной и великой страны, — сегодня, разом, все месте прокричим: «Доколе же вы, правители наши, избранные и неизбранно-коррупированные, будете нам лгать?!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!»

Ещё одним опаснейшим, тротиловым фактором замалчивания глашатаев коммунпропаганды надо назвать обстановку на Дальнем Востоке. В начале зимы 1941 года на состоявшейся в Токио Императорской конференции премьер-министр Фумимаро Коноэ, начальники Генштабов Армии и Флота Гэн Сугияма и Осами Нагано, главком Объединённого Флота Исороку Ямамото известили Императора Хирохито о решении «не останавливаться перед риском войны с Соединёнными Штатами и Великобританией». Императорская Япония действовала, таким образом в полном соответствии своей внешней и внутренней политике. Другими словами, 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 натянутые отношения, «король дипломатии» Иоахим фон Риббентроп высоко оценит большую заслугу в заключении Тройственного пакта японского посла в Берлине генерала Хироси Осима. На секретном совещании в Фушле в конце февраля, имперский министр требовал от хитрого и улыбающегося Хироси оказать влияние на правящие круги Джапан в целях скорейшего начала военных действий на Дальнем Востоке.

«Вступление Японии в войну, — говорил Риббентроп, — означает решающий удар по самому центру Британской империи. Вместе с тем, Америка ещё не вооружена и ей будет незачем рисковать флотом в районе, расположенном западнее Гавайских островов». В стенографии совещания отмечалось: «Посол Осима выразил полное согласие с этими мыслями и сказал, что он делает всё для осуществления такой политики».

Всемогущий и праздновавший победы одну за другой, рейхсканцлер, не очень балуя «жёлтых япошек» словоблудием и повисанием конкретных дел в воздухе, 5 марта 1941 года издал секретную директиву № 24 — о сотрудничестве с Японией*.

*Европейские «рыцари-крестоносцы» сотрудничали с воинственными самураями (иногда — в штатском), аж с 20-х гг. XX века.



Заметим, директива нарочито-нагло гласила: «Целью сотрудничества, основанного на Тройственном пакте с Японией, является заставить Японию как можно скорее предпринять военные действия на Дальнем Востоке».

Той же весной министр иностранных дел Иосукэ Мацуока интенсивно встречается с фюрером, дуче, папой римским. Был не прочь повидаться с маршалом Франции Филиппом Петэнном, чтобы со своей восточной прозорливостью как можно лучше уяснить реакцию Европы на взаимоотношения Японии и Америки. Подчёркивая искренность своих бесед, 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 как можно скорее дал необходимые указания подчинённым ему инстанциям. Они должны предоставить в распоряжение японцев новейшие технические изобретения и рекомендации по реализации существующих. Задерживать нельзя, потому что Военно-Морской Флот Его Величества немедленно приступит к выработке окончательных оперативно-наступательных планов, обеспечивающих успех в вооружённом конфликте с эскадрами Великобритании, Голландии и Америки, а также с их гарнизонами, военно-морскими базами, с малочисленными и действительно устаревшими ВВС Содружества...

Несомненной удачей проводимой им дипломатии в ходе европейского турне был японо-советский пакт, подписанный в Москве-красавице 13 апреля 1941 года. И вновь не камнем, а «островом преткновения» стал многострадальный остров Сахалин, о судьбе которого думали не только японцы, но и ученик авторитетного медика, редактора журнала «Хирургическая летопись» Н.В. Склифосовского — Антон Павлович Чехов, оставивший нам одноимённую книгу «Остров Сахалин» высокого социально-политического и гражданского звучания.

Если Н.А. Некрасов призывал сограждан: «Выдь на Волгу! Чей стон раздаётся?», то А.П. Чехов понял автора «Кому на Руси жить хорошо?» с удесятирénной силой, выйдя к Тихому океану. У хрупкого и болезненного Антоши Чехонте, любившего поразмыслить в процессе ужения крупных и мелких обита-



телей российских вод, были такие мысли в сахалинских письмах, что он, очевидно, случайно не стал «вечным поселенцем» за их острую, бичующую власть направленность. Здесь уже не пахнет «Вишнёвым садом», не видно «Трёх сестёр» и «Дамы с собачкой»: «...мы сгноили в тюрьмах миллионы людей, сгноили зря, без рассуждения, варварски; мы гоняли людей по холоду в кандалах десятки тысяч вёрст...»

Воистину «Сними-ка, Елдырин, с меня пальто... Ужас, как жарко!»

Антон Павлович встречался на острове с японским консулом Кузе и его секретарями Сузуки и Сугиама. Любопытна историческая справка, данная автором потрясающих по прозорливости и стилю бытовых рассказов. Кто-то молвит: «Не к месту, ату, на мыло!» Однако...

«Сахалин интересовал японцев исключительно только с экономической стороны, как американцев Тюлений остров. После того, как в 1853 году русские основали Муравёвский пост, японцы стали проявлять и политическую деятельность. Соображение, что они могут потерять хорошие доходы и даровых рабочих, заставило их внимательно следить за русскими, и они уже старались усилить своё влияние на острове в противовес русскому влиянию...

... В 1867 г. заключён был договор, по которому Сахалин стал принадлежать обоим государствам на праве общего владения: русские и японцы признали друг за другом одинаковое право распоряжаться на острове, — значит, ни те, ни другие не считали остров своим. По трактату же 1875 г. Сахалин окончательно вошёл в состав Российской империи, а Япония получила в вознаграждение все наши Курильские острова.

Несомненно, что право первого исследования принадлежит японцам, и японцы первые заняли Южный Сахалин, — замечает Чехов. — Но всё-таки в своей щедрости мы, кажется, хватили через край: можно было бы «из уважения», как говорят мужики, отдать японцам пять-шесть Курильских островов, ближайших к Японии, а мы отдали 22 острова, которые, если верить японцам, приносят им теперь миллион ежегодного дохода» (см. дневник Н.В. Буссе, 1853–54) гг.).



Вопросы дележа и скупки дальневосточных территорий последовательно выдвигались и обсуждались Страной Восходящего Солнца в разные годы. Наиболее ярко это выразилось в 1935 году, когда видный дипломат и друг «муссолинцев» Тосио Сиратори адресовал главе МИД'а Хатири Арита несколько хамовитое «деловое» пожелание. Искушённый политик Арита, думаем, вполне мог удивиться, всматриваясь в иероглифы: «Прежде всего Россия должна разоружить Владивосток, закончить вывод своих 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 также ввиду покупку Приморской области Сибири».

В имперских кругах, среди династийных самураев, мнение и помыслы, идущие в одну ногу с формулировкой Сиратори, будут восприняты как приближённые к идеалу. На протяжении нескольких лет (в видоизменённых трактовках) они широко использовались в работе с дипломатией СССР. И последователь Х. Арита, проберлински настроенный и ловкий министр иностранных дел И. Мацуока, уже в апреле 1941 года, ведя переговоры о нейтралитете, твёрдо настаивал о покупке Северного Сахалина при посредничестве Германии. Сегодняшний губернатор острова (по-японски Карафуто), очень обеспокоенный обстановкой Игорь Фархутдинов*, быть может, и не догадывается, что его территория могла послужить плацдармом для агрессоров 60-летней давности...

А до того, как он родился, подписанный договор был очень выгоден Советскому Союзу и являлся крупным успехом советской дипломатии, напряжённо работавшей в условиях раскалённых международных противоречий. Не случайно на Ярославский вокзал неожиданно прибыли И.В. Сталин и В.М. Молотов, посчитавшие важной акцией проводить высокого гостя. На пых-

* Авторы планировали встретиться с Фархутдиновым для согласования вопросов по изданию настоящей книги.

К сожалению, жизнь трагично внесла свои коррективы. При загадочных обстоятельствах лидер Сахалина погиб в авиакатастрофе, так же, как друг авторов, губернатор Красноярского края, генерал А.И. Лебедь.



тящем и суетливом перроне, обращаясь к Иосукэ Мацуока, Вождь советского народа сказал: «Мы должны оставаться друзьями, и теперь вы должны сделать всё возможное для этого». Отбывающему министру, завершающему редкостный вояж, они подарили свои фотографии с автографами, что говорило о глубоком почтении. По неподтверждённым данным, 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 был подписан серьёзный документ, где стороны обязались «поддерживать дружеские отношения между собой и взаимно уважать территориальную целостность и неприкосновенность». Надежда на установку порядочных добрососедских отношений у кремлёвских лидеров была, но не исключалась и зыбкость надежды, когда Мир полыхал со всех сторон...

Начинённый «сингапурским вариантом» Риббентропа и, видя повсеместную взрывоопасность в Европе, Мацуока по-самурайски стремился усыпить бдительность Москвы, отсылая первым лицам государства поток скоропалительных телеграмм, где была видна гастрольная клоунада и словоохотливость. Не стоит приводить примеры, ибо их писал человек, знавший, что война между Германией и СССР предрешена...

Вождь и его «заграничный молот» остались в неведении того, что несколькими днями раньше Мацуока заверил Гитлера и Риббентропа в том, что Япония выступит на стороне Рейха в случае войны Германии с Советской Россией и разорвёт пакт о нейтралитете, который предстояло заключить. Нет слов, высшее государственное лицемерие, которому нет никакого оправдания!

Поверхностно зная намерения Японии, державы-осевки бурно отреагировали на поведение азиатского партнёра в сложившейся ситуации. Желаемого «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 в проводимой ею внешней политике:



«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 настолько велико, что деятели всех рангов изошрялись в оценках обстановки. Но в главном их мысли и высказывания были по-колониаторски идеинтичны, без акцентов и ударений: натиск, атака, натиск и ещё раз натиск! Генералам Императорской армии, передовикам гумбацу (военщины) в нетерпеливости начать губительную войну не откажешь. О том, что в ходе экспансии против «кровавого коммунизма» и «захватившего власть мирового еврейства» погибнут и станут калекками миллионы японцев и рекруты др. азиатских национальностей, естественно, 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 Японской 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, мы будем продолжать ещё более активно осуществлять военные приготовления 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, Хэйтаро Кимура, выступая на конференции начальников соединений, пророкотал: «Поскольку в направ-



лении наших военных приготовлений против СССР не только не будет никаких изменений в сравнении с прошлым, но, наоборот, они возрастут... необходимо сделать всё, чтобы быстро довести до полного понимания подчинённых подлинный смысл этого договора... всё более усиливать и расширять подготовку к войне против Советского Союза, готовиться к достижению определённой 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 ежедневной планетной прессы не сходили две даты: 22 июня — день нападения фашистской Германии на Советский Союз и 3 июля — день запоздалого выступления Председателя Государственного Комитета Обороны И.В. Сталина по радио. Но не всем изданиям, телеграфным 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 практически 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 территории Финляндии и Румынии до особых указаний налётов не делать».

Половина поспешных приказов оцепеневшего столичного командования не могла быть исполнена, потому что для их удачного 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 настоятельно запрещалось отдавать приказы из-за многосотенного 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 было приказано даже не наводить стволы в сторону кораблей Э. Редера, чтобы не спровоцировать вооружённый конфликт, не нарушить хамелеонский пакт...

Но, если наркомку ВМФ СССР Николаю Герасимовичу Кузнецову удалось не допустить потерь, благодаря своевременному переходу Флотов на боеготовность № 1, то наземным формированиям Красной Армии и ВВС пришлось выдержать не выдержимое, тот ужас, что не выдержали Вооружённые Силы Европы...

В тот же день Президиум Верховного Совета СССР уведомляет народ о военном положении и мобилизации военнообязанных по Ленинградскому, Прибалтийскому Особому, Западному Осо-



бому, 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. Последнее олицетворялось на весь Мир не только трагическим голосом замечательного диктора Левитана, которого Гитлер пообещал сразу же 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, свербило в мозгу и не становилось легче. Ведь он сам подписывал серию документов, развязавших руки Германии, лично участвовал в переговорах с её агрессивными представителями дома и за рубежом...

В срочном порядке по решению лидеров СНК СССР были преобразованы 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, подвергнувшееся злодеяниям на оккупированной территории в более жесточайшей форме, чем это происходило ранее в землях Европы. «Цивилизованные» варвары, несущие на штандартах «новый порядок», ещё ранее получили инструктаж и помнили памятки-листочки: «...убивай всякого русского, советского, не останавливайся, если перед тобой старик или женщина, девочка или мальчик, — убивай, этим ты спасёшь 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! Планировали, 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 совсем другое дело! Забыли, видно, герры и бюргеры слова Александра Невского: «Кто с мечом к нам придёт, от меча и погибнет!» Закупили бы в кинопрокат эпопею Сергея Эйзенштейна про льдисто-красную 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 Стивен Спилберг, кинематографист с размахом, бьёт без промаха «Списком Шиндлера». Любопытно, как бы он снимал эпопею о шестистах (даже более) таранах,

*Среди них – свыше 275 чеченцев и ингушей (см. труды Х.Д. Ошаева).



совершённых Героями ВВС СССР в годы Великой Отечественной войны, или, например, сражение у Ельни, Битву за Москву, блокаду Ленинграда, Сталинградскую баталию, Прохоровку и Поньры, воздушные сражения на Кубани, или корабельно-авиационные битвы у Мидуэя и Лейте???

Объединение эпох, возможно, к горечи людей, только с высоты времени. И никто не смог и вряд ли сумеет повернуть его вспять не компьютерами и спецэффектами, а действительно натурально. Размышляя над грядущим, мы неминуемо обращаемся к прошлому. Лучшие из мыслителей в один голос вторят о том, чтобы мы — люди будущего — не повторяли того нечеловеческого, жестокого пути, что познал Мир в мировых, локальных войнах и религиозно-национальных конфликтах. Печально, что оружие всех видов и назначений по-прежнему угрожает Планете и прогрессирует, вернее червоточит и гложет её пострадавшее Тело. Когда же мы перестанем убивать и ненавидеть друг друга? На этот вопрос философы, пророки и ясновидящие, гадалки и маги, учения Будды, Шивы, Магомета, Христа нам не отвечают, но подсказывают: **«ОБРАЗУМЬТЕСЬ, ЧЕЛОВЕКИ, МОЖЕТЕ ПРОЗРЕТЬ ПОЗДНО!»**

22 июня 1941 года, помимо кровопролитных боёв на суше, в небе и на воде, ознаменовалось всплеском негодования международной общественности, всех слоёв общества, избличающих фашизм как угрозу Человечеству. В России с душезажимающим по боли посланием к народу и верующим обращается глава Русской Православной Церкви митрополит Сергей. Он говорит, что Россия чаще, чем какая-либо из других стран, стояла лицом к лицу с врагами, в конце концов неимоверными усилиями всенародными побеждая их. Наместнику Веры и Учения Иисуса Христа, воспитанному в лучших традициях Московского Патриархата трудно говорить, ибо предсказания Патриарха Тихона во многом 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, избличение язычества, погромного беспредела и убийства духовенства ни во что не верующей, кроме самой себя, властью. Митрополит Сергей, памятуя о Священ-



ном Писании, призывает паству к сплочению физических сил и духовному единению, говорит об уважении и терпимости к народам, исповедующим Истину в рамках других вероисповеданий и религиозных конфессий. Мудрый митрополит справедливо напоминает, что только при сплочении духа, воли, лучших черт характеров каждого возможна Победа, замечает, что враг силён, и она — Победа над ним — будет не скоро...*

Люто ненавидевший коммунизм премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль, будущий Нобелевский лауреат по литературе, вечером 22 июня выступил по радио с обращением к английскому народу, уже понёсшему большие жертвы от германских воздушных и морских пиратов. С присущей ему откровенностью и самокритичностью, он подчеркнул:

«Никто не был более упорным противником коммунизма, чем я, в течение последних 25 лет. Я не возьму назад ни одного из сказанных мною слов, но сейчас всё это отступает на второй план перед лицом разворачивающихся событий.

Опасность, угрожающая России, — это опасность, угрожающая нам и Соединённым Штатам, точно так же, как дело каждого русского, сражающегося за свой очаг и свой дом, — это дело свободных людей и свободных народов во всех частях земного шара».

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 Франклином Рузвельтом.

Исторический документ огласил исполняющий обязанности государственного секретаря господин Самнер Уэллес. Оценивая противоправные действия двух режимов, ведущих войну не на жизнь, а на смерть, «самые далёкие» демократы сформулировали и обобщили свою точку зрения на происходящее так:

«Для Соединённых Штатов принципы и доктрины коммуни-

*При этом послевоенные «историки-краеведы» пожалели место для портрета Сергия в энциклопедиях и учебниках.



стической диктатуры столь же нетерпимы и чужды, как принципы и доктрины нацистской диктатуры...»

Ясное дело, что в чужой монастырь со своим уставом не ходят. Однако «коричневая чума», заставившая содрогнуться Мир, привела политиков Белого дома, при всех противоречиях и патриотичности, к непреложной истине: «Это вопрос, который в настоящее время более всего затрагивает нашу собственную национальную оборону и безопасность Нового Света, где мы живём. Поэтому, по мнению нашего правительства, всякая защита от гитлеризма, всякое объединение противостоящих гитлеризму сил, каково бы ни было их происхождение, приблизят низвержение нынешних германских лидеров и тем самым будут служить на пользу нашей собственной 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. Далеко не всем в своей стране и за её пределами пришлось по нутру крылатые слова любимого народом президента, обошедшие почти все издания Планеты: «Разумеется, мы собираемся предоставить России всю ту помощь, какую мы сможем».

Помимо обстоятельно-программных заявлений и выступлений государственных деятелей, общественность Мира, различные партии, движения, ассоциации, религиозные конфессии, землячества, просто 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 мыслеизложения сопланетчики призывали бороться до последнего патрона, до последних вдоха и капли крови с остервеневшими силами «нового порядка». Человеческую солидарность в дни, когда беда не приходит одна, нельзя — 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 своё 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 всего 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 этого 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 единый антияпонский национальный фронт, крепить сотрудничество гоминдана и коммунистической партии, гнать японских империалистов из Китая и этим оказывать помощь Советскому Союзу.

2. Оказывать решительный отпор всякой 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».

Некогда могучая мусульманская Империя – 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 Народного Комиссариата иностранных дел, 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 всеоб-



шая мобилизация с обеих сторон. Зато не ошибся кумир пролетариев Фридрих Энгельс:

«Война бедных против богатых будет самой кровавой из всех войн, которые когда-либо велись между людьми»...

Спустя два дня после шатко-миролюбивого заявления потомков османов-янычар, посол Ирана в СССР господин Мохамед Саед в своей вербальной ноте МИД Советской России сообщил:

«Посольство Ирана по поручению своего правительства имеет честь довести до сведения Народного Комиссариата иностранных дел, что при наличии положения, созданного между Германией и Союзом Советских Социалистических Республик, 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 Эрнест Хемингуэй, встречавшийся с нашими лётчиками-добровольцами и писателями М. Кольцовым и И. Эренбургом, телеграфировал в Москву:

«На все 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 тружеником, 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 и свой «проницательный» читатель, слишком суровый и скупой на слова рецензент из Кунцево. Говорят, что смысловое «звучание колокола» вызвало у Вождя симпатию-антипатию: «Интересно. Печатать нельзя». Это был натуральный 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 честно и осуждающе выступили многие представители культуры и науки, уважаемые в народе общественные и религиозные деятели. Среди них — драматург Бернард Шоу, журналист Александр Верт, настоятель Кентерберийского собора Хьюлетт Джонсон, антифашисты Пальмиро Тольятти, Морис Торез, Жак Дюкло, Альваро Куньял, Юлиус Фучик, Иосип Броз-Тито, Владислав Гомулка, Петру Гроза, Янош Кадар, Уильям Фолкнер, будущий президент Франции Шарль де Голль, итальянские писатели и журналисты Ферруччо Парри, Паоло Алатри, Марио Ригони Стерн, любимец индийского народа Джавахарлал Неру, борец за неимущих Сёити Итикава, два патриота Пабло — Неруда и Пикассо, лидеры Вьетнама Хо Ши Мин и Фам Ван Донг, священник кхмеров Хем Чьё, индонезийцы Ахмед Сукарно и Амир Шарифуддин, бирманский генерал Аун Сан, демократ Приди Паномионг из Таиланда, видные деятели Лаоса — принцы Суванна Фума, Петсорат, Суфанувонг, Каммао и многие другие...

Из берлинской тюрьмы Маобит доносился голос Эрнста Тельмана. Гремели в речах и печати Георгий Димитров и Владимир Заимов. Антифашистскую деятельность вели отрезанный от Родины джаз-оркестр Олега Лундстрема, дива Голливуда, немка Марлен Дитрих и Чарли Чаплин. Собирается в Англию композитор и аранжировщик Гленн Миллер. Болезненные, антивоенные произведения выходят из-под пера графа и военного лётчика Антуана де Сента-Экзюпери. Ещё в мае молодые греческие патриоты Апостолос Сантас и Манолис Глезос сорвали с Акрополя ненавистный германский флаг. А в далёкой Америке негритянский певец и актёр Поль Робсон содействует изданию сборника «Любимые песни Красной Армии и Флота».

С большой сердечной теплотой он говорил в предисловии: «Благодаря этим песням мы ясно понимаем, почему сегодня 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 мужественного 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 Дмитрий 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 огромной пространстве Страны Советов, бесспорно, способствовало выступление И.В. Сталина по радио, когда многомиллионный народ, зная и уже страдая от надвигающейся паучьей силы, застыл в оцепенении у репродукторов от западных до восточных границ.

В взволнованной речи Иосифа Виссарионовича, ещё не знавшего, что его Яша, артиллерист-командир батареи тяжёлых гаубиц попал в плен, были необычные слова с оттенком церковности, уважения к согражданам. Ему было 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, но 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 у себя 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 суете с мотоциклистами, велосипедистами, инвалидами и извозчиками. Во всех 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 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, что 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 сестры! 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.

Гитлеровским войскам удалось захватить Литву, значительную часть Латвии, западную часть Белоруссии, часть Западной



Украины. Фашистская авиация расширяет районы действия своих бомбардировщиков, подвергая бомбардировкам Мурманск, Оршу, Могилёв, Смоленск, Киев, Одессу, Севастополь...

Что требуется для того, чтобы ликвидировать опасность, нависшую над нашей Родиной, и какие меры надо принять для того, чтобы разгромить врага? Прежде всего, необходимо, чтобы наши люди, советские люди поняли глубину опасности, которая угрожает нашей стране, и отрешились от благодушия, от беспечности, от настроений мирного строительства, вполне понятных в довоенное время, но пагубных в настоящее время, когда война коренным образом изменила положение...

Мы должны немедленно перестроить всю нашу работу на военный лад, всё подчинив интересам фронта и задачам организации разгрома врага...

Красная Армия, Красный Флот и все граждане Советского Союза должны отстаивать каждую пядь советской земли, драться до последней капли крови за наши города и сёла, проявлять смелость, инициативу и сметку, свойственные нашему народу.

Мы должны организовать всестороннюю помощь Красной Армии, обеспечить усиленное пополнение её рядов, обеспечить её снабжение всем необходимым, организовать быстрое продвижение транспортов с войсками и военными грузами, широкую помощь раненым.

Мы должны укрепить тыл Красной Армии, подчинив интересам этого дела всю свою работу, обеспечить усиленную работу всех предприятий, производить больше винтовок, пулемётов, орудий, патронов, снарядов, самолётов, организовать охрану заводов, электростанций, телефонной и телеграфной связи, наладить местную противовоздушную оборону.

Мы должны организовать беспощадную борьбу со всеми дезорганизаторами тыла, дезертирами, паникёрами, распространителями слухов, уничтожать шпионов, диверсантов, вражеских парашютистов, оказывая во всём этом быстрое содействие нашим истребительным батальонам.

При вынужденном отходе частей Красной Армии нужно угонять весь подвижной железнодорожный состав, не оставлять врагу ни одного паровоза, ни одного вагона, не оставлять про-



тивнику 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, безусловно, 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 захваченных районах создавать невыносимые условия для врага и всех его пособников, преследовать и уничтожать их на каждом шагу, срывать все их мероприятия.

Войну с фашистской Германией нельзя считать войной обычной.

Она является не только войной между двумя армиями. Она является вместе с тем великой войной всего советского народа против немецко-фашистских войск. Целью этой всенародной Отечественной войны против фашистских угнетателей является не только ликвидация опасности, нависшей над страной, но и помощь всем народам Европы, стонущим под игом германского фашизма.

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 заправилками. 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 советскому народу, Сталин неоднократно подчёркивает: Германия — первый враг. Между тем опасность, грозившая разгромом СССР и порабощением его населения с преступными планами истребления не ограничивалась фашистскими ордами Гитлера. Пока страдающий бессонницей Куба гото-



вился к третьему июльскому выступлению, в Токио, 2 июля 1941 года состоялось секретное совещание руководящих политических и военных деятелей Японии с участием Императора Хирохито. В ходе затяжных прений на нём была принята «Программа государственной политики Японской Империи в связи с изменением обстановки». В документе, в частности, 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, несмотря на то, что 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 советской 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 даже при нейтралитете не оставалось времени для раздумий, ибо: «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 канон кодексов «Бусидо», обновлённого новыми стряпчими военщины. Все требования руководств и уставов были проникнуты наступательным духом, нездоровой бравурностью и банзайщиной. Нередко 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 настоятельно требовали от подчинённых дисциплины, упорной настойчивости, внезапности действий, их согласованности, обязательной инициативы и смелости, решительности, единства, дерзости и манёвренности. Аналогичные требования от имени Верховного главнокомандующего всеми японскими Вооружёнными Силами Императора Хирохито с ещё большей степенью ответственности предъявлялись к личному составу могучих и современных ВМС, получивших к тому времени супердредноут-мастодонт «Ямато» и несколько новейших авианосцев. Не отставал в выучке и профессионализме от надводных подданных Микадо многочисленный подводный контингент офицеров и матросов, воспитанных в самурайском духе непобедимости и национального фанатизма, классически отражённого в рассказе А.И. Куприна «Штабс-капитан Рыбников».

Да, и через десятилетия страшно себе 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 Токугава летом 1941 года. В этом нашествии застоявшиеся и постаревшие «молодцы» атамана Г.М. Семёнова были бы каплей в море, как и отряды фашистов Константина Родзевского!

Не имея г л а в н о й опоры в любой войне — Тыла, — советский народ мог бы 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 по-прежнему оставалась чрезвычайно сложной. Её ход, стечение обстоятельств и случайностей, было невозможно предугадать. 7–8 июля немецкие танки, прорвав оборону Юго-Западного фронта под Новоград-Волынским, оккупировали Бердичев. Формируется народное ополчение в Таллине и Киеве. Всё работоспособное население броше-



но 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 Джованни 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, на следующий день подписывается историческое соглашение «О совместных действиях правительств СССР и Великобритании в войне против Германии», ставшее предтечей взаимовыгодных и добропорядочных 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 противника 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 торпед-



ные 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 механики 5-й Армии Юго-Западного фронта сковали 8 дивизий врага, перерезав шоссе между городами Житомир — Новоград-Волынский, Иностранная комиссия Союза советских писателей получила телеграмму Теодора Драйзера под заголовком «Я считаю это величайшим злодеянием».

Откровение известного американского писателя имеет смысл процитировать без сокращений:

«Ничто в истории человечества — ни безумные авантюры в поисках переходящей славы и власти, ни страшные массовые истребления народов и порабощение их Киром, Дарием, Александром, Цезарем, Аттилой, Чингисханом, Тамерланом, Наполеоном — не может сравниться по своему бессмысленному варварскому разрушению и смертоносности с ничем не оправданным нападением Гитлера на Советскую Россию. Ибо Россия, Советский Союз — страна, которая столетиями терпела жестокое, тупое бесправие и гнёт кучки представителей грубой силы, топтавших своими сапогами огромное количество народа — простых и трудолюбивых людей, чтобы самим купаться в роскоши и чваниться, является единственной страной, единственным народом, который, наконец, установил справедливую и социально-прогрессивную форму правления. (Назвав правителей России своими именами, автор замечательных произведений, к сожалению, заблуждался, не зная истинного положения вещей в рамках уничтожения Веры Христовой и преступлений ГУЛАГа. — *Р. С. В.*). — Правительство России, — констатирует Драйзер, — за последние двадцать три года заботилось о том, чтобы те, кто хочет работать и стремится как к духовному, так и к материальному прогрессу и миру, получали всемерную поддержку и помощь со стороны правительства.

Ни в Европе, ни в Азии, ни в Африке, ни в Южной или Северной Америке, за исключением США, не была не только осущеще-



ствлена, но даже выработана такая программа, которая, несомненно, была осуществлена в России; в 1927–1928 годах я имел возможность увидеть собственными глазами гигантские начинания, предпринятые там с целью обеспечить основы материального и общественного благосостояния и счастья стосемидесятимиллионному народу, до этого угнетавшемуся безмозглыми циничными аристократами царской России, стремившимися только к одному: обеспечить собственное благополучие путём порабощения всех остальных своих соотечественников. И вот теперь приходит Гитлер, которому великолепно должна быть известна честность Советского Союза и его социальное значение, которому должно быть известно, что само существование СССР — залог того, что довольство и счастье обеспечены всем, кто по своей воле участвует в необходимом для этого труде, и движимый личным честолюбием и стремлением к славе и обогащению, а также во славу империи, где правит ничтожная кучка, враждебная свободе и счастью огромного большинства человечества, стремится разрушить и уничтожить прекрасную программу, созданную Лениным и после его безвременной смерти осуществляемую его многочисленными последователями. (См. внимательно главу «Подрежимное пике» и те абзацы, что посвящены авторами пролетарскому счастью, — несуществующему в Природе явлению. — *Р. С. В.*)

Я считаю это — в полном смысле слова — величайшим злодеянием против великой державы, — клеймит нацистов антифашист с Родины небоскрёбов и «линчевания». — Это хладнокровная и преступная попытка уничтожить свободу человечества и — что ещё важнее — уничтожить духовную и социальную справедливость в семье народов, справедливость, которой, кроме как в СССР, не только никогда не достигал, но о которой и не помышлял ни один народ, ни одна раса.

Эти преступления надо пресечь, а их инициатора и исполнителя, победив, всенародно казнить за его злодеяния, ибо это злодеяния безжалостного, кровавого убийцы и ничто больше. Лёгкие победы, видимо, вскружили ему голову, и вместо плана восстановления Германии им овладела мечта об империи ради империи, о мире, управляемом Германской империей, всё это



не что иное, как безумные планы мирового господства, то самое безумие, которое в войне с Англией Гитлер пытался выдать ни больше ни меньше как за здравый смысл. Но последнее предательство — варварское нападение на мирный народ, заключивший с Гитлером мирное соглашение, до конца разоблачает безжалостного притязателя на империю, который не только не является ничьим другом, но и представляет собой потенциального деспота и поработителя всех и каждого. Я вижу, как сама Англия ради самосохранения идёт на помощь России. Какова бы не была цена пакту с Англией, я желаю России извлечь из него наибольшую пользу. Что же касается Америки, то я вместе с миллионами других американцев буду призывать наше правительство не только к самозащите путём оказания всемерной помощи России, но и к лучшему пониманию этой великой демократии, которая делает сейчас для своего многомиллионного прогрессивного народа больше, чем Америка за всё время своего существования когда-либо сделала для своего народа».

Голливуд, Калифорния, — очень далеко, чтобы понять Россию, даже побывав и ничего не увидев в ней в середине 20-х гг. Америку ещё ждали Пёрл-Харбор и Кампании на Тихом океане, а настороженно-бдительный Генштаб японской армии 22 июля 1941 года зафиксировал, что мощнейший Тыл в Сталинской Империи был. Немногословные аналитики запишут в секретном «Дневнике войны» свою, чисто азиатскую точку зрения на злодеяния Гитлера: «Прошёл один месяц после начала германо-советской войны. Операции германской армии протекали в благоприятных условиях, но сила и гибкость Советской власти, вопреки ожиданию, оказались большими. Советская дальневосточная армия не была переброшена на запад. Похоже, что возможность завершения немцами операций и войны в ранее запланированные сроки уменьшилась». (Кстати, военно-промышленная разведка Дай Ниппон неоднократно предупреждала крестоносных коллег о резком увеличении качества и количества вооружения русских).

Через несколько месяцев, скрывая огромные потери в живой силе, авиации, танках, артиллерии, потерю городов и разгром крупнейших военно-промышленных объектов и их эвакуацию,



несмотря на пленение нескольких миллионов солдат и офицеров регулярной армии, казни и угон гражданского населения, народ СССР приглушил овчарочный рык «Дранг нах Остен!» («Вперёд, на Восток!») с его бравурной молниеносностью.

Авантюристическому немецкому командованию, стратегам, политикам, промышленникам и банкирам — всему народу Германии — пришлось подводить печальные итоги варварской экспансии. Мигом постаревший генерал-полковник Франц 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 выводов тем, кто слишком усиленно 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 изрядно воспалённым умам «северного направления» пришлось подчиниться мнению большинства: **н е о т к р ы в а т ь н а**



ступления в 1941 году. Увы, через четыре года, когда будут громить Японию всеми видами оружия, — в том числе атомным, об этом почему-то 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, извините нас, ветераны, понятие «вероломство» максимально 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 отнюдь не ради блага народов бросили их в адское противостояние, не давая им выбрать между жизнью и смертью. Воинственная маниакальность верхушек существующих диктатур диктовала сотням наций те законы совместного общежития, по которым было невозможно нормально жить, учиться, работать, творить и созидать, производить поколение добрых людей. Целенаправленная 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 своих идей, могли войти в Первое Планетарное Правительство Земли. Досконально чётко разработанные механизмы идеологических машин, использующих перлы под «счастье, бдительность, предначертание расы, извилины черепа, тезисы Библии, Торы, буддизма и синтоизма, чистоту крови и женщин, «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 «па-стухами»?

С тех пор, как на Земле появилась Власть, — стадо использовалось по её усмотрению. Глумение над человеческой сущностью, разумом и желудком, над старшим и младшим поколением ещё не раз повторится, если мы не перекуём самих себя из-

*Проблематику и методы искоренения международной тирании см. в книге авторов «Ток», Орёл, 2007 г.



нутри по новой книге веков, которая пока не создана. Борьба с демонизмом Власти, её лицемерием, кощунством, трусостью, фарисейством, коррупционностью и мн. др. — Общенациональное дело народов Планеты на их тернистом 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. В тот сверхтрагический день 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 замаскировать... Отрубило маскировку, словно винтом, массовое вторжение бомбардировщиков в сопровождении истребителей, действовавших по сигналу «Дормунд Астер Астер!». В тот же день, вечером, не выдержав душевных мук и организационного сметения от потерь, застрелился Герой Испании, великолепный лётчик-истребитель и командующий ВВС Западного Особого военного округа товарищ Иван Копец... И сколько ещё командиров авиаформирований наложили на себя руки до конца июня? Советские историки, как всегда молчат. А ведь эти люди — ветераны лётного боевого искусства — ничего и никого не боялись. Ассы Страны Советов, сталинские и народные соколы, — зачем же вы так, зачем?!



Шестнадцатилетняя Марианна Поликарпова вместе 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».

Вспоминания дочери авиаконструктора лишний раз напоминают нам — большинство населения СССР занималось избранным, излюбленным, либо подневольным, но в основе своей мирным делом. Страна не могла ещё знать, что Леонид Бутелин, Дмитрий Кокорев, Иван Иванов, Пётр Рябцев, мастерски и бесстрашно владея поликарповскими самолётами, таранили вражеские машины в небе в первые часы войны...

Командир звена 46-го ИАП старший лейтенант Иван Иванович Иванов дежурил с товарищами на аэродроме под Дубно (Западная Украина), и вместе с ними тут же поднялся в воздух по боевой 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 вот такой же «Хе-111» может обрушить «ношу» на его родное Чижово, на столицу Родины Москву.

Когда-то в родной деревеньке 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 затяжными очередями башенные стрелки — это было последнее, что успели они сделать в российском небе, потеряв хвост. Почти семнадцатиметровая громадина весом под 14 тонн шла к заслуженной смерти, не оставляя никаких шансов пяти членам экипажа. Со страшным грохотом, озарив округу взрывом от сдетонировавших бомб и топлива, бомбардировщик похоронил своих владельцев.

Повреждённый «ишачок» смельчака, не выдержав колоссальной нагрузки при таране, хаотически вращаясь, стремительно падал. Парашют бы бесполезен, но Герой Иван Иванович Иванов был счастлив тем, что несколько семей соотечественников ему удалось спасти...

«22 июня мне удалось таранить Ме-109, — вспоминал злоеющее воскресенье донбассец, лейтенант 123-го ИАП Пётр Сергеевич Рябцев, познавший с однополчанами ад воздушных сражений под Брестом. — Больше выхода не было — боеприпасы все кончились. Конечно, 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 простой парень, выпускник ФЗУ и авиашколы Петро, — что я даже плохо рассчитал свой удар, и нос моей «Чайки» врезался с силой в Ме-109. Поспешил — можно было легче таранить.

Меня так потрянуло, что я потерял горизонт, а 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 все-таки приземлился благополучно невдалеке от догоравшего Ме-109».

Спустя чуть больше месяца, охраняя воздушное пространство 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 Гитлеровской Германии бросило для достижения этих основных целей свыше 3500 самолётов, экипажи которых беспощадно-преступным образом следовали реализации «Барбароссы». Среди них наиболее многочисленными числились 1025 одномоторных истребителей, самым массовым из которых по-прежнему оставался Vf.-109, а также его только что дебютировавшие, более мощные модификации, различавшиеся моторами, вооружением и хвостовым оперением. Бомбардировочные Флоты Люфтваффе, располагавшие, помимо дойчландных машин, самолётами, захваченными в оккупированных странах, имели в своём составе 953 смертоносные боеединицы. Кроме того, к разгрому важных в стратегическом отношении объектов и завоеванию господства в воздухе привлекались двухмоторные истребители типа «Ягуар» (Me-110),* небольшое количество летающих лодок и гидросамолётов. Значимая роль в области поддержки сухопутных формирований Вермахта и непосредственно 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 в полной мере не представляли, каким образом они смогут сокрушить более 19 000 «устаревших» советских. Выглядела «хромоножкой» и германская контрразведка, упустившая факт производства 1540

*Фронтовая (немецкая) кличка – «Тигровая бабочка».



самолётов новейших моделей и конструкций, выпущенных советской авиапромышленностью накануне войны. Ветераны всё помнят! А для тех, кто запамятовал или не знал, напомним, что 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 двубокой 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 краснорезвёздной авиации лишь после всеобщей мобилизации и страшных потерь доблестного лётного состава, опытных лётчиков на фронтах...

Славный паренёк, 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. Постарше шутили: «Дом Советов голова у Бутелина!» Иногда беззлобно подначивали: «Что ж ты, Леонид, тройку годков себе в документах не прибавил? Сто процентов, из Испании со «Звездой» прилетел бы!»

...22 июня командир звена истребителей Леонид Бутелин взмыл на своём И-16 в 5.15. утра, увлекая за собой товарищей, взлетевших вместе с ним на перехват группы Ю-88. Весь боекомплект молниеносно ушёл в небо, комкал и воспламенял вражескую дюраль. Младший лейтенант, рискуя, врывается в почти 15-метровый «Юнкерс» на двухсотметровой высоте...

«Самолёт противника, объятый пламенем, вместе со всем экипажем глубоко врезался в землю, — вспоминал свидетель катастрофы, однополчанин Бутелина, сержант А. Шанин. — Неподаляку от него упал краснорезвёздный истребитель И-16, похоронивший под своими обломками Героя...»



* * *

Какой бы не имели опыт эксперты и начинающие из эскадр Люфтваффе, как бы не шлифовали они истребительную тактику и не нахвалялись высокое качество своих 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, ибо они в лобовую столкнулись с массовым героизмом, агрессивной техникой пилотажа русских пилотов, их умением импровизировать, в казалось бы, невозможной обстановке, даже тогда, когда некоторые чины русских ВВС самоустранились в условиях всеохватного хаоса, порождённого внезапным, но тем не менее предусмотренным нападением. Уповая 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. Он один — неизвестный богатырь Отчизны — вступил в бой с двумя новейшими «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-ровесниками. 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 отважного 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 самолёта. Пришли взрослые, вытащили его и тут же, недалеко от самолёта, похоронили. Документы все сгорели...



Не спалилась народная память, донёсшая новому поколению, что бессмертный подвиг на У-2 был совершён 22 июня, в шестом часу утра.

Неслыханный успех экипажей крестоносных самолётов всех марок, участвовавших в первой волне и последующих дневных налётах, был достигнут также тем, что подразделения Люфтваффе имели полную самостоятельность на данном этапе наступления, причём иногда даже в ущерб Вермахту. Архиважным предназначением рейховской воздушной мощи в начальный период войны считалось одно: полный разгром советской авиации, уничтожение действующих и 250 недостроенных аэродромов, строительство которых было начато после захвата новых территорий от Прибалтики до границ с Болгарией. К исключительно парадоксальному явлению всех времён, 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. Вот, например, один пункт из прочего: германские полиграфисты издали столь высококлассные и подробные карты российских земель, что их качеством и дотошностью поразили советских топографов и представителей довольно эффективно действующей контрразведки. Воздушный шпионаж был узаконен ещё с первых лет диктатуры за подписями Германа Геринга и Вильгельма Канариса, когда при авиакомпании «Люфтганза» было сформировано подразделение «Ганза-билд» под руководством известного пилота Теодора Ровеля. Являясь отделением Абвера, фирма «летающих миротворцев» занималась аэрофотосъёмкой во многих странах Мира и принесла на крыльях неопределимую услугу Люфтваффе перед Второй мировой войной.

«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-билд» действует открыто, как разведгруппа под оком Герингга. Начинаящий тучнеть ветеран Первой мировой в расцвете славы, ещё не увлекался пороками и способствовал снабжению группы новинкой «Юнкерса» — самолётами Ю-86 с радиусом действия 1300 километров и потолком 13 000 метров.

Друг И.И. Копеца, ветеран-доброволец, воевавший в Испании и Китае Георгий Нефёдович Захаров, вовремя предупредивший командиров ИАП о начале войны (ЗапОВО), через годы, не скрывая волнения, 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 все полёты, приказал лётчикам Смирнову (он был ведущим), Воинову и Козлову взлететь и посадить наглецов. Дав очередь, Смирнов повёл «путешественников» за собой курсом на посадку.

«Чаще всего немцы имитировали вынужденную посадку, — замечает Георгий Нефёдович. — Садились на аэродромы в Белостоке и в Лиде. Совершенно не реагировали на приказ заруливать в отведённое им место, а рулили по всему аэродрому, фиксируя расположение полос, рулёжных дорожек, ангаров, стоянок самолётов. И всегда 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 тех случаях, когда после элементарной проверки выяснялось, что мотор абсолютно исправен. Они знали, что будут отпущены и, к сожалению, их в самом деле 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».



Весьма характерна для того зловещего лета и оценка Верховного командования на действия Захарова, запретившего немцам выходить из самолёта и поставившего при нём вооружённую охрану. Очевидно, в Москве запомнили случаи, аналогичные с вынужденным падением «Хейнкеля-111» под Барановичами. Немцы остались живы, благодаря искусству пилота, а затем они тут же взорвали бомбардировщик, напичканный «под завязку» разведплатформой вместо стандартного вооружения.

Звонивший Нарком обороны С.К. Тимошенко, выяснив, кто приказал сажать Си-47, разошёлся не на шутку, сказав Захарову, что подобные 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 уже надолго.

— Слушаюсь, — по-военному чётко ответил немец. Это «слушаюсь» невольно потом припомнилось мне. Ведь всего через месяц с небольшим кто-то из этих наглецов наверняка шёл ведущим, но уже 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. Обыкновенный парень, 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 новосибирского 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 желанная скорей мстить врагу за систематическое нарушение госграницы привёл к тому, что комэск по нелепой случайности открыл боевой счёт, сбив лёгкий бомбардировщик-штурмовик Су-2 22 июня (по всей видимости, сказалось и то, 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, едва не погибнув, ему удалось реабилитироваться: в тяжелейшей схватке с пятью истребителями врага будущий Трижды Герой Советского Союза уничтожил Ме-109.

Многих лучших лётчиков страны война застала врасплох, вдали от кровотокащих, стонущих, горящих и догорающих за-



падных рубежей любимой Родины. Один из авторитетнейших испытателей крылатых машин отечественных и зарубежных марок Степан Супрун отдыхал в Сочи. Узнав, что началась война, он, не теряя ни минуты, сразу же помчался в Москву, где уговорил И.В. Сталина доверить ему формирование элитного ИАП из известных ему ассов. Видится, что записка не просто великолепного организатора и лётчика, а депутата Верховного Совета СССР явилась объединяющей силой для всех пилотов огромной державы, вставшей на смертный бой с крестоносцами. Адресуя её близким родственникам, Степан Павлович — истинный патриот и воин, верил в удачу, победу и судьбу своих друзей и воспитанников...

30. 6. 41.
Чкаловская

Дорогим Родным

Сегодня улетаю на фронт защищать свою Родину свой народ. Подобрал себе замечательных лётчиков Орлов Приложу 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, Степан Павлович, будучи командиром сформированного им ИАП особого назначения № 401, так спешил отомстить врагам, что даже в записке родным ему некогда расставлять запятые и точки. Получив на вооружение новейшие МиГ-3, полк вылетел на передовую под Толочин Витебской области. Широкоизвестные кумиры лётной молодёжи, сами ещё не поседевшие испытатели Валентин Хомяков, Леонид Кувшинов, Константин Коккинаки входили в состав замечательных лётчиков Орлов.

4 июля в воздушном бою с несколькими истребителями неподалёку от деревушки Монастыри погиб Степан Павлович...

*Записка воспроизведена с подлинника. — Р. С. В.



22 июля, за мужество и героизм в борьбе с врагами Отчизны, 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...

* * *

Молодым у нас была везде дорога, но далеко не везде к штыку и пулемёту приравнилось перо, что так требовал в своё время незабвенный Владимир Маяковский, с громадьём писательских планов в калошах и без калош. Советская молодёжь была брошена в тяжелейшие сражения вместе с отцами, дедями, старшими братьями и младшими сестричками под горьким лозунгом (неофициальным) — «Безумству храбрых поём мы песню!». «Буревестник революции» — пешком исходивший и изъездивший страну А. Пешков глубоко ошибался, вычеркнув из своего словесного «багажа» народную мудрость — «Не тот славен, кто смел, а тот, кто отважен думаячи», т. е. храбрость, смелость, героизм, патриотизм и самопожертвование никак не могут быть безумными. Разве могла советская молодёжь, будучи от храбрости, побеждать германцев, частично обезумевших от безнаказанности и побед?

Только за первые часы 22 июня отчаянные воздушные 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 комполка полковника А. Гордиенко в составе двух эскадрилий схлестнулись с ворогом, число машин которого было свыше тридцати. Потеряв пять И-153, лётчики полка сбили четырёх фрицев со стажем из 27-й истре-



бительной эскадры Люфтваффе, доказав личным примером профессионализма и стойкости поспешность выводов, относительно технического «устаревания», ибо число их побед достигло 20 к концу дня.

126-й ИАП, сформированный в апреле 40-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 «УТаж» А.С. Яковлева. Как говорилось выше, МиГи были восприняты лётным составом ИАП, ИАД, САД далеко 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 того времени, сказывались ускоренные методы переучивания в преддверии войны. (Более подробно о фактах переаттестаций советских пилотов на МиГи см. мемуары Петра Михайловича Стефановского «Триста неизвестных», глава «Накануне»).

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, конечно, 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.

Незаметно быстро прошли учёба, командно-штабные учения, лётные дни, перебазирование авиаполка на аэродром в Белостокскую область, город Бельск. Требовательность и повышенная дисциплинированность, предъявляемые Ю.А. Немцевичем к лётсоставу, постоянные напоминания командира о боевой готовности, исключили реализацию германской программы «Врасплож» по отношению к его ИАД в первый день войны.

Подучив своевременное предупреждение о группе, состояв-



шей 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 ожесточённой карусели боя, среди града пуль и летящих снарядов, советские лётчики буквально с ходу уничтожили два бомбардировщика, которые разбились и догорали в границах аэродрома. Экипажи остальных двухмоторных крестоносцев, видимо, не желая так бесславно погибнуть 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 Вf.-110. Перестроившись, они навязали бой советским перехватчикам, другие — всей мощью стволов поддержали Ю-88, штурмуя 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 нешуточным делом, даже тогда, когда над аэродромом пел жаворонок...

Обстановка крайне 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 пулемётный огонь,



отсёк винтом плоскость 12-тонного завоевателя, через какие-то минуты ставшего гробом для 4 членов экипажа. Герой-одногофамилец 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 товарищ С. Протасов, а Степан Ридный, сражаясь на своём любимом И-16, сбил Ю-88. 23 июня он снова в бою, закрепляет победу и авторитет поликарповских машин уничтожением «Хейнкеля-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, таким образом, 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 Виктор Ушаков, Григорий Алаев, мотористы А. Горов и Н. Мухин. Их похоронили с почестями на краю лётного поля аэродрома Долубово...

Об этом, как и о полном Боевом Пути 126-го ИАП, кратко поведал авторам книги их однополчанин, капитан в отставке Виктор Иванович 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. К глубокому сожалению, остаётся загадкой, почему Союз патриотов слова, увлёкшись насущным и дуртой гениальностью, не предоставил доблестному ветерану того места, что определено местной печатью для его сотрудников.

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 мы — Рассохины — в одиночку бессильны что-либо предпринять, поскольку знаем и помним, что любая честная и выстраданная рукопись переходит в книгу натуральным боем. Как нам безболезненно объяснить участникам сра-



жений на суше, в небесах, на море, в тылу и медсанбатах, что мы не в состоянии гипнотизировать «строевцев», руководителей издательств и типографий? Мы не обладаем телепатией, как Вольф Мессинг, и часто повторяем ветеранам Великой Отечественной, что нужно объединиться и выпустить коллективный сборник. То же самое в прямом смысле слова относится к тем, кто летал с боями во Вьетнаме, Египте, кто прошёл через пустыни и горы, реки и болота в ненужных нашему народу войнах в Афганистане, Чечне и Боснии, а также к родственникам россиян, погибших до и после разрушения стран СЭВ и СССР...

Поседевшие, словно покрывшиеся снегом ветераны Второй мировой, всё понимают, кивают, случается — плачут, но всё равно просят помочь, видимо, растеряв за последние годы Веру в добрых людей. С ними душою страдаем и мы. Ведь с каждым месяцем постаревших ратников и спасителей России от порабощения и «нового порядка» становится всё меньше, а мы обязаны продлить их жизнь на секунду, минуту, месяц, неделю, год...

Товарищ Копыльцов, как это ни печально, далеко не одинок; Орловщина не забыла, к а к 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-иностранцам с беженцами: — С каких это пор натянутые стишки о природе, фантазмагорические построения европейско-западного уклона (но не стиля!), стишки для детей при авторском размене шестого десятка — могут быть «гениальней и актуальней» 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 своих попытках достичь



Лже-Олимпа — сказочной вершины, не имеющей основания...

Они — винтики С И Л Ы, разрушающей Вечное и Разум всеми видами порока, могут присягнуть пророку — идолу нового времени, место жительства которому определено Палатой номер... Биологические остовы, обречённые исполнять функцию шестерён с подачи бюджета, внедрены во все сферы общества с целью выравнивания скотоподобности нового поколения, которое в будущем 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 нам «счастье». Тысячелетняя История Земной Цивилизации с лихвой доказывает нынешним жителям Планеты направление Истинного Пути. Но... м а р и о н е т о к, Пустоты в облике человеческом, 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 «мальш» и ужас Хиросимы



Черный день Нью-Йорка



Врага «приземлили» у храма



Славные сыны и дочери Родины

Глава девятая

ПРИЗВАННЫЕ ГИБНУТЬ И ПОБЕЖДАТЬ



Боевая листовка

*Судьба свела их не для отдыха,
Отмерив творчеству часы...
Но вдохновенью мало воздуха
Как мало асам высоты!*

Из поэтической тетради
«На крыльях Добра и Зла», 1997 г.

Финальная часть книги «Сердце над облаками» будет посвящена исключительно разработкам, проектам и замыслам инженерного содружества советских авиаконструкторов во главе с Николаем Николаевичем Поликарповым из числа тех, что не были рассмотрены авторами ранее. Параллельно и кратко коснёмся лётной биографии-судьбы конструкций самолётов, их модификаций, а также проектов, к сожалению, оставшихся на бумаге. Помянем испытателей и боевых пилотов...

Сжато напомним отвлечённо читающим суть, цель и смысл деятельности поликарповцев устами, рукою и умом Главного Конструктора, к счастью, нашедшего время для автобиографии:

«С 1936 по 1939 год я снова работаю на ряде заводов — № 21, 84, 156 в качестве главного конструктора, а на заводе № 156 — и технического директора. Причём осенью 1940 года наша опытная бригада была развёрнута в опытный завод № 51, а я был назначен его директором и главным конструктором, в качестве коего и работаю до сего времени.

За это время нами была проведена очень большая работа по



опытным боевым самолётам: 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.

Целый ряд самолётов построен и проходит сейчас государственные испытания, а часть из них подготавливаются к внедрению в серийное производство. Постановлением Совета по эвакуации от 8 октября 1941 года наш завод эвакуирован в город Новосибирск, где мы находимся и работаем в настоящее время, имея филиал нашего завода в Москве.

Помимо чисто конструкторской работы я много работал также по воспитанию молодых кадров — в 1919–20 гг. преподавал в Авиационной технической школе ВВС, читал эпизодические лекции, доклады в НКАП, МАИ и ЦАГИ; веду дипломное проектирование у десятков студентов-дипломников МАИ и Академии Воздушного флота имени Н.Е. Жуковского, принимаю активное участие в проведении научных работ в ЦАГИ и с 1943 года руковожу кафедрой конструкции и проектирования самолётов МАИ.

Совершенно понятно, что наша работа, как работа конструкторов, да ещё по военным самолётам, всегда проходит, во-первых, секретно, во-вторых, — в обстановке исключительной спешки. Поэтому, хотя за 20 с лишним лет моей работы нами был успешно решён ряд крупнейших 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, конечно, в силу секретности не опубликованы (Какова глыба! В условиях безостановочных битв и малых боёв с захватчиками найти эпитет деятельности КБ в понятии «литературно не оформлены»... — Р. С. В.).

Кроме этих 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 также впервые в мире синхронной пушки калибром 20 мм, стреляющей через винт, на наших самолётах И-16 и И-153 и ряд других работ.

Крупнокалиберное оружие всегда привлекало наше внимание. Мы ещё с 1936 года впервые в СССР стали ставить на самолёты пушки как мелкого, так и 37-го калибра, в том числе на истребителях И-15, И-16 и др. и бороться за их внедрение в отечественную авиацию.

Одновременно с этим шла крупная работа по внедрению на самолётах мотор-пушек, также поставленных нами на наших 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 других конструкторов, в том числе 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 образцов современных боевых 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 был 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 была присуждена Сталинская премия 1-й степени, а в 1943 году — вторично.

В декабре 1937 года я был избран депутатом Верховного Совета СССР...

Я неоднократно по поручению Правительства СССР ездил в командировку 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.

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. Однако, как бы то ни было, самолёт послужил хорошей школой перед созданием Р-5.

Двухмоторный тяжёлый бомбер ТБ-2 выпуска 1930 года (разрабатывался с 1927-го) остался в одном экземпляре, уступив пальму первенства туполевскому детищу АНТ-4 (ТБ-1). По свидетельству В.Б. Шаврова, проект Л-2 был выполнен очень 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 небольшие преимущества над ТБ-1 в воздухе.

В период работы под кураторством вездесущего 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. Чекарева, разбившегося из-за срыва горизонтального оперения в пикировании, работа по этой машине застопорилась. По мнению авторитетных авиаспециалистов – зря! Последующий за ним ДИ-3 получился на порядок хуже вышеназванного истребителя.

У-2 — феномен отечественной авиации, претерпел невообразимое количество модификаций, будучи самым массовым самолётом Советской России. Знаменитый биплан выпускался серийно для аграрного сектора, имел гидросамолётную, пассажирскую, тренировочную, санитарную, штабную, разведывательную, лимузинную и ночную бомбардировочную версии. Инженеры Щербаков и Бакшаев разработали для У-2 спецкассеты для перевозки раненых в сидячем и лежащем положениях. Не пошёл в серию «поджигатель» — ВОМ-1, задуманный в роли «воздушного огнемёта». Машина выпускалась с глушителем на выхлопном коллекторе, с ночным прицелом. Была модификация фронтового 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 авиа-единицей 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 последнего 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 нач-



нут 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-Z прошли испытания всюду как в мирное время, так в ходе всех войн, последовавших за гражданским братоубийством, навязанным России «гениями» Мировой революции. Освоение северных широт, Китай, Испания, Хасан, Халхин-Гол, Финляндия, пассажирские линии Аэрофлота, деятельное участие по программам пятилеток — вот 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 замечательных лётчиков, будучи последним серийным бипланом ВВС и Аэрофлота.

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, оснащавшимся М-17.

В 1935 году одарённый 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 полярика М.В. Водопьянова был построен удачный АРК-5, побывавший на Земле Франца-Иосифа. Тогда же в важном для освоения страны и её дальней направлении усердно трудился патрон авиамастерских ГВФ товарищ А.Н. Рафаэлянец.

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-Z на нуж-



ды грузовых перевозок и почты. Доработка верхнего крыла, фюзеляжа, кабины и расчалок хвоста, ввод подкрыльевых контейнеров и усиленного радиооборудования ухудшили свойства прототипа — ПТ-АМ-34НБ не стал на поток конвейера.

Родоначальниками серии P-Z были единомышленники-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 P-5 с убирающимся шасси, однако проект не получил массового развития. Первое время на P-Z применялись обтекатели шасси, от которых позже отказались. Имелись единичные версии P-Z 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 самой земли. Немало похвал самолёт заслужил и на Дальнем Востоке, будучи активным участником боевых действий против Японии.

В годы Великой Отечественной P-5 и его модификации применялись в качестве лёгких штурмовиков, бомбардировщиков, в роли разведчиков и связных машин. 606-й авиаполк, укомплектованный P-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» P-5 достойно отработал свой опалённый 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 тяжелейшие первые месяцы войны. По понятным причинам полноценно противостоять врагу, самолёт, снятый с вооружения в 1938-м году не мог, но был первой школой лётмолодёжи до массовых УТов А.С. Яковлева.



За период «войны незначительной» и ВОВ финскими ВВС были захвачены, переоборудованы, восстановлены и куплены у союзника — Германии около ста советских самолётов (в т. ч. по одному «Харрикейну» и «Кертиссу»). 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 продолжительно 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 ПЕЗДКА ЗА ГРАНИЦУ, В КАКУЮ УГОДНО СТРАНУ».

Как видим, какова бы не была идеология обмана, какая бы ненависть не была бы воспитана между жителями «тысячеозёрной» страны и населением Союза ССР — международная цена самолётов Поликарпова даже при 50% скидке говорит о глубоком 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



всех видов промышленности. Так, первые экспериментальные исследования прямоточных воздушно-реактивных двигателей по теории Б.С. Стечкина помимо ГИРДа проводились на борту (точнее 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. Баевым, Б.Р. Пастуховским и другими патриотами, верившими в будущее ракетотехники. Лётные испытания успешно провёл искусный 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, что «...работами завода «Авиахим» создан воздушно-ракетный двигатель, который работает на самолёте и увеличивает скорость полёта.

Безопасность, огнеупорность и долговечность двигателя проверены продолжительными испытаниями на земле и в полёте...

Испытаниями установлено, что воздушно-ракетные двигатели увеличивают скорость самолёта при собственной его скорости 315 км/ч в среднем на 15 км/ч».

В дальнейшем Отдел спецконструкций во главе с А.Я. Щербаковым, учитывая опыт, приобретённый при полётах И-152-ДМ, продолжил изыскания на поприще авиационных ПВРД. Отличительной особенностью испытаний, проводимых А.В. Давыдовым, П.Е. Логиновым и А.И. Жуковым, стал значительный прирост скорости И-152 на высоте 2000 метров. С двумя ДМ-4 «Чайка» достигла 430 и 440 км/ч.

Дальнозоркость и прозрение «фирмы Поликарпова» в полной мере относились к «воздушным истребителям танков» ВИТ-1 и ВИТ-2, разработанным на пике всесоюзных 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. Самолёт с официальным именем «многоместный пушечный истребитель-1» представлял одну из самых сильновооружённых конструкций своего времени. В передней части фюзеляжа устанавливалась 20-мм под-



вижная пушка ШВАК, в центроплане — пара 37-миллиметровых пушек. Заднюю турель и нижнюю люковую огневую точку представляли широко известные авиапулемёты ШКАС. Предусматривалась подвеска бомб внутри фюзеляжа — до 600 кг. Новые 960-сильные М-103 разогнали машину до 494 км/ч, задав конкуренцию многим отечественным, зарубежным, опытным и серийным самолётам, да и тем, что ещё «летали на ватмане».

Испытания выявили ряд дефектов. Без них не обошлось любое мало-мальски перспективное начинание, как впрочем и бездарные новинки, по типу авантюрной разработки зятя М.М. Кагановича А.В. Сильванского (проект «И-220 Иосиф Сталин»). При всех недостатках и проблемах, самолёт мог быть применён мелкосерийно не только в авиачастях армии, но и на ВМБ СФ, КБФ, ЧФ и ТОФа. Незавидную судьбу из-за разного рода «Бендеров» не только от авиации — разделил с первенцем второй экземпляр, известный как «скоростной высотный бомбардировщик». Ставший полностью пулемётным в ущерб «величественной симфонии огня», моноплан «догрузили» бомбозапасом, однако ВИТ-1 так и не строился в серии.

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. Задумывалось, что ВИТ-2 с моторами М-105 мощностью 1050 л.с. каждый, будет эффективным воздушным истребителем танков.

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 м². Эта 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...

Следуя эйфории межконтинентальных перелётов, охватившей ведущие авиа-КБ всего 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.

В год начала Второй мировой войны КБ проектировало модификацию ВИТ-2 — ВИТ-3 под двигатели 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 специализированных самолётов» (как будто бы ВИТы не были специализированными боевыми машинами. — Р. С. В.).

«Дело ВИТ-СПБ» видится куда более сложным делом, чем представляется нынешним пассажирам «Ту», «Боингов», «Яков», «Илов» и счастливцам, полетавшим на ранних (ныне списанных) «Конкордах». МПИ-1, облётанный В.П. Чкаловым и П.М. Стефановским, понравился пилотам. Для Петра Михайловича эта машина стала связующим звеном при знакомстве с Николаем Николаевичем. По мнению виртуозного испытателя, всегда взывавшего к молодёжи излишне не рисковать, Поликарпов был сам повинен в непринятии МПИ-1 на вооружение ВВС, 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».

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 была 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 сталинских соколов предстояло последнее испытание — достижение сверхмаксимальной скорости — 600 км/ч.*.

Расчёты любого конструктора (ведущим ВИТов был заместитель Н.Н.П. — Николай Алексеевич Жемчужин) остаются расчётами, не будь рядом с творцами машин шеф-пилотов «фирм», что однотипно 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 нешуточную тревогу, угрожая саморазрушением самолёта, т. е. катастрофой.

Стефановскому и Никитину удалось преодолеть 500-километровый рубеж скорости на 50 км выше строго по прибору. Испытывать судьбу ещё быстрее согласно девизу — испытатели не рискнули.

Прибывший на консультацию бывший видный 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 совершенно правильно. Начинаем строить опытную серию таких самолётов. Обязательно усилим хвостовую часть, поставим более толстые листы алюминия. Заодно проведём и дополнительное исследование в трубе, ещё раз проверим аэродинамические расчёты и прочность...

Самолёт упрятали в ангар от посторонних глаз — до лучших времён. А дальше случилось неподвиженное — то, что стоило вставить в биографию Н.Н. Поликарпова отдельной её частью под заглавием «Трагедии злополучного 1938-го».

Очередной ярко-белый СПБ «приглянулся» экс-пилоту НИИ ВВС, инженеру Михаилу Липкину, перешедшему «под крыло» поликарповцев. Он лично ускорил прохождение испытаний го-

*520 км/ч на высоте 4500 м и 490 км/ч у земли.



ловного самолёта, считая для себя невозможным быть «хуже» коллеги Валерия Чкалова.

Никто не прижал скороспелого энтузиаста: за ним на авиазаводе был закреплён определённый участок деятельности, вокруг испытаний опытных машин. По воспоминаниям современников, Липкин, в какой-то мере по аналогии с Н. Благиным, угробившим «Максим Горький», был подвержен тщеславию и грезил о лаврах «лучшего» лётчика-испытателя.

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 созванная комиссия по расследованию несчастных случаев допросила свидетелей, видевших, как от машины отвалилась какая-то крупная деталь, затем другая и третья. Вспомнили недавно обсуждаемый вопрос, касательно недостаточной прочности фюзеляжа.

Крайним, не мешкая, заклеямили ведущего конструктора пикировщика Н.А. Жемчужина. Ему и сослуживцам вменялся вывод: «запрещено входить в пики до 600 км/ч». Возмездием за чужую ошибку, обернувшуюся трагедией, стал сверхбыстрый арест Николая Алексеевича.

Однако мир не без добрых людей. Одна — всего одна голова — оставшаяся в истории СПБ прокуратурным инкогнито, засомневалась в выводах комиссии, направив материал на исследование. Стефановский вспоминал:

«К следователю по особо важным делам командование НИИ направило меня, поскольку я испытывал такой же самолёт, начальника испытательного отряда истребительных самолётов инженера Александра Сергеевича Воеводина и начальника бомбардировочного отдела НИИ ВВС, видного инженера Ивана Васильевича Маркова. Нам предстояло помочь прокуратуре принять правильное, обоснованное решение.

Тщательно изучив представленный в наше распоряжение следственный материал, мы уверенно присоединили свой голос к искренним показаниям инженера Жемчужина. Николая Алексеевича освободили»...

Чёрная полоса горестных трагедий по жизни преследовала



Николая Николаевича Поликарпова на всём пути его «самолётостроительной» жизни — Филиппов, Анисимов, Чкалов, и, к глубочайшему сожалению, 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 экземпляры И-180 и ВИТы, которым, при доработке, светила большая боевая жизнь...

Не потому ли остался навсегда «замороженным» проект «Тяжёлый истребитель сопровождения» — предтеча «воздушных истребителей танков»? Не оттого ли «приказал долго жить» скоростной пикирующий бомбардировщик СПБ — тот самый самолёт, на котором погибли П.Г. Головин и М.А. Липкин? 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 только один человек — Николай Николаевич Поликарпов, ну и не более пяти его замов с многолетним авиастажем. Мы же можем оглаголить или расставить акценты того «секретного», что не будучи секретным, лежит на поверхности, а не под сукном якобы раздемкраченных архивов...

Сигнальный ТИС был подведён 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 сорваны 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 сило-

*Среди них — испытатель при НИИ ВВС Э.Ю. Преман, разбившийся вместе с бесстоечным 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.



вых 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 БС. 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.

Как и все вышеназванные машины бомбардировочно-штурмовой конструкции ОКБ Н.Н. Поликарпова, ТИС не вышел в серию, так и не вылетев на фронты.

«Ночной бомбардировщик», или по авторству Главного «массовый бомбардировщик для дневных и ночных действий на ближних и дальних дистанциях», был ничем иным, как «летающей крепостью» Советских ВВС. Двухмоторная, аэродинамически выведенная машина была создана в сжатые сроки в условиях войны, была максимально приспособлена к конвейеру составляющими материалами своей 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 м², 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 составляла 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 пулемё-



та 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...

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 сейчас не только с точки зрения нынешнего, но и завтрашнего дня, который наступит после разгрома Гитлера и поставит перед нами 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 этого периода».

Николай Николаевич 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 застопоренный в нём не по своей вине, книгочей, шутник, рыбак, депутат, отец юных авиаторов — всё это Человек-оркестр под именем Поликарпов. 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...

Общий КПД поликарповцев отразился в тенденциях и традициях эволюции советско-российской боевой и гражданской авиации. Во всех без исключения конструкциях, проектах, концепциях самолётостроительной отрасли СССР того периода даже



визуально просматривается присутствие опыта и достижений коллектива 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...*

И-5 и И-16 применялись в ходе реализации проекта «летающего авианосца» — «звена» Владимира Сергеевича 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 многоопытных единомышленников под его руководством в развитие легкомоторной, спортивной и даже самопальной (кустарной) авиации, хотя Глав-

*В ряде орловских и российских СМИ — коммерческих, партийных и беспартийных, авторов не поняли, просаботировав десятки статей и очерков (тем хуже для врунов СМИ). О хамстве сограждан см. книгу авторов «Лишний гражданин».



ный никогда не стремился к каким-либо рекордам в воздухе, автоматически сопряжённым с риском для жизни их исполнителей. Творческие и независимые 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 великолепный планерист и пилот В.А. Степанченко.

Не вдаваясь в подробности описания 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 были заложены 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 неподалёку от Петербурга, ставшего Ленинградом. Школу проектирования штурмовиков прошли замечательные конструкторы С.А. Кочеригин, М.И. Гуревич, сотрудники возглавляемых ими бригад. Самолёты ис-



пытавались лучшими лётчиками страны Ю.И. Пионтковским, Б.Л. Бухгольцем, М.А. Волковойновым и В.К. Коккинаки.

С именем и конструкциями поликарповцев напрямую связаны авторитетные моторостроители-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. Рафаэлянц, А.С. Назаров, большой 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 изматывающе-надрывного труда советские ВВС остались бы искорёженным металлом на земле, без побед в воздухе, будь то над сушей или над океанско-морскими акваториями просторов СССР...

Гигантоманская, урезанная пятилетними сроками индустриализация, перешедшая через глумление над крестьянством и церковь 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.

О бипланах и монопланах — истребителях «фирмы» «ПОЛИКАРПОВ» — можно создавать книгу за книгой безостановочно, о чём авторы поведали в предыдущих главах. 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 полного перевооружения авиаформирований на новые истребители известных марок и самолёты иностранного производства, поступавшие по обязательствам Ленд-Лиза.

Фундаментальная наработка поликарповцев отразилась на МАИ, МВТУ, НИИ ВВС, ЦАГИ, НАМИ, на буднях аэроклубов, техническо-прикладных секций, кружков, работе ОДВФ и ОСО-АВИАХИМа, в лекциях преподавателей Военно-Воздушной Академии им. Н.Е. Жуковского и в художественном кинематографе тех наисложнейших кровопролитных лет. Заметно влияние ОКБ Н.Н. Поликарпова в самолётах бригады П.О. Сухового, 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 военлётка-парашютиста, изобретателя П.И. Гроховского, занимавшегося наступательными проблемами ВДВ, разработало десантный самолёт на базе Р-5. Под его нижними крыльями размещались спецкассеты для 14-ти «летунов» — всего борт принимал 16 человек с учётом экипажа.

Повторяем, 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 (именно сходность, а не плагиативность) конструкций была вызвана производными отечественной 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. Лидером — безусловным 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. Мясичева, В.Ф. Болховитинова и К.А. Калинина, И.Г. Немана и дуэта Н.Г. Нуров-С.А. Элибекян, 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.



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. Кожаров верил в свою лёгкую машину с мотором М-11, но, к сожалению, она погибла вместе 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 свою лепту в освоение воздушного пространства Отечества. Пальму первенства держали двигателист Е.В. Агитов и его соратник по «ГАЗу» А.А. Смолин. Переделав и форсировав двигатель знаменитой «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 явно не хватало тяги на взлёте и при исполнении ряда фигур пилотажа.

Энтузиасты Саратовского аэроклуба Мазалов, Коваленко и Севастьянов во главе с известным 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 авиационными двигателями...

Как видим, не оскудела Земля Русская «кулибинами», даже после ужасов Гражданской войны, голода, борьбы с неграмотностью, религией, кулаками и басмачеством. А ведь мы не назвали и половины советских авиаторов, веривших и работавших во благо обороноспособности и освоения необъятных просторов заново строящейся Родины!!!

Никто и ничто так не захватывало и не ранило поликарповцев, как их глубокая специализация — истребители, ну разве что жесточайшие репрессии руководящих, военных, наркоматовских, общественно-культурных кадров. Не потому ли немцы

*На последующих авиaproектах «ГАЗа» однозначно сработал негатив репрессий, в первую очередь — расстрел директора завода С.С. Дьяконова.



накануне войны крайне нервозно интересовались новинками ОКБ и даже внедрили в него «инженера по договору», вошедшего в святая святых из-за наиподлейшей и гнусной «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. Шахурина, «гости исподтишка прижимали ладони к стволам пушек и пулемётов, стараясь по оттискам определить калибр нашего нового оружия.

Немецкая делегация посетила и моторостроительный завод, — конкретизирует достойный сын Татьяны Михайловны и Якова Матвеевича Шахуриных. — И в составе её были специалисты, когда-то тоже работавшие на этом заводе. Они увидели самое современное оборудование и современную технологию. Моторы собирались у нас уже на конвейере, чего на германских заводах ещё не было. И сам мотор привлёк их внимание. Самолёт с таким двигателем мог стрелять из пушки через полый вал редуктора. Одна операция — посадка блока на картер — особенно поразила немецких специалистов. Тут точно в соответствующие отверстия входило множество шпилек — длинных и коротких. Осуществлялось это лишь нажатием кнопки — блок сразу садился на своё место. Пришлось признать, что русские тут обошли их.

На этом заводе немцы пытались установить мощность моторов путём замера кистью рук высоты и диаметра цилиндров (а Яковлеву и Поликарпову боялись показать «сырые» новинки В. Мессершмитт и К. Танк. — *Р. С. В.*). По количеству специальных станков и сменной выработке отдельных изделий немцы прикидывали суточный выпуск двигателей. Свободно владея русским языком, они задавали рабочим вопросы о стоимости операций, времени изготовления отдельных узлов и агрегатов и т. п.

За чаем в кабинете директора завода, пытаюсь как-то сгладить сильное впечатление, оставшиеся у них от знакомства с нашим моторостроением, немцы опять бахвалились своей мощью, утверждали, что если бы они захотели, то легко одолели Англию.



Поездки в Германию, пополнившие наше представление о немецкой авиации и авиапромышленности, привели нас к важным выводам. Стало ясно, что если взять все заводы, которые мы сейчас знаем в самой Германии, и те, что действуют в оккупированных ею странах или зависимых от неё, то можно считать, что гитлеровцы имеют значительно более мощную авиапромышленность, чем наша. И могут ещё расширить производство авиационной техники. Обмениваясь впечатлениями в своей среде, мы пришли к выводу, что можем оказаться позади, если не изменим положение у себя».

Изменение положения в полную силу величайшей ответственности легло на разум поликарповского содружества инженеров-работодателей в виде ускоренного проектирования перспективных ИТП и И-185. Уже к лету 1941-го документация по тяжёлому пушечному истребителю М-1 была в боеготовности №. 1, но... началась невообразимая по бедствиям и последствиям Великая Отечественная война. Исключительно аэродинамичный моноплан длиной чуть более девяти метров имел убирающееся шасси, и размах крыла десять метров при его общей площади свыше шестнадцати квадратных метров. Смешанная конструкция обеспечивала выгодную позицию в серийном производстве. Однако боевые действия 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 полноценную и трагичную боевую жизнь.

Так как 1300-сильный М-107П имел водно-гликолиевую систему охлаждения, Н.Н. Поликарпов, присущим ему стремительным образом ввёл в конструкцию перехватчика сотовые водорадиаторы, которые размещались над нишами стоек шасси непосредственно в крыле. Полноценный захват воздуха проходил через переднюю кромку центроплана, выходя через клапаны у заднего лонжерона. Только это новшество лишней раз доказывало внешним и внутренним врагам поликарповский авангардизм и высокодизайнерскую сметку, можно сказать, стильность длинноносого ИТП, в котором виделось влияние проекта И-200, ставшего микояновским МИГом...



Александр Яворский, основательно коснувшийся темы раскальвания и предательства КБ Н.Н. Поликарпова «доброжелателями» Сверху, возвратит нас к тем печальным событиям. Небольшая цитата из его краткого очерка «Перспективный самолёт погубили интриги» разрушает избитую версию о «выработанности» Главного и возглавляемого им коллектива.

Итак, «Микояну передали проект нового истребителя И-200, который Поликарпов направил в Наркомат авиационной промышленности на утверждение перед своей поездкой в Германию. В новом КБ не смогли довести «до ума» этот проект, и в результате появился неудачный самолёт 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 Военно-воздушной академии им. Н.Е. Жуковского назначили в 1937 г. военпредом на завод, а уже в следующем году он становится заместителем Поликарпова. Поликарпов в качестве утешения получил премию за проектирование истребителя И-200 и... остался без многих опытных конструкторских кадров, без собственных помещений, и тем более, без производственной базы. На первых порах 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 был создан новый государственный завод № 51, не имевший никакой собственной производственной базы и даже 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 свою защиту...»

Осмыслить заново все переживания Главного и его товарищей не представляется возможным, памятуя о главе «Подрезанное пике». Андрей Владимирович Коршунов, внук авиаконструктора, в предисловии к книге о деде, посвященной его 110-летию со дня рождения, пишет о годах узаконенного беззакония простыми терминами-словами:

«В конце тридцатых, уезжая на совещания в Наркомат авиа-



ционной промышленности, он до самого 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 лишь о двух фразах, сказанных им. Первая: «Я никого за собой не потянул». Вторая — он сказал её в конце тридцатых, отвечая на вопрос сотрудников о причинах ареста: «Если про вас один что-то скажет, а второй подтвердит, вы становитесь беспомощным». В 1938 году он как-то сказал своему помощнику — Василию Георгиевичу 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 торжества деятельности, но и, несомненно, были тем самым ядом, что довёл его до болезни и безвременной скорострительной смерти. К сожалению, взгляд с высоты 60 десятилетий, глубокое погружение в славное и катастрофичное прошлое стали возможными строго благодаря бегу времени...

...В соответствии с обозначением ИТП являлся летающей «мини-батареей» — на нём стояли 37-мм пушка и две синхронных ШВАК. Мало того, под крыльями предусматривалась подвеска бомб до 400 килограммов. Учитывая, что на истребителях Н.Н. Поликарпова впервые 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 глубокий тыл на восток привела к тому, что дебют самолёта состоялся 23 февраля 1942 года. Испытания были омрачены перманентными отказами новейшего и также опытного М-107Д. Николай Николаевич 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 кое-какая «мелочёвка», выявленная при сборке. Увы, проклятие поликарповцев — мотор — «отчаянно сопротивлялся» своей ненадёжностью...



Не останавливаясь на достигнутом, понимая, сколь нужен и важен подобный истребитель фронту, ПВО, базам ВВС на Флотах, коллектив в срочном порядке переделывает ИТП под двигатель М-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...

«Высотник» взлётной массой 3570 кг был легче предшественника на 130 кг. Он достиг впечатляющих результатов, бесспорно, 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. Практический потолок машины ограничивался 11 500 метрами. На этом её судьба и закончилась, ибо 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 глубокий тыл противника занимались В.К. Грибовский, О.К. Антонов, П.В. Цыбин. Заказ военных подразумевал оперативную постройку 7-местного, 11-местного и 20-местного планёров в соответствии с названными руководителями небольших инженерных групп. Поликарпов не остался в стороне от особо важного задания, сумев в кратчайшие сроки сплотить соратников и выпустить высокоаэродинамичного «парителя» боевого предназначения.

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 м². Конструкция представляла собой деревянный высокоплан с полотняной обшивкой крыла и оперения, что упрощало и удешевляло производство. Испытания показали неприхотливость



при посадке, что было немаловажным фактором в условиях постоянного изменения линии фронта и передислокаций. Планёр получился достаточно 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 гнёзда имели пятимиллиметровую бронезащиту. Взлёт осуществлялся на колёсной тележке, которая «отключалась» в полёте из кабины, а посадка обеспечивалась лыжным шасси. В условиях войны этих планёров выпустили немного. Улучшенная модификация отличалась 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...

Так или иначе «прощальной скрипкой» Маэстро истребительной авиации Советского Союза, вероятно, следует считать И-185 и его штучные модификации, Ещё раз пройдем по истории весьма 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»



Ключевые подробности создания И-185 широко и детально рассмотрены авторами в предшествующей главе повествования — «В битвах с агрессором». Достаточно ёмко раскрыты элементы конструкции, перипетии с перестановками двигателя, испытания, переживания творческого союза 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 того времени, поскольку 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 м². Естественно, истребитель потяжелел — от образца 1940 года весом 2708 кг И-185 эталон (И-186) прибавил к взлётному весу 921 кг.

Поликарпов никогда 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 тогда дилемме насчёт повышения нагрузки на крыло Николай Николаевич своим убористым почерком отмечал, по его мнению, главное:

«Повышение нагрузки в 1 м² крыла истребителя — явление неизбежное и прогрессивное. Оно вызвано следующими соображениями: вес истребителей растёт непрерывно 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.

Однако, несмотря на это, резкое увеличение мощности современных истребительных моторов позволяет значительно увеличить нагрузку на 1 м² крыла без ухудшения вертикальной манёвренности (а она-то и является боевой манёвренностью).



Таким образом, очевидно, что настало время брать высокие нагрузки на 1 м² крыла, одновременно усиленно работая над подбором профиля крыла и его механизацией».

В феврале 1942 года И-185 показал отличную скорость, отмеченную Н.Н. Поликарповым в письме к И.В. Сталину. Скороподъёмность до 5000 метров составила 5,2 минуты и, возможно, была бы ещё стремительней при большей 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 кровно нуждался в столь замечательной машине, мастерски испытанной Евгением Уляхиным. К тому времени сложилось тяжелейшее положение: немцы прорвались к Дону, двинулись к Сталинграду и на Кавказ. Пала черноморская твердыня — Крым не только в лице прославленного веками Севастополя. Крым уже именовали «Готенландом». Напомним, что германское командование имело под своими жезлами 204 000 войск против 107 000 советских защитников, оборонявших в этом немыслимом аде почти разрушенный город. Пять суток (!) велась интенсивная артиллерийская и авиационная подготовка перед его третьим штурмом. Тысячи снарядов и 50 000 зажигательных и фугасных бомб обрушились на святую землю, отвоёванную Павлом Нахимовым и другими богатырями Армии и Флота Императорской России...

Здесь, в эпицентре кровопролитнейшего противостояния, захватчики применили мощнейшую осадную пушку «Дора» против новых Героев свободолюбивой нации. Её сокрушительные залпы ещё не забыли французы, выжившие на «Линии Мажино»...

В январе 1943 года И-185 с винтом АВ5-119 завершил испытания. В конце месяца генерал-лейтенант Репин, исполнявший обязанности главного инженера ВВС Красной Армии, подписал документ по результатам полётов. Будучи профессионалом инженерно-авиационной службы, в первых пунктах акта Репин отмечал конструктивные особенности нового истребителя, рекомендовал машину к внедрению в ВВС, которому так мешали всевозможные, реальные и субъективные факторы.



«1. Самолёт И-185 с М-71 конструкции тов. Н.Н. Поликарпова, вооружённый 8-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 самолёт 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. Акт утверждён главным инженером ВВС Красной Армии генерал-лейтенантом инженерно-авиационной службы Репиным 29 января 1943 года».

По мнению и свидетельствам русской авиаэлиты, в то время по своим лётным данным и вооружению 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 Пётр Попельнюшенко, Василий Степанченко и Пётр 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 Иосиф Гаврилович Лазарев.

Евгений Уляхин погиб на фронте, защищая Родину в составе элитного авиаформирования лётчиков-испытателей. Пётр Попельнюшенко едва не разбился во время перегона И-185 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 выдающемуся пилоту Страны Советов Петру Михайловичу Стефановскому.



Друг Чкалова, Супруна, Степанчѐнка, наставник и товарищ многих испытателей, он вспоминал:

«Внешне экспериментальный, истребитель И-185 напоминал широко известный самолёт И-16, а частично и опытный истребитель И-180. Что-то общее имелось у него и с серийными самолётами конструкции Лавочкина Ла-5, Ла-7, Ла-9 и Ла-11.

Некоторое сходство, но отнюдь не тождество. Николай Николаевич Поликарпов никогда никому не подражал.

Истребитель И-185 был задуман и построен задолго до создания известного участникам Великой Отечественной войны семейства самолётов Лавочкина. Они имели 14-цилиндровый мотор воздушного охлаждения и вооружались двумя авиационными пушками.

Конструкция Николая Николаевича появилась в цехах завода накануне Великой Отечественной войны. Самолёт имел самый мощный опытный 18-цилиндровый мотор воздушного охлаждения. Его двухрядная звезда позволяла значительно повысить 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 авиационных пушек! 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. Наконец, 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.

Самолёт И-185 располагал не только мощным вооружением. Он быстро отрывался от земли, стремительно уходил в небо,



развивал по тому времени 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 крепко не повезло с двигателем, на который он рассчитывал свой проект. Планёры машин долго стояли в цехе, ожидая застрявшей на заводских испытаниях опытной серии моторов М-71. У них то и дело 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, произведённый 20 ноября 1942 года, показал, что до начала испытаний надо сделать кое-какие доработки на самолёте. С 2 по 9 декабря мы выполнили два километража, испытали И-185 на скорость на первой границе высотности.

Потом целую неделю шёл снег. Низкие свинцовые облака почти касались крыш аэродромных строений. Непогода отступила только 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 Пьера 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., не в упрёк П.М. Стефановскому.).

Всё повторяется, как в предыдущем полёте, — переживает Пётр Михайлович, безгранично веривший в будущность И-185 и в Н.Н. Поликарпова, акцентировавшего ставку на мощность двигателя. — На этот раз аэродром оказался несколько дальше, к тому же и высота была вдвое меньше. Она катастрофически теряется, а спасительный пятачок земли приближается томи-тельно медленно.

Кажется, всё-таки дотяну. Под крылом уже вершины елей. Шасси на выпуск. Но что это? Вдоль границы аэродрома полно бомбардировщиков дальней авиации. Они, рассредоточившись, заняли почти четвертую часть посадочной площадки.

Нос моей машины направлен прямо в фюзеляж БИ-25 (Очевидно, бомбер Б-25, фирмы «Норт Американ», в небольших количествах поставлявшийся ДБА 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 самолёта складываются над моей головой наподобие шалаша.

Вылез из самолёта, снял парашют, с грустью смотрю на искалеченную стальную птицу. А ведь 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 о совместно проведённых испытаниях. Рекомендова-



ли запустить самолёт И-185 в серийное производство, тщательно устранив обнаруженные неполадки в моторе.

При рассмотрении отчёта в правительственных кругах обратили внимание на дальность полёта самолёта, 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, Николай Николаевич Поликарпов приехал ко мне в госпиталь, поведал о своих затруднениях. Подумав немного, я посоветовал пригласить В.А. Степанчёнка».

Василий Андреевич 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». Степанченок построил его с товарищами в мастерских Качинской авиашколы. Неустойчивость работы «Анзани», по аналогии с самолётами Н.Н. Поликарпова, стала «ахиллесовой пятой» вполне удачливой 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 практически 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 авторитетного КБ.

Степанчёнку предстояло выполнить приказ ЦК ВКП(б), засомневавшемуся в перспективах расчётной дальности полёта, т.е. осуществить прямое доказательство того, что И-185 способен преодолеть 1130 километров. В те годы то был значительный рубеж для европейской истребительной авиации. Исключением в мировой практике были широко известные японские и штатовские машины базовой и палубной авиации, чья специфи-



ка применения подразумевала многомильное покорение Тихого океана, Южных морей и Атлантики.

К началу 1943-го скоростной и манёвранный И-185 был «обкатан» на Калининском фронте в рядах профессионалов 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 новым истребителем. Все восторженно отмечали, что «преимущества данного самолёта перед имеющимися истребителями очевидны». И всё-таки героические наши деды, отцы, прадеды аналитически подметили перенапряжённость компоновки авиадвигателя, его «сырватость» для участия в боевых действиях с хорошо подготовленными «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 лётчиков-испытателей, прямо заявлявших в своём и дальнем кругах: «Я вытираю ноги, когда сажусь в самолёт». Перед полётами он внимательно изучил документ авторства большого друга Я.В. Смушкевича, не раз инспектировавшего с ним ВВС округов, главинженера Александра Константиновича Репина. Знал он и о том, что группа фронтовых пилотов побывала в Подмосковье, встречалась и общалась с «Батяней» по вопросам «дрессировки» И-185. Рассказывали случай, когда Поликарпов попросил одного из них:

— Не согласитесь ли полетать на новом истребителе? Лётчика не стоило уговаривать: Николай Николаевич подвёл его к машине, объяснил, что к чему, в управлении и на приборной доске. Выслушав его с глубоким вниманием, пилот непринуждённо и спокойно взлетел, обескуражив присутствующих. Вот он уже возвращается, аккуратная и чёткая посадка, рулёрка. Выбравшись из кабины, как радостный ребёнок, докладывает Главному:

— Лучше не придумаешь! Прост в управлении, хорош на взлёте и посадке. Отлично! Чего же нам на фронте ещё желать?!

Отметив скорость и манёвренность И-185, Степанчёнок 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 катастрофы в создавшемся положении. К непередаваемой скорби создателей и цвета советской элитной авиации Василий Андреевич погиб на своём боевом посту, свято веря, до гибели, что И-185 будет уничтожать агрессоров...

Комиссия, расследовавшая трагедию, установила её, если можно так выразиться, банальную причину: «засорение жиклёра карбюратора». В условиях подготовки И-185 в серийное производство, эта причина послужила «тормозным башмаком» в судьбе перспективного самолёта. Злополучный М-71 также не выпускался в серии, а без подобного по мощности двигателя истребитель не мог полноценно развить свои уже зарекомендованные положительные лётно-огневые качества. По мнению ряда представителей НИИ ВВС и авиационных историков, И-185 не пошёл в серийное производство в силу ряда многих причин, не зависевших от Н.Н. Поликарпова. Сильно переживал за друга Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Пётр Михайлович Стефановский и через годы, создавая мемуары «Триста неизвестных»:

«В одном из полётов коварный мотор М-71 опять остановился. Произошло это над Центральным аэродромом Москвы, окружённым со всех сторон постройками. Напрасно лётчик, совершивший не одну сотню посадок без мотора, опытный планерист-рекордсмен, обладавший в безмоторном полёте чутьём птицы, прилагал все свои способности, чтобы дотянуть до лётного поля. Высоты ему не хватило.

Трагическая гибель В.А. Степанченка окончательно решила печальную участь отличного, но крайне невезучего из-за недоведённого мотора опытного самолёта И-185.

На Николая Николаевича Поликарпова последние неудачи произвели крайне угнетающее впечатление. Болезнь свалила его в самом 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» опытные двигатели на износ на стендах, лично 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, один из сильнейших асов ВВС страны, испытатель Степан Павлович Супрун. Много сил положил на государственные испытания всех истребителей того периода видный инженер НИИ ВВС Александр Сергеевич Воеводин, возглавлявший испытательный отдел истребительных самолётов.

Внимая просьбам Воеводина, Супрун, со свойственной ему горячностью, обратился за поддержкой к К.Е. Ворошилову, который, будучи наркомом обороны, изредка прислушивался к просьбам лётчиков. Дело сдвинулось с мёртвой точки, тем более что Швецов уже 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 классически 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 ведущий инженер И.Г. Лазарев, но переезды поликарповцев, быстрота решений, рождённая условиями фронтной обстановки и, наконец, катастрофа с четвёртым экземпляром — наложили вето на очередную блистательную победу Н.Н. Поликарпова...

Участник и свидетель многих испытаний, историк и биограф НИИ ВВС СССР 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 другой, давно 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 ещё большим количественным перевесом в истребительной авиации».



Конечно, уважаемый автор, через чью судьбу и труд прошла масса опытных и модификационных вариантов отечественных самолётов, не мог добавить к сказанному, что на И-185 и его развитие наложили отпечаток довоенные неудачи, цепь катастроф и, безусловно, кремлёвское интриганство. Тем не менее, Рабкин, работавший с Н. Н. П. в рамках программы «И-16, тип 29», посвятил Главному объективную главу «Победы и неудачи «короля истребителей», в своей замечательной книге «Время, люди, самолёты», где справедливо отмечал:

«В конце 1942 года Н.Н. Поликарпов передал С.А. Лавочкину чертежи моторной установки М-82 в надежде на то, что они могут оказаться полезными Семёну Алексеевичу в его работе по усовершенствованию серийного самолёта Ла-5. Как известно, этот самолёт, на котором стоял мотор М-82, в начале лета 1942 года был запущен в серийное производство, а осенью того же года успешно применялся под Сталинградом...

Николай Николаевич продолжал совершенствовать свой И-185 и в марте 1943 года предъявил на заключение в НИИ ВВС эскизный проект модифицированного варианта этой машины с мотором М-71. Поликарпов рассчитывал получить на нём скорость 710 километров, установить более мощное вооружение. Надо полагать, что в глубине души он, видимо, надеялся, что обстановка изменится и появится возможность перевести один из авиационных заводов на выпуск его самолёта».

Передача документации поликарповцев на винтомоторную установку товарищам под крылом легендарного С.А. Лавочкина была сопряжена с ревностной болью создателей И-185, приводила к ожесточённым и аргументированным дискуссиям, доходившим до белого каления.

— Отдать нашему «конкуренту» чертежи на винтомоторную установку? Мало нам было предыдущих уроков с И-200, ИТП и другими проектами?! Как же так, Николай Николаич?! — переживали многие инженеры и конструкторская молодёжь, безгранично доверявшие «Папане».

Поликарпов в своём амплуа, не подавая вида, сколь ему обидно и горько за судьбу И-185 («годы ушли в пустоту!»), урезонирует соратников:



— Сейчас идёт война. Никаких конкурентов нет и быть не может. Мы все, — помните, ВСЕ! — работаем для Победы!

И-185 вполне мог приблизить её Святой День, появившись он в небе войны в о в р е м я. По заданию Наркомата авиапромышленности (читай приказу) 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 явным 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 военлётчиков. В гонке без конкурентов победил Семён Алексеевич Лавочкин, чья команда оснастила устаревший ЛаГГ-3 тем же М-82А. Новинка, известная среди узкого числа специалистов под наименованием ЛаГГ-5, стала предтечей великолепного и любимого на фронтах Ла-5, а также его последующих модификаций в «лице» не менее знаменитого Ла-5ФН, превосходивших модернизированных «Мессов» и «Фокк»...

Следует вечно помнить, что 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, крайне 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 подmotorные рамы из тонкостенных стальных труб будут давать трещины из-за... сквозняков! В цехах строжайше 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.

С карбюраторами, один из которых загубил биографию И-185 и жизнь В.А. Степанчénка, 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 заграницу, помогавшую нам скупно 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, топливо небесной войны — авиабензин, как и топливо для всех видов наземного транспорта и многотысячно-колёсного, гусеничного оружия — были пульсирующей первостепенной артерией войны, без которой Общий Механизм противостояния врагу никогда 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 и непосредственно между соответствующими наркоматами. Стало немного легче, когда руководство Вооружённых Сил организовало спецуправление, которому предстояло решать проблемы с ГСМ в рядах ВВС. Главным лицом ответственной структуры являлся генерал с поистине актуальной фамилией Кормилицын, сделавший максимум возможно, для своевременного обеспечения авиазаводов «меню» высокого качества при всём разнообразии «блюд».

Другим, не менее важным стратегическим вопросом оставался авиационный лес. Смешанная конструкция многих отечественных самолётов всех типов требовала качественной древесины — первостатейно берёзы и сосны.* Кажалось 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 сороковых годах — не было той производительной и иностранной техники, что имеется у шикающих нуворишей сегодня, как впрочем и у производителей древесины, работающих от имени государства. Приемлемые деревья ценных пород целенаправленно и со знанием дела выискивали 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 погод-

*На данном поприще весомо отличился изобретатель дельта-древесины инженер Л.И. Рыжков (Лир), славно потрудившийся для первых побед истребителей КБ С.А. Лавочкина.



ных обстоятельствах, независимо от морозов или оттепелей, — по весне многие 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 войны. Калек не считали вообще...

С утратой лесных массивов, попавших под молниеносность реализации начального этапа «Барбароссы» и оккупационный гнёт колёс, гусениц и каблуков 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 способны обеспечить взлёт боевой авиации. По примеру «25-ти тысячников» ЦК большевиков бросило людей с мандатами по всем без исключения 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 измерении 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 того периода не был бы летательным аппаратом, поскольку нёс в себе тысячи и мил-



лионы этих элементов в истребительных и бомбардировочных формированиях. 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. Внутрirosсийских 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 своё веское слово бывший юнга Валентин Пикуль и авторы этих строк в статье «Забывтое Добро». Часть грузов исчезла в пучине вод из-за жесточайших бомбардировок и торпедирования, хладнокровно практикуемых пилотами Люфтваффе и «бородачками» грoссфатеров Кригсмарине К. Дёница и Э. Редера. Были и нeлицеприятные поступки У. Черчилля, когда он своей властью снимал «Аэрокобры», предназначенные Советским ВВС, заменяя их устаревшими и не новыми «Харрикейнами». Многие 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 случаи вокруг Ленд-Лиза, связанные



не только с отказом янки поставлять СССР знаменитые «Флаинг фортрессы» — четырёхмоторные бомбёры 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 достатке». 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...

Многонациональный американский народ помог нам не только продуктами питания, тёплой одеждой и медикаментами, но и 14 395 самолётами. Взаимопомощь союзников организовывалась значительным образом. Поэтому, учитывая краткосрочность кремлёвских «историков», раскроем несведующим арифметику Ленд-Лиза, временно отойдя от проблем авиации. Цифры-факты тоже имеют силу звучания, даже спустя десятилетия, иногда — века. Интересанты и «почемучки» из двух полушарий могут быть шокированы последующим. Причина сего скрывалась в армии фискалов, цензоров, прокураторов и пр. «прослойки власти» с назначением и умением молчать. Им же вменялась обязанность «преподавать» молчание широким массам, топить и игнорировать лучших представителей народов, науки, техники, искусства, интеллигенции.

Судите сами, ибо 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 современных ледокола. Океанскими, морскими, речными маршрутами, а также через Иран и Кавказ в Россию были доставлены: 375 884 грузовика разных моделей, 8701 новый трактор, такие же новые 51 505 «Джипов», 7537 танков различных типов, 35 000 двухколёсных друзей Армии, в большинстве — одиночных «Харлей-Дэвидсонов».

Кроме того, Советскому Союзу были поставлены 8218 зенит-



ных орудий и 132 000 пулемётов, 345 тонн взрывчатки и 3 миллиона 800 000 автопокрышек. Нельзя вычеркнуть из истории 1981 новенький паровоз, 11 300 платформ и вагонов, доставленных благодаря напряжённой работе Дальневосточного пароходства, его начальника К.Г. Кондратьева, капитанов Г.А. Мезенцева, К.С. Бадигина, многих других 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 Менли С. Гарриса, команд всех без исключения кораблей и судов.

В Москве потерял сон посланец Ленд-Лиза генерал Д. Бэрнс, а в далёком Вашингтоне день и ночь трудилась внучка импресарио Л.Ф. Фёдорова — Лия Сигел, которой ещё предстоит сделать многое для сближения и дружбы народов США и СССР. Немало переживаний прошло через сердце начальника отдела самолётопроизводства 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...

Но и «ЭТО», вы удивитесь, далеко не всё! Поставки по Ленд-Лизу включали в себя 2 миллиона 700 тонн газаolina, 15 миллионов пар обуви для первых людей — Солдат, 842 000 тонн сырья для химической промышленности. Обеспечение служб связи измерялось двумя миллионами километров телефонного кабеля, которым десятки раз можно было бы «стянуть талию» Земли-матушки по экватору. Пусть всё это было не бесплатным, пусть оплачивалось народно-валютным золотом. Но разве это не доказательство высокой патриотичности американцев, их глубокого уважения к сражающемуся народу Страны Советов?!

До сих пор не открываются данные об объёмах поставленной вино-водочной продукции, прежде всего — спирта. Отметая специалистов по никчемной брифинговой болтовне, бесспорно, его необходимость в истекавших кровью Армиях, ВВС и ВМФ изме-



рылась тысячами железнодорожных цистерн. Хорошо было посмеяться над «Вторым фронтом», держа в руках не пустой котелок, а добротную банку тушёнки без обмана, или ещё вкуснее — ломтик бекона, вкус от которого каждый пронёс по жизни, если хотя бы раз пробовал...

Читатель воскликнет: «Хватит! За морем телушка стоит полушка, да перевоз дорог!» Косноязычные съязвят об оттяжке сроков открытия Второго фронта, не задумываясь над тем, «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 одной из них воевал не один год будущий Трижды Герой Советского Союза А.И. Покрышкин. Понятна ревность отечественных автостроителей в связи с трудами фронтовых дорог «Студерами», «Доджами», «Шевроле» и «Виллисами». «Холодная война» доходила до курьёзов — памятники-«Катюши» могли устанавливаться только 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 ещё долго ездить после войны, послужив прототипами армейских «Газов» и «ЗиЛов», а «Студебеккер» обанкротится не без помощи победителей, не рассчитавшихся по Ленд-Лизу.

Да, были случаи, что суда типа «Либерти» имели слабые сварные швы. Ледоколы вернули судовладельцам Нового Света. Найдутся и такие «патриоты», которые скажут, что сторожевиков, десантных судов, автомашин, тягачей, танков, зениток, мотоциклетов, медикаментов вместе с отечественными — не хватало...

Поддерживавший мировое еврейство, президент США Ф.Д. Рузвельт в начале октября 1942 года отвечает на запрос И.В. Сталина (7 октября вождь просил обеспечить 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, как указано ниже:

Пшеница — 2 миллиона коротких тонн в течение оставшегося периода протокольного года приблизительно 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 многие нюансы и перипетии этого сложнейшего и грандиозного по масштабам исторического явления, созданного Правительствами стран Антигитлеровской и Антихирухитовской коалиций во благо обезглавливания злобствующих сил держав «Оси».

Королевская Великобритания, едва не потерявшая независимость и утратившая часть колониальных владений в Африканском и Тихоокеанском регионах, нашла формы помочь СССР по мере возможностей. Так, 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 наступательные рейды танкистов. На нужды фронтов были доставлены 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 ты 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 своём последнем послании, — уведомлял Иосифа Сталина Уинстон Черчилль. — Наши две эскадрильи в составе 40 «Харрикейнов» должны прибыть в Мурманск около 6 сентября. Я мог бы отправить ещё 200 «Харрикейнов»,



что составило бы в общей сложности 440 истребителей (в конце июля 1941 года потомок герцога Мальборо обещал поставку первой партии «Хоукеров», тех самых, что ожидались в начале сентября. — Р. С. В.). Речь идёт о самолётах «Харрикейн» вооружённых восемью-двенадцатью пулемётами».

Асы самолётной тематики, или на новом сленге авиаманы, заметили, что 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 среди техников: «Ройс, ройс, — не найдёшь!» Что поделать? Война давила своим прессом не только «Мерлины» и «Гриффоны» сэра Фредерика Ройса, имевшего титул рыцаря за свои 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 советской авиации, познавших школу истребителей Н.Н. Поликарпова. То же самое относилось к тяжёлым, но надёжным и мощным «Кертиссам», к небольшому числу «Тандерболтов», «Мустангов», «Тексанов», производимых ведущими авиакорпорациями США. Двухмоторные многоцелевые «Локхид-Лайтнинги», прославившиеся на Тихом океане, в СССР не поступали...

Сталин очень просил «Спитфайры», но «Огневержцев» ожидали, словно глоток живительной влаги, пилоты-истребители RAF на Родине и в Северной Африке. Поставки будут, но в небольшом количестве с середины войны. Однако поклон англичанам, королю Георгу VI и его супруге, королеве Елизавете, лорду У. Бивербруку и другим уроженцам «Туманного Альбиона»: надрывавшаяся авиапромышленность, как и другие отрасли производства, сделали ВСЁ, чтобы приблизить Победу.

Заклячая экскурс по взаимоотношениям СССР — США — Великобритания, важно акцентировать финансовую сторону Ленд-Лиза, ибо приблизивший Май Победы Рузвельт умер, не увидев Её, а переживший его Коба оставил нам «должок» — 722 миллиона долларов. В 1947 и 1960 гг., в ходе переговоров о вза-



иморасчётах по Ленд-Лизу, стороны не пришли к соглашению из-за величины 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, о чём конгломерат «касъяновцев» и «фрадковцев» упорно замалчивает, лоя «ходорковских, гусинских, березовских, невзлинных» и пр. обрусевших нерусских.

Так вот, 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. Столь мощный финансовый поток помог Великобритании объединить силы Содружества, несмотря на «блиц-налёты» Люфтваффе и «ФАУ» германского ракетчика с большим будущим — Вернера фон Брауна.

За годы ВОВ СССР было 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 было ассигновано 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 ведь шла война! Что творилось вокруг конвоев — разве уместить в горе с караваном «RQ-17»? Уместно вспомнить катастрофу, произошедшую с экипажем крейсера Гранд Флита «Эдинбург». Мало кто из союзников и врагов сегодня помнит и знает, что, будучи загруженным золотыми русскими слитками, он был торпедирован «свободными волками» Кригсмарине в конце апреля 1942 года...

На руку противникам сыграла удалённость полей сражений и театров военных действий от фирм-производителей. Повторя-



ем: МНОГОЕ из добра-имущества союзников не пришло по назначению. За конвоями велась постоянная охота воспитанников Дёница-Маршалля-Редера. С воздуха их атаковали торпедоносцы, бомбардировщики, истребители. Были частые подрывы транспортов на минах (особо — магнитных), а также когда торпедисты врага использовали самонаводящиеся торпеды «Цанкёнинг», ориентирующиеся на шум винтов. Были немалые проблемы на Тихом океане при официальном нейтралитете СССР и Японии, ошибочные и трагичные действия подводников ВМС США....

Знали ли обо всём об этом, 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? Конечно, что-то знали. Другие — прочли крупными буквами информацию в скупых сводках газет, услышали какие-то факты, нервно или молчаливо вслушиваясь в голос диктора Совинформ-бюро Юрия Левитана. Третьим — было не нужно ничего понимать, знать вникать — они погибли за свободу и независимость Края Предков, ничего не успев в собственной жизни. Четвёртым было просто некогда — они являлись судьбоносцами страны, войны, её настоящего и будущего. Они — миллионы граждан и гражданок Союза Советских Социалистических Республик — 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 алюминии-



вого. В одном ряду с ними — КПД миллионов подшипников, созданных в цехах Государственных подшипниковых заводов № 1, 3, 4, 9, резинотехнические изделия из Уфы, Свердловска и Ярославля, колоссальный труд геологоразведчиков и нефтедобытчиков Башкирии, Грозного, Баку, Татарии, Западной и Восточной Сибири, Заполярья, огромный вклад в Победу шахтёров и горнозаводчиков, железнодорожников и шофёров, наконец, Великого российского крестьянства — главного 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, пусть даже запоев — представить не мог, что «родному» правительству и лично палачу Берии «помешают» 20 видных партийных, общественных и военных деятелей, своего рода родоначальники пролетарского государства. 28 октября 1941 года в обстановке строжайшей 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;

*«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.



Талантливого артиллерийского конструктора Я.Г. Таубина; Начальника Военно-Воздушной Академии генерал-лейтенанта Ф.К. Арженухина;

Супругу одного из выдающихся красноенлётов страны П.В. Рычагова — военную лётчицу и инструктора М.П. Нестеренко; Ветерана ВКП(б) и члена ЦИК СССР Ф.И. Голощёкина*.

В тот же день под Саратовом, в посёлке Барбыш расстреляли ещё пять авторитетов, среди которых был ветеран ЧК, соратник Ф.Э. Дзержинского, один из старейших большевиков М.С. Кедров...

Со многими без вины виноватыми Николай Николаевич Поликарпов был знаком лично, они летали и воевали на его «Чайках» и «Ишачках», общались в кругу авиаторов и конструкторов, близких ему. Незадолго до расстрела столь необходимых стране людей КБ эвакуировали в Новосибирск, куда Главный добирался с Н.А. Жемчужиним сначала на авто, затем поездом.

По понятным причинам, 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. Ровно через месяц после вероломного вторжения Германии конструктор рассматривал в бинокль фашистские бомбовозы, прорвавшиеся через ПВО в окрестности Патриарших прудов. Он беспомощно переживал, стоя на балконе своей квартиры, поначалу проигнорировав просьбы супруги укрыться в бомбоубежище. Но даже когда он уступил настойчивости и обеспокоенности жены, как гражданин страны он не мог не помочь дружине ПВО — тушил вместе с нею зажигательные бомбы, поднявшись на крышу...

До и после переезда КБ в Новосибирск на плечи и разум авиаконструктора тяжеловесно легла ещё одна дополнительная нагрузка — фронтовая корреспонденция. Большинство истребительных формирований ВВС РККА состояло из самолётов поликарповцев, не говоря про авиачасти и подразделения, участвующие в снабжении сражавшихся на линии огня. Монопланы и

*Убийца Императорской семьи Романовых и её ближайшего окружения.



бипланы Поликарпова сбивали самолёты противника на всём протяжении передовой, на всех фронтах, при глубоких рейдах бомбардировочных эскадр Люфтваффе, в одиночных и групповых боях. Защитники Отечества наносили смертельные тараны на «Чайках» и «Ишачках» с первого дня войны, охраняли бомбардировщики при ответных ударах и штурмовках полевых аэродромов арийских варваров, поддерживали пехоту и прикрывали собой стратегические переправы, объекты, эшелоны с эвакуированными и железнодорожные узлы, сбивали летучих подонков, расстреливавших колонны беженцев и части Красного Креста. Переписка с боевыми лётчиками и многократные встречи с ними ставились Николаем Николаевичем во главу угла, вслед за созданием новых машин, ибо систематизация и анализ триумфов и поражений в небесной войне являлись бесценным богатством КБ, связующим звеном и техническим ориентиром для проектирования авангардных истребителей современности. Кроме того, достойным потомкам не следует забывать про истребительную авиацию ВМФ, на вооружении которой, даже после перевооружения на новейшие машины отечественных и зарубежных марок, по-прежнему достойно стояли И-15, И-153, И-16 во множестве различных модификаций.

Пока Гитлер и Редер, Ямамото и Тодзио праздновали «общую Гавайскую победу» (разгром Пёрл-Харбора), истребительный полк, состоявший полностью из И-16, с каждым днём прибавлял на фюзеляжи по «звёздочке», за что был награждён правительством званием Гвардейского впервые в истории отечественной авиации. Первыми из боевых пилотов, ставших благодаря истребителям Н.Н. Поликарпова, его КБ и своему мастерству Героями Советского Союза, были известные всей стране А. Губенко, А. Серов, Г. Кравченко, С. Грицевец, Я. Смушкевич, П. Рычагов, М. Якушин, Е. Степанов, И. Иванов, В. Скобарихин, В. Талалихин, П. Харитонов, 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 Финлян-



дией, сражавшиеся на И-153 и И-16 — Ф.И. Шинкаренко, Н.А. Зеленов, А.Е. Семёнов, С.Н. Поляков, В.Г. Шмагайло, Н.И. Свитенко, отличившиеся под Ленинградом, затем на «МиГах» и «Яках» в Прибалтике*.

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-Кавказском 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,

*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.



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 — боевая 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 ЛаГГ-3, отважно мстили за погибших товарищей, но, к сожалению, гибли сами. Волховской фронт, Орловско-Курская дуга, Калининский, Белорусский, 1-й Балтийский фронты, переоснащение 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.

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 пилотажники 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

*В ряде источников — упоминается, как Комоса.



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. Лаухина, 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. Чушиков, М.И. Семенцов, К. Лабутин, однофамилец авторитетного 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 выполнял задачи под эгидой ПВО Ленинграда, будучи переоснащённым на истребители С.А. Лавочкина, В.Г. Горбунова и М.И. Гудкова (ЛяГГ-1 и



ЛаГГ-3). За бесценные заслуги перед Родиной истребители-гвардейцы одними из первых получили и освоили штатовские «Аэрокобры». Большим почётом покрыты 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, С.П. 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. Комозу, 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.

Наоборот, 56-й ИАП создавал свои историю и традиции у далёкого берега реки Халхин-Гол, в Монголии. Полк полностью укомплектовывался истребителями И-15, И-15бис, И-153 «Чай-



ка», 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-лизские «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. Аметхан, 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 весьма пригодились 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 А.М. Беркутова, упомянутого П.С. Середы, ветеранов М.П. Ноги, Н.П. Жердева, И.И. Гейбо, позднее переведённого в 49-й ИАП.

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 нашествия Рейха на Россию. Лишь в середине весны 1943-го соединение перевооружилось 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. Крюлов.

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 Волоканском, на Орловско-Курской дуге и 1-м Украинской фронте, в 1943 обновлялся Як-1. Перебазировался на 2-й Украинский фронт, освобождал север Венгрии и Румынию. В числе профессионалов групповых и личных воздушных схваток — С.Ф. Долгушин, К. 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). Изве-



стно, что первый стойко держал оборону в небе Белоруссии, имея в своём составе отважных воинов В.Н. Харитонов, Г.Н. Жидова, И.Д. Пидтыхана, И.Н. Калабушкина.

Второй полк — охранял воздушное пространство на подступах к столице и над самой Москвой, был прославлен подвигами Б.Г. Пирожкова, Д.В. Кудымова, 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, оснащаяся 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. Найденко 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 Ленинградом. 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, вооружён-



ный И-16. Только к Рождеству 1942-го полк получил ЛаГГ-3, понеся тяжёлые потери в боях с летучими крестonosцами. 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. Дмитриюка, 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 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» самых мощных 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. Соеди-

*Об этом соединении — немного подробней далее.



нение постоянно обновлялось не только лётсоставом, но и «МиГа-ми», «Томагавками», «Киттихауками», «Аэрокобрами», штатовских авиафирм «Кертисс» и «Белл». Минувя 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-15З, 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, авиа-историки 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. Зеленев, 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», поступающие 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. Кулев, 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 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.

Как отмечалось выше, лётчики-истребители не раз и не два радовали Николая Николаевича Поликарпова своими письмами, пожеланиями, просьбами, рекомендациями, высказанными ими в ходе редчайших встреч. Примером 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 в любом времени характеристика на «рус фанер», «кофейную мельницу», «комбайн» и «носитель ведьм» — У-2, «грозу «Мессов»: «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 Анна Ивановна Блинникова рассказывала:

«В них — горе и слёзы... Ни одного письма не оставлял Николай Николаевич без ответа. Он не уставал по нескольку раз ездить в горсовет и другие различные организации, чтобы хлопотать для нуждающихся в квартире, в пособии, о месте в



инвалидном доме, в детских яслях, о розыске пропавших без вести родных».

За всех пропавших, сгоревших, 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 «блицкригивцам» 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. Конышев, 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. Гультияев, 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.



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. Шаранова, 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 Яссами, Кишинёвым, в Румынии и Венгрии, под Дебреценом. В историю воздушных войн, противостояний умов и моторов ввели себя замечательные люди, отстаившие Край Предков и Европу от «коричневой чумы» с чёрной свастикой: К.А. Евстигнеев, И.Н. Кожедуб, М. Гладких, В.Ф. Му-



хин, 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 боевые соратники.

На поликарповских устаревших, по сравнению с «Мессершмиттами», «Чайках» открыл боевой 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, несмотря 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 нецензурицы, 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. Увы, «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...

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. Старлей 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. Запругаев. Повестью о настоящем человеке сложилась судьба А.П. Маресьева.

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 Бер-



линской 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 однополчане, как и они, подержавшие новобранцев. С конца августа 1943-го полк стал 104-м Гвардейским.

Вероятно, 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 тезка 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...»

А 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 орденосцами. 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 боевого 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 безусловное преимущество. Поэтому «старики» 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.Г. 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 неувядаемой 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. Перевооружённый на Ла-5 непосредственно перед сражениями на Орловско-Курской дуге, весь лётсостав отличился в ходе тяжелейшей и жесточайшей Битвы за Срединную Россию. Особой благосклонностью 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 своей далёкой Родины, также



как «раяки» «Нормандии» воевали испанцы: М.С. Клавер, А. Антонио, Ф.М. Пеллисер, Х.С. Монтеc, 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 авиационные полки, входившие в состав ВВС ВМФ СССР, не имели палубных (авианосных) самолётов, в отличие от морской истребительной авиации Японии, Великобритании, Франции и США. Главнейшей и, к сожалению, постыдной причиной была линия партии и ряда околотлотских 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 советской палубной авиации следует считать огромное число преступлений — кроваво-лагерных драм, сплетённых ОГПУ-НКВД-МГБ против высокопрофессиональных моряков Морских Сил пролетариата, а также их семей. Безумству подлых крючкотворов, карьеристов, авантюристов, доносчиков, «доброжелателей», шпиономанов и палачей не быть оправданию в веках, ибо подобного уничтожения своих своими до пришествия врага не знала отечественная и зарубежная история — с войнами или без войн...

Таким образом, авиационные подразделения ВМФ были сухопутными, т.е. в большинстве своём — базовыми, за исключением небольшого числа летающих лодок, амфибий, корабельных 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 белокровия «морской гигант» Д.П. Григорович. И хотя молодые таланты авиаинженерии напористо штурмовали туманы, бризы, штормы и штили морских далей Отечества, когда хватились — было п о з д н о...

Конечно, в какой-то мере сей исторический ляпсус с авианос-



цами и палубной авиацией компенсировался парой сотен отечественных субмарин различных типов, может быть, катерами авторства того же А.Н. Туполева и его команды. Аналогично с истребительными формациями Воздушных Армий, важно понимать, что и морская авиация наземного базирования сама по себе 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 сушией-морем «Воутов-Кингфишеров» (не сыгравших абсолютно 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 сторали 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 тесёмки 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 последовательно перевоору-



жался 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,крытие гражданских и военных судов в акватории Мурманска, отражение налётов финской и германской бомбардировочно-штормовой 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. Тащиева, 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 боевые 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. Бокий — 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.

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 лихими околорепрессивными методами. Самыми массовыми, вплоть до середины войны, оставались авиаполки, вооружённые бипланами 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.

Подчеркнём, что на плечи 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 (возьмём по всей карте СССР 1941–45 гг.):

- 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.

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 аэрофото-разведки и прикрытие самолётов-разведчиков, без которых победа на море не представляется возможной. На их крылья ложилась, 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», поддерж-



ка 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» Страной Восходящего Солнца, 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-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 довоенной 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 опытнейшим 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 «Ишака». «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 марксолобивостью 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, негибаемый 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 довернуться для залпа, тогда как И-153 продолжал стрельбу.

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, «эрсов» из любой точки атаки. У этой тактики был и смертельно опасный недостаток: любой из пилотов, отделившийся от «роя», почти всегда становился жертвой. Крестonosцы 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 переключившиеся 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; даже во время атаки надо следить и знать, что делается кругом, а не смотреть за самолётом противника, по которому ведётся атака;
- б) не отрываться от группы; преследовать выходящие из боя самолёты противника только по команде командира;
- в) все самолёты группы должны иметь между собой хорошо 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 ни в какие преследования или затяжной бой, а старается применять только короткие атаки с выходом вверх.

Особым вопросом, помимо всего изложенного и недосказанного, стояло применение реактивных снарядов на И-15З, И-16, в последующем — на других истребителях советских авиаконструкторов. Было довольно сложно в запредельных условиях групповых и личных поединков добиться высокой результативности стрельбы снарядами, прежде всего, по истребителям противника. Суть была отнюдь не в изворотливости последнего посредством полного «выжимания» «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 следователь-



но — ухудшались манёвренность, скороподъёмность, исполнение фигур классического и высшего боевого пилотажа.

Памятуя о боевом опыте по выжиганию летучих самураев в небе Китая и Монголии, было рекомендовано 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 авиаформирований 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 самоотрёпённость, безволие и слабохарактерность, 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 за-



рубешной 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.

Да, 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 одному лётчику-истребителю явно недостаточно. Неважно, какому — «соколу Сталина», «орлу Гитлера», «ястребу Муссоллини», «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 горючее и боеприпасы.

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 н а д о д е р ж а т ь 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 авиагруппы



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 радиозфире 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, интендантского составов — особая книга, что должен понимать школьник и «белобилетник». Наоборот, мало кто знает и помнит, что И-16 участвовали в беспрецедентной акции — 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 — нынешней Российской Федерации...

Многие отважные сыны Родины стали Героями Советского Союза. Многие — не дожили до Дня Победы, жизнью своей приблизив её и многомиллионное ликование народов 9 мая 1945



года. Другие — погибли в плену, репрессировались по возвращению, преступно унижались на допросах ищайками «СМЕР-Ша», 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 наимпечальнейшему сожалению, погибли в мирное время в автотоккатастрофах, 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 запивали, 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 сталинско-хрущёвские цензоры, их сусловско-брежневские последователи из ряда оголтело-атеистских «борцов» с человеколюбием и Верой Христовой.

Суть авторской позиции и транскрипции заключается не в мемуаристике маршальско-генеральской когорты Советских ВВС, а в понимании и знании боевого и послевоенного пути-судьбинушки **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, разного рода 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 профес-



сии, лётчики, в большинстве своём — эрудированные, вспыльчиво-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 обыкновенный «летун», набедокуривший где-либо, с кем бы то ни было, был обречён, ибо «позорил и унижал достоинство» своего рода войск — фронтовой авиации.

Заложники войны, обречённые унести её с собою, пользовались привилегированным положением в обществе, что также служило не только устройству специфичного «авиамирка», но и порождало зависть со стороны представителей других родов Вооружённых Сил, в чём-то ущемлённых, на примере хотя бы «сталинских гонораров». Сюда же, как фактор токообразующего звена, включались великолепные 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 вся семья из-за ошибочной (однако документальной) похоронки. Термин «пропавший без вести» — ещё 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 переплытии водных просторов и тонули, не рассчитав собственных 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» — лишь 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»...

Месть 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 мессиве 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-Вульфы», «Аэрокобры» и «Юнкерсы», «Дорнье» и «Томагауки», «Кертиссы» и «Саеты», «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 уступающего 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 назидаание потомкам...

*При орденах или с медалью,
Или калеки из калек...
Победой, Горем и печалью
Объединённые навек!*



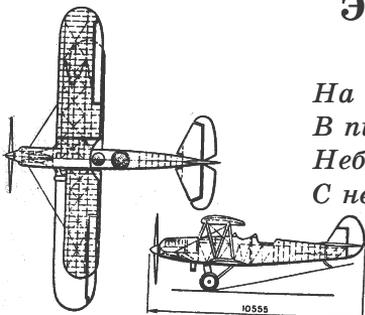
*Автограф
на память*



Самолёты строились не сразу...



ЭПИЛОГ



*На взлёте лет промчат нас озаренья.
В пике судьбы вращаются года...
Небoproходцы старших поколений
С небес тревожат юные сердца!*

Из поэтической тетради авторов
«Долг памяти», 2000–2007 гг.

К 1944 году ОКБ Н.Н. Поликарпова переводится под эгиду 18-го Главного управления НКАП, курировавшего исследование и проектирование в ракетостроительной области. К этому времени профессор и депутат Верховного Совета СССР Поликарпов совмещает конструкторскую деятельность с руководством кафедрой «Конструкция и проектирование самолётов» в МАИ. Призывая студентов досконально штудировать историю отечественной авиации, он несказанно переживает за дочь Марианну, ушедшую из МАИ на юрфак МГУ по собственному желанию. В многочисленных лекциях, беседах, советах, Николай Николаевич наставляет молодёжь на оттачивание черчения, начертательной геометрии, видит смысл совершенствования курсов прочности и аэродинамики, готовит к печати книгу «Конструкция самолёта». Многим на всю жизнь врезался в память доклад её энергичного автора, приуроченный к юбилейным датам отечественной и зарубежной авиации, озвученный им накануне Нового — 1944 года...

Игнорируя первые признаки недомогания, а порой умалчивая о них, Поликарпов продолжает заниматься проектированием истребителей, сотрудничает с ЦАГИ, НИИ ВВС, изучает фронтную корреспонденцию. Победив высокую температуру и болезнь, не получившую точного диагноза, «король истребите-



лей» вновь проигрывает в плане внедрения высотного пушечного моноплана в массы. Здесь 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 (по расчётам) «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 стремительного перспективного высотного перехватчика мог стать обезболивающим для Главного, отказывавшегося от морфия. Увы, доказать теорему «От опытного экземпляра к серийному образцу» — конструктору и соратникам не удалось...

Немного учёл Поликарпов и коллектив о неудачах и победах КБ В. Мессершмитта и Э. Хейнкеля в реактивном направлении — война ввела непреодолимое табу на контакт с лично знавшими друг друга авиаграндами, исключила даже намёк на понятие «друг». 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).

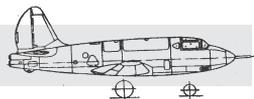
О перипетиях и горе вокруг БИ-1 Николай Николаевич знал, плюс его КБ располагало секретнейшими чертежами ФАУ-1 Вернера фон Брауна. Как и благодаря кому документы из Пенемюнде попали к русским-контрразведывательно-авиационная загадка XX века. Безусловно одно: успехи немцев и спешность доводки БИ-1, взвинченная ускоренным ритмом, навязанным И. Сталиным, прямо способствовали проектированию ракетного истребителя поликарповцев, образно именуемого «Малютка». Неслучайно и то, что ОКБ будет заниматься разработкой и испытаниями реактивных самолётов-снарядов позднее, под лидерством нового начальника В.Н. Челомея, что самолётостроение в его рядах будет исключено...



Расчётные данные и параметры «Малютки» были следующими: длина 7,3 м, взлётный вес 2795 кг, размах крыла при его площади 8 м^2 — 7,5 м. Силовая установка РНИИ развивала тягу 1400 кг, потребляя керосин и азотную кислоту в качестве окислителя. По расчётам создателей ЖРД и экспериментального летательного аппарата, «Малютка» могла развить 875 км/ч, достичь скороподъёмности 5000 м/1 мин., практического потолка от 12-ти до 15 000 метров. Это означало, что истребитель-перехватчик мог вплотную приблизиться к скоростному рубежу 900 км/ч у земли.

Самолёт предназначался для оперативного перехвата бомбардировщиков, 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 — выражаясь по-американски автомобильно, за «круиз-контроль» (поддержание заданного режима скорости). Горючее и окислитель подавались в РНИИ 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» сбрасывались не мешки с песком как на воздушном шаре, а определённый литраж воды из спецбачка, что выравнивало дифферент на нос или корму. Особенностью конструкции реактивного моноплана с необычной формой крыла была не только быстрая выработка топлива в ходе перехвата, но и его планирование с неработающим двигателем при посадке. Борт-арсенал предполагалось зарядить боезапасом пары 23-мм пушек.

Содружество авиаинженеров во главе с тяжело болевшим Н.Н. Поликарповым одним из первых в Мире предусмотрело важность и необходимость присутствия в рядах Советских ВВС учебно-тренировочного ракетоплана. Двухместный ракетопланёр-самолёт создавался, по замыслам соавторов, 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 лимита 55 км/ч. Названные труды, как и четырёхмоторный бомбер ББ, так и остались проектами, повторив судьбу одномоторного пассажирского «Лимузина»...

По весенней распутице 1944-го Николай Николаевич 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 смертельный диагноз — рак. Видный хирург института Склифосовского С.С. Юдин предложил единственный шанс к спасению жизни — срочную операцию.

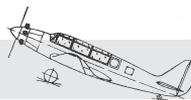
Решившись на её исполнение, Сергей Сергеевич с великой ответственностью оперировал Поликарпова в течение нескольких часов, и всё-таки, выйдя из операционной со слезами на глазах, сказал Александре и Марианне Поликарповым:

— 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 известных консультантов, он принимает близких, настоящих друзей и единомышленников, «нарушает дисциплину», активно участвуя в текущих делах и проектах своего прославленного ОКБ.

Почувствовав себя немного лучше, Поликарпов настаивает на переводе в родной «стационар» — 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 Владимира Демидова. Встречается с ветераном своего коллектива Дмитрием Томашевичем, которого он спас из лагеря после трагедии И-180 и Валерия Чкалова.

Волевой и одарённый человек, гиревик по молодости, отличный математик и художник, православный и беспартийный гражданин пролетарско-безбожной Родины цепко держался за жизнь, сопротивляясь гнетущему пришествию смерти. Николай Николаевич старался не впасть в забвение, игнорировал бо-



леутоляющие средства, преодолевая приступы боли работал, работал и призывал трудиться во славу и благо сражающейся Отчизны. По воспоминаниям друзей и близких, Поликарпов 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 своим доказавший как легендарный Икар — 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 читал и помнил 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!»...

Психологически многотоннажный вес траура, невосполнимая потеря аукнулись болью в сердцах ветеранов, выживших в Китае, Монголии, Испании, в лютом холоде Заполярья, в разноликой среде пилотов Гражданского Воздушного Флота, 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 поверх-



ности вод и под ними, от потерь на производстве и в тылу, от непредсказуемости и катастрофичности военного времени, на границе которого еле-еле светилась тонкой ниточкой бесцветная кромка зарождающегося Зарева Победы. Но 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? А вдруг, в его обострённом экстранеординарном разуме пролетело четверостишие поэта Матусовского:

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

Обидно, что замечательного орловца, земляка авторов книги, вынудили или обязали напрягать геркулесову мощь интеллекта только лишь на военщину. Видится насквозь — не будь войн, творец грозных машин создал и выпустил бы в небо передовые



скоростные пассажирские и грузовые лайнеры, а может, что и ещё, коль он коснулся редкостной схемы «утка».

... Новое время переломит СССР без войны и завоевателей. 9 Мая Виктор и Сергей Рассохины, получавшие проникновенные письма и советы от М.Н. Поликарповой-Коршуновой и её сына А.В. Коршунова, стоят под ливнем с непокрытыми головами на Московском шоссе Орла у памятника Н.Н. Поликарпову. В его руках — выстраданный И-16, полномасштабную копию которого давно пора установить в Калинино или Ливнах, как и обелиск Подвигам пилотов, летавших на У-2 (ПО-2)...

Миряне и недруги! Будете в Орле и в Ливнах, в Москве ли, в Калинино, поклонитесь и снимите шапку перед Богатырём Мысли, на чьих машинах завоёвывалась свобода и независимость народов России, Азии и Европы!

9 Мая 2001–10 мая 2007 гг., Россия, Орёл —
командировки по РФ и странам СНГ —
Калинино-на-Сосне—Орёл.



*Цветы знаменитому
земляку*



Книги с автографом — ветеранам...



*Замечательному сыну Земли русской,
выдающемуся авиаконструктору
Николаю Николаевичу Поликарпову,
его друзьям, богатырям Советской авиамысли,
отважным лётчикам ВВС СССР*

П О С В Я Щ А Е Т С Я

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОЛОГ	4
Глава первая. ЗОВ НЕБА	9
Глава вторая. ИСПЫТАНИЯ — ВСЮДУ	62
Глава третья. ТИХОХОДНОСТЬ В КОЗЫРИ!	93
Глава четвёртая. «ВРЕДИТЕЛИ — ТРУДЯЩИМСЯ!»	142
Глава пятая. ВИРАЖИ ЛИХОЛЕТЬЯ	182
Глава шестая. ПОДРЕЖИМНОЕ ПИКЕ	252
Глава седьмая. БАТОРЫ НА «ЧАЙКАХ» И «ИПАЧКАХ» ...	383
Глава восьмая. В БИТВАХ С АГРЕССОРОМ	479
Глава девятая. ПРИЗВАННЫЕ ГИБНУТЬ И ПОВЕЖДАТЬ .	595
ЭПИЛОГ	683



Материалы для книги собирали ещё
во время службы в армии и на флоте

Виктор Васильевич Рассохин

•

Сергей Викторович Рассохин



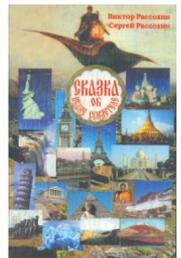
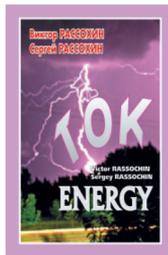
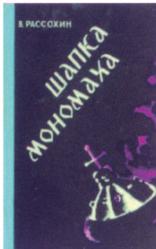
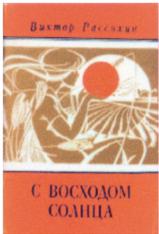
СЕРДЦЕ НАД ОБЛАКАМИ

Фото, дизайн, редакция и транспортное обеспечение авторов

Коррекция авторов

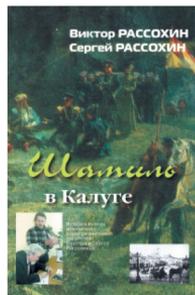
Отпечатано с готового оригинал-макета в ОАО "Типография "Труд".
302028, г. Орёл, ул. Ленина, 1.

Авторы – читателям



1-е издание

2-е издание



1-е издание

2-е издание

Памятные встречи



Марианна Николаевна Поликарпова
(Коршунова) с мужем и сыном в
школьном музее



Новые книги – учащимся



Любитель-рыбак А. Ф. Черниговцев
во все времена года на родной реке

КАЛИНИНО
●
ЛИВНЫ



ПОСВЯЩЕНИЕ

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



Дар Ливенскому лицу –
у портрета С. Н. Булгакова
(о. Сергия)



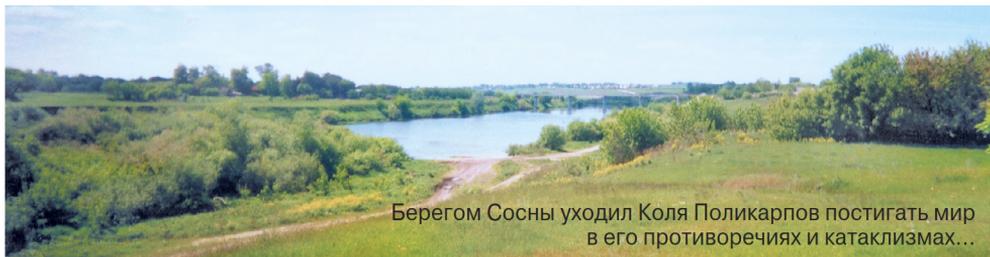
Приехали в гости
с подарком



Чета Шелопаевых –
соседи школы-музея
Н. Н. Поликарпова



С Ниной Ильиничной
Калининой – Героем
Социалистического
Труда, чей отец дружил
с семьёй Поликарповых



Берегом Сосны уходил Коля Поликарпов постигать мир
в его противоречиях и катаклизмах...

Издание осуществлено благодаря вниманию коллективов и руководителей Орловщины и России

Свердловский район – **Н. В. Азаров**
ООО “Агрофест-Орёл” – **В. А. Адаменко**
ООО “Агрико” – **В. С. Бовин** (Москва)
ОАО “Юбилейное” – **В. Н. Батов**
ЗАО “Юность” – **С. А. Будагов**
ООО “Возрождение” – братья **Бутусовы**
ОПХ НПО “Стрелецкое”
– **Ю. С. Белоусько**
ООО “РИМЕКС” – **В. Е. Волченков**
ОАО “Гамма” – **А. И. Гапонов**
ООО “ТЕХНОРОС” – **О. А. Губа**
Администрация г. Орла – **В. В. Глухов**
ЗАО “Троицкое” – **М. В. Гречихин**
Агрофирма “Болховская”
– **М. Л. Дорощев**
ЗАО “Орёлмебель” – **В. И. Ефимовых**
Агрофирма “Мценская” – **Н. А. Жернов**
ОАО “Ленинское” – **Л. Н. Захаров**
Орловский ЦСМС – **В. И. Ковалёв**
Мэр г. Ливны – **Ю. В. Коростелкин**
ОАО “Орёлтекмаш” – **А. П. Литвинов**
Орловский район – **В. Н. Логвинов**
ЗАО “Куракинское” – **В. М. Мишин**
СПК “Заря” – **В. З. Молодчинин**
Агрофирма “Нерусса” –
А. Н. Максимкин
Орловский филиал ОАО “ЦентрТелеком”
– **И. Д. Махов**
СПК “Луганское” – **В. М. Марахин**
ЗАО “ТЕХНОБЕЛМЕТ” – **В. А. Пикулин**
ЗАО “Жилстрой” – **А. Н. Петров**
КСП “Богородицкое” – **В. В. Селищев**
ООО “Модуль-2” – братья **Судариковы**
КСП “Русь” – братья **Сёмочкины**
ОСПАЗ – **В. И. Харитонов**
ОАО “Этанол” (г. Ливны) –
В. С. Чурочкин
Управление занятости населения
Орловской области – **А. И. Шведов**

ЗАО “Промсвязьмонтажсервис” –
С. Л. Астапов
Совхоз “Коммунальник” –
С. А. Балашова
Агрофирма “Маслово” –
Ю. М. Выходов, А. Н. Дрогайцев,
М. К. Рамазанов
УФСИН Минюста по Орловской области
– **А. В. Гнездилов, В. А. Суровцев**
Лошаковская сельская администрация
– **Н. В. Галкин**
ОАО “Орёлсибгазаппарат” –
Н. Н. Дубровин
Русская Православная Церковь –
Паисий, И. Ф. Троицкий,
Пантелеимон, В. В. Дорош.
ОАО “Орёлнефтепродукт” –
Н. Ф. Емельянов
Индивидуальный предприниматель –
Р. В. Ильичёв
Герой Социалистического Труда –
В. Д. Кузнецов
ОАО “Межгосметиз-Мценск” –
В. П. Костюченко
Профсоюз машиностроителей –
В. П. Кузнецов
ОАО “Промприбор” (г. Ливны) –
Н. И. Кобылкин
ОАО “Орловский хлебокомбинат” –
Г. И. Конова
УВД Орловской области и ГИБДД –
А. Ю. Коршунов, Н. И. Головкин,
Л. А. Пашин
Автосервис “Самара” – **С. И. Корнеев,**
Д. С. Корнеев
Управление механизации “Орёлстрой” –
В. А. Курин
Новодеревеньковский район –
С. Н. Медведев
АООТ “Ливенский машиностроительный
завод” – **Н. А. Мельников**
ОАО “Орловская инвестиционно-
земельная компания” – **О. Я. Одинцова**
Знаменская поселковая администрация
– **Ю. В. Соколов**

Николай Николаевич Поликарпов



1892–1944



Боевая авиация XX века – канва новой книги Виктора и Сергея Рассохиных. Исследование открывает забытые имена и факты в истории мирового самолётостроения и воздушных войн.

