

ТУПОЛЕВ



Николай
Бодрихин



ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Annotation

Андрей Николаевич Туполев — выдающийся русский авиаконструктор, руководивший проектированием и производством ста типов самолетов, во многом определивших лицо мировой авиации в XX столетии. Также он — разработчик торпедных катеров, глиссеров, амфибий, аэросаней, дирижаблей. Ученик Н. Е. Жуковского, вместе с ним был основателем Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) — мощного авиационного научного центра, а затем возглавлял собственное конструкторское бюро. Залог успешного творчества Туполева — талант и глубокие знания, крупномасштабное мышление и внимание к мельчайшим деталям, исключительная целеустремленность и полная самоотдача, умение руководить и принимать единственно правильное решение под личную ответственность. Он пользовался огромным авторитетом в государстве, которое благодаря его деятельности получило мощную стратегическую авиацию. Он — единственный в истории авиации человек, чей первый самолет-авиетка взлетел в воздух еще в 1923 году, а в 1968-м, почти полвека спустя, он проводил в полет свой первый сверхзвуковой пассажирский лайнер — Ту-144.

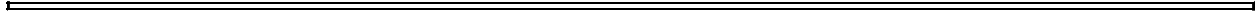
- [Николай Бодрихин](#)
 - [АВИАКОНСТРУКТОР, ОПЕРЕДИВШИЙ ВРЕМЯ](#)
 - [ПРЕДИСЛОВИЕ](#)
 - [Глава первая](#)
 - [Корни](#)
 - [Детство](#)
 - [Студенчество](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Выбор пути](#)
 - [Первый аэроплан](#)
 - [Преподавательская деятельность](#)
 - [Дирижаблестроение и гидродинамика](#)
 - [Первый цельнометаллический](#)
 - [«Пролетарий» и «Наш ответ Чемберлену»](#)
 - [Строительство](#)
 - [Моторы](#)
 - [Краса и гордость](#)

- [Истребители](#)
 - [Дальний морской разведчик](#)
 - [Начало пассажирской эпопеи](#)
- [Глава третья](#)
 - [Рекордсмены и гиганты](#)
 - [Восьмимоторный несчастливец](#)
 - [Морские лодки, разведчики, крейсера](#)
 - [Всё выше и выше](#)
 - [Боевые машины](#)
 - [Тернии творчества](#)
- [Глава четвертая](#)
 - [Тыл и фронт](#)
 - [Фронтвой бомбардировщик](#)
 - [Москва — Омск — Москва](#)
 - [Тяжелый бомбардировщик нового поколения](#)
- [Глава пятая](#)
 - [Первые реактивные](#)
 - [Заокеанские уроки](#)
 - [«Тушка»](#)
 - [Главный самолет](#)
 - [Надежда и опора](#)
 - [Попытка сверхзвука](#)
 - [Тяжелый перехватчик](#)
 - [Сверхзвук](#)
 - [Атомный самолет](#)
 - [Дальний противолодочный](#)
 - [Лайнеры](#)
 - [Сверхзвуковой пассажирский](#)
 - [ВКС и БЛА, БЛА, БЛА](#)
 - [Лебединая песня](#)
- [ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ А. Н. ТУПОЛЕВА](#)
- [ЛИТЕРАТУРА](#)
- [Иллюстрации](#)
- [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)

- [5](#)
- [6](#)
- [7](#)
- [8](#)
- [9](#)
- [10](#)
- [11](#)
- [12](#)
- [13](#)
- [14](#)
- [15](#)
- [16](#)
- [17](#)
- [18](#)
- [19](#)
- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)

- [44](#)
- [45](#)
- [46](#)
- [47](#)
- [48](#)
- [49](#)
- [50](#)
- [51](#)
- [52](#)
- [53](#)
- [54](#)
- [55](#)
- [56](#)
- [57](#)
- [58](#)
- [59](#)
- [60](#)
- [61](#)
- [62](#)
- [63](#)
- [64](#)
- [65](#)
- [66](#)
- [67](#)
- [68](#)
- [69](#)
- [70](#)
- [71](#)
- [72](#)
- [73](#)
- [74](#)
- [75](#)
- [76](#)
- [77](#)
- [78](#)
- [79](#)
- [80](#)
- [81](#)
- [82](#)

- [83](#)
- [84](#)
- [85](#)
- [86](#)



Николай Бодрихин ТУПОЛЕВ

*Своим дорогим товарищам, выпускникам МВТУ,
посвящаю.*

*Авиация — это таран, проламывающий стену
незнания для разных наук.*

А. Н. Туполев

*Нужно помнить свою историю и людей, с любовью
ее делавших.*

02.09.1972. А. Н.Туполев

АВИАКОНСТРУКТОР, ОПЕРЕДИВШИЙ ВРЕМЯ



Вниманию читателей предлагается книга, посвященная жизни и творчеству выдающегося отечественного авиаконструктора и организатора авиационного производства — Андрея Николаевича Туполева.

Родившийся в центре России, Андрей Николаевич, как истинный патриот, несмотря на сложнейшие коллизии, пережитые нашей страной в XX веке, всю свою жизнь без остатка посвятил Родине. Уже в раннем возрасте его любознательность была направлена на изучение законов природы, различных явлений в технике, в том числе и авиации. Его формирование как крупного авиационного специалиста началось в начале XX века в стенах Императорского Московского технического училища под непосредственным руководством и с участием Н. Е. Жуковского.

В 1920-е годы Андрей Николаевич, работая в авиационном отделе ЦАГИ, предлагает организацию нового направления в самолетостроении и берет на себя ответственность разработать конструкцию цельнометаллических самолетов из легких алюминиевых сплавов.

В кратчайшие сроки был создан блестящий коллектив творцов-единомышленников, и началась разработка самолетов различного назначения: от одноместных истребителей до самолетов-гигантов, поразивших воображение всего мира. В предвоенные годы тяжелые туполевские самолеты составили основу нашей бомбардировочной авиации.

В годы Второй мировой войны коллектив А. Н. Туполева с еще большим ускорением и полной отдачей сил передает в серийное производство один из лучших фронтовых бомбардировщиков той войны — самолет Ту-2.

Сразу же после окончания Великой Отечественной войны Андрей Николаевич получил задание на разработку нового типа бомбардировщика на основе американского Б-29. Эта сложнейшая программа была осуществлена в кратчайшие сроки: появился самолет Ту-4 — первый носитель ядерного оружия. Так страна получила надежный щит и

огромный задел для производства новейших образцов авиационной техники.

Огромен вклад А. Н. Туполева и его ОКБ в создание тяжелых дозвуковых и сверхзвуковых реактивных самолетов. В 1950—1960-е годы появились дальние бомбардировщики Ту-16, стратегические бомбардировщики Ту-95, сверхзвуковые боевые самолеты Ту-22, Ту-128 и комплексы на их основе, первые отечественные реактивные пассажирские самолеты Ту-104 и Ту-114. В эти же годы в ОКБ проводились практические работы по созданию целой серии беспилотных самолетов различного класса, а также первого в мире сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144 и массовых пассажирских магистральных самолетов Ту-134 и Ту-154.

Коллектив ОКБ под руководством Андрея Николаевича решал сложнейшие конструкторские и технологические задачи для производства различных образцов авиационной техники, планомерно наращивал свой творческий и профессиональный потенциал, выводя отечественное самолетостроение на мировой уровень. Имена многих сотрудников вместе с именем Андрея Николаевича навечно записаны в анналы мировой авиации.

Андрей Николаевич был требователен к себе и ко всем, кто с ним работал, независимо от их служебного положения. Последние и самые ответственные решения он принимал лично, надежно отвечая за конечный результат — создание лучших самолетов в мире.

В настоящее время ОАО «Туполев» — преемник славных традиций ОКБ А. Н. Туполева — продолжает плодотворно работать над проектированием современной авиационной техники как гражданского, так специального и военного назначения, постоянно сверяя свои дела с тем огромным интеллектуальным потенциалом, который оставил нам Андрей Николаевич Туполев.

Президент ОАО «Туполев»

Александр Бобрышев

ПРЕДИСЛОВИЕ

Трудно найти другого такого человека, Инженера, Творца и Организатора с большой буквы, чьи профессиональные интересы были бы столь широки. Труд Андрея Николаевича Туполева привел к поразительно масштабным и значимым результатам, всю жизнь он стоял на самых ответственных военно-технических (фактически — политических!) должностях, определявших благополучие и саму возможность существования страны, где он жил.

Туполев — разработчик, руководитель конструкторских коллективов и организатор производства многих военных и пассажирских, прежде всего многомоторных, самых разных самолетов — винтовых и реактивных, бомбардировщиков и перехватчиков, торпедоносцев и разведчиков, ракетоносцев и гражданских воздушных судов... Всего в возглавляемом им конструкторском бюро было создано более ста типов самолетов! Он руководил разработками нескольких серийных (принятых на вооружение) торпедных катеров, амфибий, глиссеров, аэросаней, планеров, дирижаблей.

Николай Егорович Жуковский со своими учениками, среди которых уже тогда выделялся Андрей Николаевич Туполев, взялись за создание ЦАГИ — Центрального аэрогидродинамического института — научной базы авиации и ряда других, близких к ней областей техники. Создание в СССР тяжелых многомоторных самолетов без соответствующих научных исследований специалистов ЦАГИ во многом бы было авантюристичным и, без сомнения, повлекло бы за собой многочисленные неудачи. Благодаря Туполеву советская авиапромышленность не только получила первоклассные крылатые машины, но и избежала многих дорогостоящих ошибок, что и предопределило стремительное развитие отрасли в 1960-е годы.

В 1920–1930-е годы Андрей Николаевич активно участвовал в строительстве новых корпусов для отделов ЦАГИ — авиации, гидроавиации и опытного строительства (АГОС) и конструкторского отдела сектора опытного строительства (КОСОС), известного здания на набережной Яузы, названной сегодня его именем. Именно он был подлинным инициатором создания целого авиационного квартала неподалеку от стен МВТУ^[1], обосновавшим перед правительством необходимость создания этих подразделений и добившимся выделения фондов и средств.

Архитектором здания КОСОС был В. А. Веснин, впоследствии президент Академии архитектуры СССР. Нередко Туполев самостоятельно решал различные задачи, возникавшие в ходе строительства — от вопросов снабжения и механизации строительных работ, до увязывания архитектурных и финансовых проблем. Так, в одном из писем из ЦАГИ в правительство (ВСНХ), хранящемся в музее Н. Е. Жуковского, все основные размеры названных зданий и внутренних помещений вписаны лично Туполевым. Интересно, что в 1925 году он был избран в состав строительной комиссии ЦАГИ.

В начале 1936 года Туполев был назначен первым заместителем начальника и главным инженером Главного управления авиационной промышленности (ГУАП), оставшись при этом главным конструктором и руководителем опытного самолетостроения ЦАГИ. Сознавая необходимость сугубо научного подхода при проектировании и производстве все более тяжелых и скоростных самолетов, Туполев остро поставил перед правительством задачу создания нового, существенно более масштабного комплекса ЦАГИ, новой гигантской аэродинамической трубы, позволявшей проводить натурные испытания самолетов или хотя бы отдельных элементов. Полным ходом шла индустриализация, и Андрей Николаевич встретил взаимопонимание на самом высоком уровне, прежде всего у наркома тяжелой промышленности СССР Г. К. Орджоникидзе. Андрей Николаевич лично участвовал в разработке концепции и принятии решений по проекту «нового ЦАГИ», лично подбирал место, участвовал в архитектурной и инженерных разработках, часто ездил к Орджоникидзе и в другие инстанции, решая вопросы финансирования.

Так, с 1934 года стал появляться на карте известный сегодня наукоград, город авиации Жуковский (до 1947 года — поселок Стаханово), своим возникновением прежде всего обязанный Туполеву. Память о Туполеве в Жуковском жива: названия «Туполевская база», «Туполевский центр» знакомы здесь многим, ну а улицу Туполева и шоссе Туполева, те самые, по которым он сотни раз приезжал сюда, наверное, можно считать знаками официального признания.

Туполев был горячим приверженцем и одним из основателей производства в стране «крылатого металла» — кольчугалюминия, замещенного впоследствии более технологичными дюралюмином и иными алюминиевыми сплавами. Уже в 1924 году он построил первый цельнометаллический самолет — АНТ-2. В условиях, когда стоимость древесины и ее удельный вес были существенно ниже соответствующих характеристик в то время дорогостоящих алюминиевых сплавов, а

обрабатываемость была более простой и лучше изученной, настойчивость Андрея Николаевича, помимо уверенности в своей правоте, требовала очевидного мужества.

Уже со второй половины 1920-х годов появление практически каждого самолета, создаваемого под руководством Туполева, становится достижением не только техническим, но и политическим. Абсолютное большинство самолетов Туполева были тяжелыми, самыми сложными в проектировании и производстве, дорогими серийными промышленными изделиями своего времени; они не только свидетельствовали о научно-технической и интеллектуальной мощи страны, создавшей их, гарантировали ее стабильность, но были самым грозным наступательным оружием своего времени.

Его творческого наследия хватило на целый век — от создания одного из первых советских самолетов до сконструированных при его непосредственном участии крылатых машин, которые и сегодня перевозят людей и грузы, несут боевое дежурство в десятках стран мира.

Ну а боевые корабли стратегической авиации России, важнейший элемент ядерной триады страны, носят исключительно имя Туполева — Ту-22МЗ, Ту-95МС, Ту-160.

На 1 января 2003 года на самолетах с марками «АНТ» и «Ту» было установлено 269 мировых рекордов. Большинство машин-рекордсменов были разработаны при жизни Андрея Николаевича.

Создав один из первых оригинальных советских самолетов, он руководил проектированием Ту-144 — первого сверхзвукового пассажирского самолета и Ту-155 — первого самолета на криогенном топливе, вплотную подошел к созданию воздушно-космического самолета и лайнера с ядерной силовой установкой, благословил аванпроект сильнейшего боевого самолета XX века — Ту-160.

«Аэрофлот» и другие компании гражданской авиации в России и за ее пределами вот уже более сорока лет эксплуатируют лайнеры, созданные под руководством Туполева, — Ту-134 и Ту-154.

По одаренности, настойчивости, колоссальному инженерному и организаторскому таланту, по вкладу в развитие мировой авиации Андрея Николаевича Туполева на обозримом от начала XXI века участке истории можно сравнить разве что с другим русским авиаконструктором — Игорем Ивановичем Сикорским. Они были почти ровесниками (Сикорский — на полгода младше), оба умерли в 1972 году, оба создали более ста типов летательных аппаратов. Если Туполев ориентировался на разработку все более крупных и скоростных самолетов, то Сикорский, еще до Первой

мировой войны построивший четырехмоторный «Русский Витязь», а немного позднее — самолет «Илья Муромец», во время революции эмигрировал из России, создал полтора десятка летающих лодок, клиперов, амфибий и даже лайнеров, а затем стал успешным конструктором и производителем вертолетов в США.

Андрей Николаевич Туполев да еще, пожалуй, его ученик, творец ракетно-космических систем Сергей Павлович Королев, могли привлечь к своим работам любого гражданина СССР — порой они лично определяли оклад своим сотрудникам, наделяли их квартирами, машинами, дачами... Причем делалось это в условиях советского государства, социалистического хозяйствования, то есть в условиях жесткой финансовой дисциплины. Так что от их «замов по финансам» требовалось немало талантов, чтобы бухгалтерские отчеты «фирм» оставались безукоризненными. Впрочем, бесталанных людей в этих «фирмах», наверное, вовсе не было.

В то же время только применительно к этим двоим — Туполеву и Королеву можно, наверное, отнести понятие реализованной творческой свободы в техническом созидании. Будучи широко одаренными, высокообразованными людьми, они четко давали себе отчет об экономических возможностях государства, крайне редко используя свои «великокняжеские» возможности и никогда не ставя перед правительством, а фактически перед своими соотечественниками, «неподъемных», за пределами дорогостоящих задач.

В период творческого расцвета этих людей некому было критиковать. Политическое и военное руководство страны после войны относилось к ним с искренним уважением, граничащим с заискиванием. «Пишущая братия» удерживалась от них на почтительном «режимном» расстоянии. Их «изделия» в свое время были настолько грандиозны и совершенны, что сами по себе перегораживали размывающие ручейки инсинуаций и домыслов.

Рассказывают, что министр авиационной промышленности СССР П. В. Дементьев, человек жесткий, а порой и резкий, что сегодня вменяется в черты крупного руководителя, но обладавший великолепным чувством юмора, в узком кругу на замечание одного из знакомых: «Как же вы обходитесь с такими светилами?» — в тон ему отвечал: «Как? Они приходят, приносят мне чертежи, а мне приходится, расшибая лоб, проталкивать их изобретения на производстве... Вот и все обхождение».

Сложилось так, что с уходом Андрея Николаевича в жизни страны постепенно перестала ощущаться жесткая политическая воля. Социализм

сменился периодом застоя, после застоя началась перестройка, а затем — реконструкция капитализма в его «дикой» форме. Туполев, не будучи членом партии, что настойчиво вменялось большинству «строителей нового общества», был подлинным творцом великих свершений в СССР: строительства социализма, борьбы с иностранным нашествием, противостояния сильнейшим державам мира.

Писать о Туполеве при его жизни было сложно. Он, как человек, обладавший художественным вкусом и тонким чувством юмора, отстраненно реагировал на такие попытки, нередко отказывался читать посвященные ему заметки, порой саркастически едко высмеивал авторов.

Сам Туполев писать откровенно не любил, то шутливо ссылаясь на свой неважный почерк, то назидательно изрекая: «Я не пишу, я делаю».

Сохранилась стенограмма заседания Комиссии ЦАГИ от 28 сентября 1926 года, где ближайшие соратники — С. А. Чаплыгин, Б. Н. Юрьев призывают Туполева к публикации научных трудов. «Не выпускаются научные труды, и получается несоответствие с научным институтом», — говорит Чаплыгин. «Результаты нужно резюмировать, необходимо, чтобы книга „покрывала“ такую-то и такую-то работу», — вторил ему Юрьев.

«Не нужно так ставить вопрос, — парирует Туполев. — Наша работа, результатом которой является постройка самолетов, отнимает настолько много сил и энергии, что я ни одной строчки не пишу... А промышленность требует людей, которые обладают известным умением, а не книг. Времени нет для печатания. Нельзя заставить нас сидеть за книгой, когда военно-воздушные силы требуют истребитель... Сейчас промышленность требует от нас приложения всех сил».

Столь же откровенно Туполев избегал и написания научных трудов, поскольку видел в них способ ухода от науки к наукообразию, к искусственному и корыстному в своей основе повышению значимости каких-либо достижений, порой хитро надуманных. Один из первых и наиболее значимых научных трудов — «Аэродинамический расчет аэропланов» (опубликован в «Трудах авиационного расчетно-испытательного бюро» в 1917 году) А. Н. Туполев написал вместе с Н. Е. Жуковским.

Последовательно и жестко он выступал и против применения в научных трудах громоздких, мало пригодных для расчетов математических формул, большей частью лишь тешащих самолюбие авторов.

«Жуковский был великий математик, президент Математического общества, — говорил Туполев, — а посмотрите его труды — как аккуратно и нечасто прибегает Николай Егорович к математическим формулам,

отчего они тем более наглядны и доступны для понимания многих».

Среди свидетельств и документов о Туполеве большую ценность представляют сведения, собранные заместителем главного конструктора туполевской фирмы, ее старейшим работником Владимиром Михайловичем Вулем, зятем Андрея Николаевича. Эти материалы известны под названием «Туполев А. Н. Черты характера, привычки, слова». К сожалению, отдельной книгой они до сих пор не вышли, хотя частично вошли в сборник «Андрей Николаевич Туполев. Грани дерзновенного творчества», изданный в 1988 году. Владимир Михайлович сумел донести до нас черты характера, манеры, привычки Андрея Николаевича, сохранил примеры его своеобразного блестящего юмора.

Было множество попыток писать о Туполеве, его значимости и многогранности.

Советский писатель Л. И. Гумилевский так вспоминал одну из своих бесед с ним:

«Андрей Николаевич предоставляет такую свободу людям, так или иначе оценивающим его деятельность, что когда однажды мы попросили его ознакомиться с нашим очерком, посвященным ему, хотя бы для того, чтобы проверить фактическую сторону дела, он ответил:

— Читать не буду.

— Почему? — удивляясь, спросили мы.

— Так... Никогда этого не делал и делать не буду!

Это не презрение, не равнодушие к общественному мнению, которым Андрей Николаевич как генеральный конструктор обязан дорожить. Человек творческий, а вместе с тем властный и независимый, он отстаивает эту самую независимость для других с такой же твердостью, как и свою собственную; больше того: своим поведением, своими поступками он учит других этой независимости.

Этой резко сказывающейся в нем черте характера, вероятно, и обязаны многие из его сотрудников своим быстрым ростом и самостоятельностью в работе».

Известно несколько с искренним юмором написанных книг Леонида Львовича Кербера^[2], тесно работавшего с Туполевым в течение нескольких десятилетий. Андрей Николаевич сразу высоко оценил остроумие Кербера, признал его как инженера и помощника. Ну а сам Леонид Львович был неотъемлемой частью туполевского ОКБ, его воспоминания отражают личный взгляд на события, что имеет особую ценность.

Герой Советского Союза номер два, генерал-полковник авиации Н. П. Каманин в своих дневниках, опубликованных в четырехтомнике «Скрытый

космос», пишет, что писатели Е. И. Рябчиков и А. С. Магид просят его помочь установить контакт с А. Н. Туполевым для написания книги. Их повесть «Становление», рассказывающая о довоенном периоде деятельности Туполева, была издана в 1978 году. Для более ранней книги А. С. Магида «Большая жизнь» о русском советском авиаконструкторе Н. Н. Поликарпове Туполев написал краткое предисловие. Отношение Туполева к писателю Магиду, по словам В. М. Вуля, было «снисходительным», а на просьбы других знакомых и малознакомых литераторов что-то рассказать или прокомментировать Туполев чаще добродушно отвечал привычным «не приставай!».

В глубине души досадовал известный поэт и писатель-патриот Феликс Иванович Чуев, рассказывавший автору, что, несмотря на настойчивые и неоднократные попытки, ему так и не удалось не только «разговорить» Андрея Николаевича, но даже добиться аудиенции. У Феликса Ивановича сложились теплые отношения с первым туполевским заместителем, Александром Александровичем Архангельским. Он был приглашен им в свой кабинет, находившийся напротив туполевского, видел и слышал А. Н. Туполева вблизи, а вот пообщаться с ним так и не довелось...

На заключительных страницах одной из своих последних книг, посвященной биографии советского авиаконструктора С. В. Ильюшина, Феликс Чуев сравнивает фигуры Туполева и Ильюшина, приводит десяток характерных и порой остроумных анекдотов, касающихся этих людей.

В последние годы появились книги историков авиации М. Б. Саукке и В. С. Егера, сыновей туполевских сподвижников — Бориса Андреевича Саукке и Сергея Михайловича Егера, где используются бесценные семейные архивы и документы, что позволяет шире взглянуть на исключительную фигуру Андрея Николаевича Туполева.

Техническая сторона творчества Туполева отражена в литературе гораздо шире: можно назвать десятки книг, изданных и в нашей стране и за рубежом, где рассматривается деятельность ОКБ имени А. Н. Туполева, еще большее число книг посвящено отдельным машинам Туполева. Вот далеко не полный список их авторов: В. Г. Ригмант, А. А. Артемьев, А. И. Кандалов, В. В. Котельников, М. А. Маслов, М. Б. Саукке, Д. Б. Хазанов, Н. В. Якубович, Е. Гордон, Б. Ганстон, П. Даффи...

Судьба Туполева обусловлена его поистине творческой конструкторской деятельностью. Более половины жизни этот исключительно целеустремленный человек отдал самолетостроению, последовательно создавая все более совершенные, новаторские самолеты, нередко опережавшие свое время.

Творческий путь Туполева можно разделить на три этапа. Начальный период — под руководством Н. Е. Жуковского — пришелся на время становления новой общественной формации, когда острая потребность в новизне проявлялась порой вне рамок конкретных исторических условий, что иногда приводило к досадным срывам, иногда — к великим озарениям. Довоенные годы — это период создания большинства машин Туполева: от маленьких одномоторных самолетов до гигантских многомоторных кораблей, от машин рекордной дальности полетов до оригинальных истребителей и бомбардировщиков. В мирные годы он стал одним из главных организаторов авиастроения и целого ряда смежных отраслей. Заметим, развитие авиапромышленности в СССР шло в сложнейших условиях холодной войны, почти в изоляции от достижений авиации западных стран. Тем не менее он вывел отечественную авиацию на передовые позиции в мире, которые удерживались и четверть века спустя после его смерти, почти до самого конца XX века!

В годы войны он, великий патриот и труженик, ясно осознавал опасность постигшего его родину иностранного нашествия и сконцентрировал поиски и усилия своего коллектива на создании грозной боевой машины — бомбардировщика Ту-2. Этот самолет по своим летно-тактическим и экономическим характеристикам превосходил все боевые машины своего времени. Ошибки, допущенные на самом высоком уровне, не позволили этому бомбардировщику войти в число массовых боевых самолетов, как он, безусловно, того заслуживал. Сразу после войны стал очевиден новый вызов, который бросила Советской стране несказанно разбогатевшая за годы Второй мировой войны Америка. Вынужденный скопировать выдающийся американский бомбардировщик Б-29, Туполев обеспечил страну самолетом, имевшим возможность нанесения ответного удара.

В течение семи лет, прошедших после войны, были созданы выдающиеся боевые машины — Ту-16 и Ту-95, а позднее Ту-22, которые не уступали, а во многом превосходили лучшие образцы авиационной техники потенциального противника. Это стало возможным потому, что под непосредственным руководством Туполева были освоены необходимые смежные технологии и был достигнут новый, передовой уровень советской авиапромышленности.

Исключительно продуктивно работал руководимый им творческий коллектив над созданием реактивных пассажирских самолетов. Ту-104, Ту-114, Ту-134, Ту-144, Ту-154 составляют гордость отечественной авиации.

Андрей Николаевич был одним из немногих счастливых творцов, кто в большинстве случаев сам ставил перед собой порой грандиозную, почти фантастическую задачу и подвижнически решал ее, опираясь на свой коллектив единомышленников и поддержку государства. Он был единственным в истории авиации человеком, чей первый самолет-авиетка взлетел в воздух с Елизаветинского плаца еще в 1923 году, а в 1968-м, почти полвека спустя, он проводил в полет созданный под его руководством первый сверхзвуковой пассажирский лайнер — Ту-144.

Имя этого великого творца, без преувеличения, должно быть вписано золотыми буквами в историю мировой техники.

Ну а простые и точные слова самого Андрея Николаевича Туполева, набранные золотыми буквами, украшают сегодня одну из центральных колонн в холле его конструкторского бюро в Москве, что на набережной Туполева: «Прогресс авиации обеспечивается коллективным трудом людей».

По форме это действительно так, но по существу именно руководство этим трудом определяет качество прогресса. А руководил коллективом, осуществлявшим проектирование и постройку самолетов «АНТ» и «Ту», в течение пятидесяти лет — с 1922 по 1972 год — А. Н. Туполев.

Автор выражает глубокую признательность за неоценимую помощь в написании настоящей книги дочери А. Н. Туполева, Юлии Андреевне; старейшему работнику туполевского ОКБ бывшему заместителю главного конструктора В. М. Вулю; внуку Андрея Николаевича — Андрею Алексеевичу; вице-президенту ОАО «Туполев» А. М. Затучному, главным конструкторам АНТК имени А. Н. Туполева В. И. Близнюку, Л. Т. Куликову и А. С. Шенгардту; заслуженным летчикам-испытателям СССР, Героям Советского Союза И. К. Ведерникову и С. А. Микояну; заслуженным военным летчикам СССР, десятки лет отлетавшим на разных туполевских машинах, занимавшим должность командующего Дальней авиацией Герою Советского Союза В. В. Решетникову, Герою России П. С. Дейнекину, М. М. Опарину; хранителю и исследователю истории АНТК имени А. Н. Туполева В. Г. Ригманту; историкам авиации В. С. Егеру, А. А. Симонову и А. А. Демину.

Глава первая

ТВЕРЬ И МОСКВА

Корни

Андрей Николаевич Туполев родился 29 октября (10 ноября) 1888 года в усадьбе Пустомазово Тверской губернии Корчевского уезда Суворовской волости в многодетной семье Николая Ивановича и Анны Васильевны Туполевых.

Андрей был шестым, предпоследним ребенком. В семье были (от старшего к младшей): Сергей, Татьяна, Мария, Николай, Вера, Андрей и Наталья. Мать А. Н. Туполева — Анна Васильевна, урожденная Лисицына (1850–1928), родилась в Торжке в семье судебного следователя, окончила в Твери Мариинскую женскую гимназию. Она выросла в высокообразованной семье, хорошо знала русскую и мировую литературу, изящно писала, свободно говорила, кроме русского, по-французски и по-немецки, легко играла на фортепьяно и гитаре, владела нотной грамотой, искусно рисовала, писала маслом и акварелью, то есть была образованна в лучших традициях второй половины XIX века. Позднее Андрей Николаевич вспоминал, что «...ей мы были обязаны тем, что на всю жизнь верили в душевную красоту русского народа». Николай Иванович Туполев (1842–1911), по воспоминаниям Андрея Николаевича, был из сибирских казаков, родом из Сургута. «Мой дед из Сургута переехал в Тобольск и там служил. Семья у него была большая. Часть уехала в Тобольск, для того чтобы учиться, а часть осталась в Сургуте и продолжала заниматься рыбным промыслом», — вспоминал Андрей Николаевич в последнее лето своей жизни. После окончания Тобольской гимназии в 1860 году Николай Иванович Туполев начинает работать учителем арифметики и геометрии в Березовском уездном училище, а через два года, желая продолжить образование, едет в Москву и поступает в университет. Однако, будучи замешанным в народовольческих студенческих выступлениях, диплома не получает и в 1867 году возвращается на педагогическое поприще: вновь преподает арифметику и геометрию, но уже в Угличском уездном училище. Полиция и здесь не оставляет его в покое: с мая 1870 года Николай Иванович под негласным надзором. Он уезжает в Тверскую губернию, где занимает должность нотариуса Тверского окружного суда по городу Корчеве. Андрей Николаевич вспоминал, что «отец тяготился службой... и в 1876 году приобрел небольшой участок земли в 25 км от Кимр, в Тверской губернии, там и обосновался вести сельское хозяйство».

Можно еще раз поразиться великой воле, мужеству и характеру

русского человека — Николая Ивановича Туполева, решившегося независимо, фактически только силами своей семьи хозяйствовать среди дремучих лесов, меченных могучими валунами полей и стоялых болот Тверской губернии. Здесь семь месяцев в году — зима, здесь и сегодня, полтора столетия спустя, легко встретить волка, а то и медведя, здесь, в зоне рискованного земледелия, урожай зерновых более 10 центнеров с гектара (при 45 центнерах с гектара среднемирового показателя) до сих пор считается хорошим. Сильный характер унаследовал от отца Андрей Николаевич, и черты этого характера, да простит мне читатель красное словцо, проступают в контурах крылатых машин, созданных великим конструктором.

Какой бы источник, повествующий о биографии авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева, мы ни держали в руках, в самом начале любого из них стоит фраза, говорящая о месте рождения великого конструктора: «Село (иногда хутор) Пустомазово Тверской губернии», однако Пустомазово никогда не было не только селом, но ни деревней, ни хутором.

В городе Кимры Тверской области живет и трудится краевед Юрий Васильевич Крюков. В 1994 году маленьким тиражом он издал здесь книгу с названием «Загадка сельца Пустомазова, или Что случилось с родиной А. Н. Туполева». Эта документальная повесть на сегодня, наверное, лучший рассказ о родине Туполева.

Свой род Андрей Николаевич Туполев прослеживал до начала XIX века, до заветной Сибири, где его прадед (со слов Николая Ивановича Туполева) «был выборным атаманом казачьей части сибирского войска». Дед Андрея Николаевича, Иван Андреевич, преподавал в Томской гимназии, а десятерым своим детям дал систематическое образование. «Я думаю, что именно в этом поколении Туполевы стали не сословно, а по существу настоящими русскими интеллигентами», — вспоминал позднее конструктор.

Отец во времена царствования Александра II учился в Петербургском университете на юриста. Разумеется, он, как и многие молодые люди, считавшие себя передовыми, просвещенными, либеральными, пекущимися о судьбе России, сочувствовал революционерам и прочим оппозиционерам. И хотя отец Андрея практически не участвовал в революционной деятельности, не состоял в «Народной воле», после убийства царя в начале 1880-х его, как и многих других подозрительных студентов, исключили из университета. Николаю Туполеву запретили жить в обеих столицах и даже в губернских городах. Куда же податься с семьей, в которой уже были дети?

Решили искать счастья на родине жены — Анны Васильевны, которая когда-то училась в гимназии в Твери, а во время знакомства с Николаем Ивановичем жила в Корчеве. «Мама наша была из очень образованной семьи. Сестры ее все окончили тверскую гимназию с золотыми медалями. Братья все были с высшим образованием. Мы росли в очень культурной среде, среди ее родственников», — вспоминала младшая сестра А. Н. Туполева — Наталья Николаевна Зельтина^[3].

Молодая чета с детьми сняла было квартиру в Корчеве (ныне исчезнувшем городе, затопленном Московским морем), но, помыкавшись, решила устроиться в более отдаленном месте. На свои небольшие сбережения и на приданое жены Николай Иванович Туполев купил в Корчевском уезде небольшую усадьбу Пустомазово. Напомним читателям, что города Кимры в те годы не существовало, но было большое село Кимра, славившееся изготовлением самой разной обуви — от обыденных лаптей до претенциозных и, как сказали бы сегодня, «навороченных» кожаных башмаков с латунной отделкой.

Усадьба располагалась возле речушки Лужменки (А. Н. Туполев в свих воспоминаниях называет ее Лунинкой, а его сестра — Луженкой. — Н. Б.), неподалеку от ее впадения в Малую Пудицу. Близ Пустомазова располагались деревни Усово, Симоново, Устиново... До большого села Ильинского, существующего и сегодня, шел добротный «большак».

Возможно, здесь, в недалеком Ильинском, в церкви Смоленской иконы Божией Матери, поставленной еще в 1796 году, в последний год царствования Екатерины II, и был крещен Андрей Николаев сын Туполев... Точнее сказать трудно: архивы Тверской епархии неполные, в самих храмах свидетельства о крещениях, совершенных в XIX веке, отсутствуют.

Ю. В. Крюков пишет: «Туполевы стали владельцами 84-х десятин, или, по-нынешнему, 91,6 гектара земли. Большой усадебный дом с одной стороны окружал сад, с другой — хозяйственные постройки, за которыми стелились поля, луга, выгоны. Дом стоял на фундаменте из крупных диких камней и смотрел на мир не по-деревенски большими окнами». Сам Андрей Николаевич вспоминал позднее, что только четыре десятины земли были пахотными, остальное — лес и болота. Семья вела фактически тяжкую крестьянскую жизнь: других источников для существования не было.

«Я бы не сказал, что семья была патриархальной, семья была, бесспорно, передовая. Жили очень скромно. Никогда на столе у нас не было ни водки, ни вина», — рассказывал Андрей Николаевич в своих последних, записанных на магнитофон в 1972 году и позднее

опубликованных воспоминаниях^[4].

Андрей в молодости был крепко сбитым, здоровым, толковым и выносливым парнем, умевшим обращаться и с плугом, и с цепом, и с косой, и с молотом, и с ружьем, и с рыбацкой снастью. Его помощь для отца, для домашнего хозяйства, скоро стала первостепенной.

«Своя земля, свой дом давали относительную независимость, возможность кормиться своим трудом и помогать крестьянам — это стремление, как мы знаем, было распространено в ту пору среди революционно настроенной интеллигенции, студенческой молодежи», — пишет Ю. В. Крюков. Он же отмечает, что в памяти крестьян Туполев-отец остался хозяином строгим, но справедливым. Семья была уже большая, когда в 1888 году родился шестой ребенок — Андрей, и его, когда подрос, заставляли работать: на Руси в подобных семьях даром хлеб никто не ел, все работали в меру своих сил и возможностей. Материальное положение Туполевых всегда было сложным, были и пожары, и засуха, к 1898 году дело даже дошло до продажи усадьбы за недоимки.

То небольшое время, что оставалось у Андрея после выполнения многочисленных обязанностей по дому, он проводил с братьями и сестрами, со знакомыми деревенскими ребятами. Одному из них — Васе Соколову предстояло сыграть заметную роль в отечественном самолетостроении. Вася был сыном деревенского столяра — Василия Ивановича: профессия столяра в русских деревнях, где почти каждый хозяин был высококлассным плотником, говорила о его исключительной квалификации. Естественно, сын перенял от отца какие-то навыки, что было заметно и по его более тонким и изощренным игрушкам, и по умению быстро сделать «чижа», лук-самострел или рогатку. Потихоньку перенимал мастерство и внимательный Андрей. Позднее, фактически став у руля советского авиастроения, он устроил Василия Васильевича Соколова у себя в ЦАГИ, поручив ему изготовление полномасштабных деревянных макетов новых самолетов — важного этапа производственного цикла. Заметим, что ни одна из туполевских машин, от АНТ-2 до Ту-160, не миновала этого этапа. В должности начальника цеха Василий Васильевич Соколов проработал до восьмидесятых годов...

Но вернемся в Пустомазово начала XX века. Глава семьи — Николай Иванович, несмотря на многие жизненные лишения, был человеком добрым, но «заводным»: при виде сыновнего разгильдяйства или лени он был скор на расправу и мог немедленно «отпустить леща», а то и выпороть.

Сразу после установления советской власти Туполевы создали в усадьбе сельскохозяйственную артель, фактически объединившую прежних

хозяев с бывшими наемными работниками. Но в лихолетье революционной ломки старого, как всегда, нашлись люди — чиновники новой волны, обличенные властью, не поверившие в фактически насажденный снизу социализм. Суворовский волостной исполком постановлением от 30 января 1919 года принял Пустомазово на особый счет, подозревая, что Туполевы создали сельскохозяйственную артель только как прикрытие, чтобы оставаться в своем имении. И вновь Туполевы оказались под бдительным оком надзора, и вновь с другой, противоположной стороны новой классовой баррикады.

Артель назвали «Батрак», ее организатором и руководителем стала родная сестра Андрея Николаевича Наталья Николаевна. Каждое лето на помощь этой артели приезжали из Москвы молодой Андрей Туполев со своими товарищами: Владимиром Петляковым, Александром Путиловым, Николаем Некрасовым, братьями Иваном и Евгением Погосскими... В 1923 году артель «Батрак» переименовывается в Товарищество «Пустомазово». Районные архивные документы свидетельствуют: «Товарищество составилось из бывших владельцев имения — К. Я. Зельдина (муж младшей сестры Андрея Николаевича, Натальи Николаевны), его родных и еще нескольких граждан. Работы производятся удовлетворительно». В 1924 году Кимрская уездная земельная комиссия постановила признать Пустомазово госимуществом. Члены артели добились отмены решения, но в 1925 году вышел декрет ЦИК и СНК СССР о лишении бывших помещиков прав на землепользование. Местные власти упорно видели в Туполевых помещиков, искажая истину: они утверждали, что «местное население недоброжелательно относится к пребыванию Туполевых в своем бывшем „имении“». 23 июля 1928 года президиум губисполкома, в присутствии самого конструктора А. Н. Туполева (ставшего к тому времени уже известным в стране специалистом), несмотря на ходатайство начальника ВВС РККА П. И. Баранова, отказался передать «гражданину Туполеву в единоличное пользование имущество и земельный участок в бывшем его имении». Взамен предложили участок земли в другом районе губернии. Добившись выдворения бывших хозяев, власти, как это не раз бывало, тут же забыли и о хозяйстве, и о бедняках нового колхоза. А хозяйствование в стороне от больших дорог в беспредельной России всегда было архисложным, если не сказать гибельным. Года через три, в особенно морозную зиму погиб сад, вырубил на дрова только поднявшийся, насаженный отцом Андрея сосновый лес, строения не ремонтировали, все было запущено. До боли знакомая картина...

«В туполевском доме продолжали жить семьи, не имевшие по каким-

либо причинам своего крова. Дом, где родился Андрей Николаевич, сгорел перед самой войной», — пишет Ю. В. Крюков. Сейчас там нет ничего, кроме валунов, старых деревьев у пруда да нового мемориала у дороги.

До Андрея Николаевича, конечно, регулярно доводили информацию о ситуации в Пустомазове и ничего, кроме горечи и раздражения, она дать не могла.

Впоследствии, после войны, к уже знаменитому Туполеву в Москву приехал из Симонова председатель колхоза с просьбой помочь: дескать, чего вам стоит, Андрей Николаевич, — лишь пальцем пошевелинуть, и расцветет колхоз. Туполев вопреки ожиданиям, в своем истинном духе, с неожиданной для просителя резкостью ответил с обидой: «Сами развалили, сами и налаживайте».

Детство

Твердое начальное образование Андрей получил дома. В детстве он посещал церковно-приходскую школу в селе Устинове, которая находилась неподалеку, километрах в двух от Пустомазова. Здание старой школы до сих пор сохранилось. Есть там и школьный музей, где Туполеву посвящен стенд.

Своему отцу Андрей был обязан владением столярным и кузнечным искусством, изумительным мастерством подготовки инструмента и обращения с ним, которым он не раз удивлял и домашних, и одноклассников, и учителей, и товарищей, и начальство. Умение легко, без лишних вопросов сделать то, что было необходимо, не раз служило лучшей рекомендацией.

В 1901 году Андрей Туполев поступил в Тверскую губернскую мужскую гимназию. О поступлении остались свидетельства самого Туполева: Андрей Николаевич оставил отрывочные, до сих пор не изданные воспоминания, озаглавленные «О времени и о себе», находящиеся в фонде научно-мемориального музея Н. Е. Жуковского.

«Когда настала пора учиться, я держал экзамен в Тверскую гимназию. И... провалился. Первый мой балл, который я получил, была единица за письменный диктант. Летом пришлось заниматься, осенью я экзамен выдержал и поступил в гимназию. У сестры Натальи сохранилось прошение, в котором мать писала: „Н. И. Туполев, имея семь человек детей, находится в преклонных летах и болезненном состоянии, терпит крайнюю нужду и бедность и своим трудом не в состоянии содержать семейство, а тем более платить за их воспитание в учебных заведениях“. Мать, приехавшую в Тверь, чтобы устраивать меня в гимназию, а Наталью в приготовительную школу, попросили подписать обязательство, где, в частности, оговаривалась обязанность „следить, чтобы огнестрельного оружия у сына не было“. Плата за обучение вносилась вперед пополугодно. Не внесшие платы за учение в назначенное время считаются выбывшими из заведения. 8 августа по определению педагогического совета я был зачислен в первый класс Тверской губернской гимназии.

Когда мама привезла это радостное известие на хутор, родители решили, что обременять Василия Васильевича (брат матери, дядя А. Н. Туполева. — Н. Б.) еще двумя „квартирантами“ невозможно и следует

подыскать в Твери квартиру или домик, где мать со всеми своими шестью детьми будет жить все учебное время. Отец должен был оставаться в Пустомазове, ибо в Твери жить права не имел. Вместе со знакомой, тоже многодетной семьей купили у некоего А. В. Врасского на тихой, поросшей травой Солодовой (ныне Лидии Базановой) улице деревянный одноэтажный домик. Кстати, он и сейчас, немного потупившись от времени, стоит целехонький со своими подслеповатыми окнами и горницами, где легко достать рукой до потолка. Людской век короткий, дома переживают своих владельцев.

В половине занятого нами дома № 18 было пять комнат. Две выходили на улицу, две — в проулок, а последняя — на террасу во двор. Кухня была в подвале. Сзади к домам Врасского примыкал большущий сад с фруктовыми деревьями и кустами малины, простиравшийся до речки Лазурь. Врасский был необыкновенно скуп, яблок рвать не давал, а пойманных „с поличным“ таскал за вихры. Доставалось и мне.

Зимой на Лазури расчищали каток, на котором играл духовой оркестр Тверского кавалерийского училища. Стоило нам услышать первые такты „Дунайских волн“ или „На сопках Маньчжурии“, стремглав приторачивали к валенкам коньки „снегурочка“ — и на лед. Но был закон — только когда выучены уроки. Музыка оказывалась великолепным стимулом. Привязанность к конькам я сохранил и в студенческие годы, и представь себе, с будущей женой познакомился на катке, на Петровке, 26.

Гимназия, в которой я учился, помещалась в великолепном трехэтажном здании на Миллионной (ныне Советской) улице. Напротив, в Путевом дворце, жил генерал-губернатор, а рядом — городской сад, место вечерних прогулок молодежи. Запомнилась роскошная парадная лестница, широкие коридоры, где мы носились на переменах, и высоченные потолки в классах, где всегда был свежий воздух и легко дышалось.

Новые затраты выбили родителей из колеи. Уже в октябре Анна Васильевна вынуждена была подать прошение: „Покорнейше прошу отсрочить взнос платы за обучение сына моего, ученика первого класса Андрея Туполева, до первых чисел декабря настоящего года“. На прошении резолюция директора: „Отказать“. Пришлось залезать в долги.

В Твери нам жилось так же хорошо, как и на хуторе. В сущности, быт изменился мало. Как и там, утром ходили за водой на колодец, электричества не было, топили дровами, туалет был деревенского устройства. Обязанности по дому были распространены между шестью детьми, и выполняли мы их строжайшим образом, всячески стремясь освободить мать от всех тяжелых забот.

Знакомых у нас было немного. Регулярно заходил лишь дядя Василий, военный врач одного из полков гарнизона. По воскресеньям он всегда приносил детям лакомства. Мать как-то сказала ему: „Да полно тебе, Вася, детям зубы портить. Уж если носить, то принес бы что-либо более существенное“. Дядя Василий ужасно смутился, и с этого времени его денщик Николай стал приносить нам по утрам по две буханки еще теплого солдатского, необыкновенно вкусного хлеба. Приходил он очень рано и ставил самовар. Чтобы не будить хозяев, в печи со стороны террасы пробили отдушину для трубы. Она и сейчас вызывает недоумение: зачем дырка из печи на террасу? Вскипятив самовар, заварив чай и принеся из погреба молоко и масло, Николай около семи будил всех нас. До чего были вкусны эти завтраки — и сейчас помню!

На каникулы мы уезжали в Пустомазово к отцу на подводах. Можно было плыть на пароходе по Волге, но это обходилось дороже. А тут пойдем на рынок, где обязательно кого-либо из знакомых крестьян встретим, — и в путь. К началу учебного года опять перебирались в Тверь. Теперь уже ехали на нескольких подводах, нагруженных сельскими дарами. Продукты в городе стоили дороже, и с этим приходилось считаться. При доме был погреб, его заполняли всем семейством.

<...>

Гимназические годы, я не могу сказать, чтобы они были какими-то плохими, класс был дружный, правда, хорошо учиться у нас считалось плохим тоном. Поэтому тот, кто был первым учеником, чувствовал себя очень смущенно. Я не отставал от своих сверстников и старался особенно по баллам не выделяться. Был у нас такой преподаватель, которого я всегда вспоминаю с большой сердечностью. Это был Николай Федорович Платонов, преподавал он физику и всех нас, особенно меня, заинтересовал. Он организовал кружок по астрономии, где я принимал деятельное участие и даже делал доклад о происхождении мира. Он давал мне книги, и я должен сказать, что до сих пор отношусь к нему с большим уважением. Новостью в гимназии был ручной труд. Занимались столярным ремеслом, я делал всякие вещи, которые пошли на выставку в гимназии. Событием, которое оставило след в моей жизни, была поездка, организованная гимназией в Нижний Новгород, Астрахань, Тифлис, Ростов, Москву. Мне, конечно, очень хотелось поехать в эту поездку, но денег не было. И я предложил директору гимназии заплатить 54 рубля за выставленные мои работы, чтобы ими оплатить расходы по поездке. Через несколько дней меня вызвал директор: „Купить ваши работы нельзя, но общество естестволюбителей (он был его председателем) решило вас отправить за

свой счет. Вы должны взять с собой пять рублей на карманные расходы, а поездку оно оплатит“.

И вот весной человек 50–60 гимназистов вместе с тремя-четырьмя преподавателями поехали по России. Это была прекрасная поездка. Очень много я узнал о нашей Родине и еще крепче полюбил ее.

Находясь в гимназии, я чувствовал, что мне надо идти по технике, потому что технику я любил. Когда я был у себя в Пустомазове, игрушек у меня никаких не было. Они дорого стоили, и поэтому я их делал из дерева сам. Как правило, это были технические игрушки: то я делал по какой-то книге корабль из дерева достаточно большого размера с оснащением, то делал шлюз и поднял воду на какие-то там 400 миллиметров, то построил лодку, которая управлялась при помощи рук, с двумя колесами».

...Когда Андрей Туполев учился в третьем классе гимназии, американцы Орвилл и Уилбур Райт в декабре 1903 года, на другой стороне Земли, разогнавшись под уклон по деревянной рельсе, совершили первый официально признанный «подлет» на аппарате тяжелее воздуха, оснащенном бензиновым двигателем. Это событие осталось в России почти незамеченным: лишь два или три журнала в 1904 году откликнулись на него коротенькими статейками.

Гимназию Андрей Туполев окончил в мае 1908 года.

Здание Тверской губернской гимназии, известное сегодня как главное здание Тверской медицинской академии, располагалось на территории, где стоял когда-то Тверской кремль, на мысу, образованном впадающей в Волгу рекой Тьмакой, на улице Почтовой. А жил Андрей Туполев совсем неподалеку, в десяти минутах ходьбы, на улице Лидии Базановой, тогда Солодовой. Интересно, что рядом, в 50 метрах, параллельно проходит улица Жигарева, названная в честь другого известного тверяка, Главного маршала авиации Павла Федоровича Жигарева, дважды, в 1941–1942 и в 1949–1957 годах занимавшего пост главнокома ВВС СССР, бывшего и командующим Дальней авиацией, и начальником ГУ ГВФ^[5]. Андрей Николаевич встречался с Павлом Федоровичем десятки раз, безапелляционно и резко обсуждая с жестким, порой грубоватым Жигаревым насущные нужды советской авиации.

Вообще, авиационная тема активно присутствует в названиях тверских улиц: есть здесь и улица Летного Поля, и улица Нестерова, и Жуковского, и Осипенко, и — рядом — Серова, и Академика Туполева... Правда, улица Туполева находится за Волгой, в Затверечье, где и сам Туполев бывал нечасто, а вот одноэтажный деревянный «домик Врасского», где жил Туполев-гимназист, «за ветхостью» был разобран совсем недавно, в 1980-е

ГОДЫ.

Студенчество

Осенью 1908 года Андрей Николаевич Туполев успешно сдал в Москве экзамены сразу в два учебных заведения: Императорское Московское техническое училище (ИМТУ) и Институт инженеров путей сообщения. Пройдя по конкурсу и в тот, и в другой, он выбрал ИМТУ.

В «экзаменационном списке» поступивших в Императорское техническое училище в 1908 году указаны оценки, по пятибалльной системе, полученные Андреем Туполевым на «вступительном собеседовании». По русскому языку — 4, по алгебре — 5, по геометрии — 5, по тригонометрии — 5, по физике — 3. Не должно удивлять, что по своей любимой в гимназии физике Туполев получил посредственную оценку. Даже сегодня элементарную физику можно назвать точной наукой лишь с некоторой степенью условности: подходы к решению «задачек» и оценки в известной степени субъективны и диктуются той или иной научной школой. Ну а сто лет назад все было еще менее устоявшимся.

Уже тогда в ИМТУ закладывалась система обучения, с блеском реализованная в советские времена. Вновь поступивший студент в течение первых трех лет должен был сдать все требуемые экзамены и зачеты — иначе следовало автоматическое безжалостное исключение. По выражению профессора МВТУ Олега Ивановича Стеклова, это походило на старый жестокий отбор щенков, когда тех кидали в прорубь: сумеет выбраться — есть силы, будет жить.

В начале XX века, когда не было еще ни советской системы, ни порожденной ею великой техники, обстановка в училище была гораздо демократичнее, но тем не менее требовала от вновь поступивших значительных усилий, труда и терпения.

«В техническом училище в первый год я занимался очень старательно, — вспоминал позднее А. Н. Туполев. — Мы в это время жили вместе с братом Николаем, который кончал математический факультет Московского университета. Мы с ним были дружны. Когда уехал мой брат, я остался один в комнате, за которую мы платили пять рублей. Те небольшие деньги, которые были у меня, понемногу вышли. А тогда порядок был такой, что снимающий комнату получает утром свой самовар, а все остальное должен иметь свое. Когда у меня кончились деньги, мне было стыдно, что хозяйка будет уносить пустой чайник без чая, и поэтому последние заварки я из чайника вынимал и понемногу туда добавлял, чтобы было видно, что я что-

то такое пью. Ну потом уже стало совсем плохо. И я решил, что я свое плохонькое пальто заложу в ломбард. Свернув его потихоньку от хозяйки, я ушел искать, где находится ломбард. Но мне казалось, что вся Москва смотрит на меня, как я иду, держа под мышкой свое плохонькое пальто. Я так и не решился дойти до ломбарда и вернулся голодный. К счастью, я тут же, может, в этот день или на следующий, получил из дома три рубля»^[6].

В декабре 1909 года Андрей Туполев начал заниматься в подсекции воздухоплавания, организованной к XII съезду естествоиспытателей, где председательствовал Н. Е. Жуковский.

«На эту выставку авиационную, тогда она называлась воздухоплавания, собрали все, что было только в России: летающие змеи, воздушные шары, планеры, — вспоминал А. Н. Туполев. — Когда я пришел на выставку, я стал помогать поднимать какой-то планер, тут я познакомился с молодым ученым, который и познакомил меня с Николаем Егоровичем Жуковским. Вот с этого и началась моя жизнь в авиации»^[7].

Несколько более развернутое воспоминание Туполева об этом историческом моменте приводит Л. Л. Кербер в своей книге «Туполев»:

«Попал я впервые в поле зрения Н. Е. Жуковского довольно любопытным образом. Я учился на первом курсе. Особо глубокого интереса к воздухоплаванию не имел, хотя оно и привлекало меня своей новизной. Как-то в училище организовали выставку воздухоплавания. Я туда однажды пошел. Вижу, подтягивают канатом какой-то планер. Я стал помогать и оказался рядом с Делоне, который был учеником Н. Е. Жуковского, а впоследствии стал известным математиком. Он тут же познакомил меня с Николаем Егоровичем. Вот так, взявшись за трос, я и прирос к этому делу».

Делоне — фамилия целой династии ученых, поэтов, художников на ниве российской науки и культуры. Андрей Николаевич говорит о молодом ученом, и, возможно, речь идет о Борисе Николаевиче Делоне (1890–1980), выдающемся математике, члене-корреспонденте АН СССР, увлеченном альпинизмом: его именем названы пик и перевал на Горном Алтае. Хотя еще более вероятно, что он вспоминает его отца — Николая Борисовича Делоне (1856–1931), также российского математика, окончившего МГУ, ученика Н. Е. Жуковского, профессора, преподававшего в Киевском политехе, увлекавшегося планеризмом, основавшего в Киеве планерную школу, построившего несколько «глайдеров» собственной конструкции и изложившего открытые им законы построения летательных аппаратов и парения на них в брошюре «Устройство дешевого и легкого планера и

способы летания на нем» (1910). В 1908–1909 годах Николай Борисович неоднократно выступал в Киеве, Харькове, Полтаве, Екатеринославе, Одессе и даже Москве с «чтением лекции Н. Е. Жуковского о воздухоплавании, изложенной в Киеве 12 декабря 1908 года». Можно лишь еще раз удивиться, сколь велик был интерес к нарождающейся авиации в самых широких слоях населения!

Ну а Николай Егорович Жуковский — выдающийся русский ученый, «отец русской авиации». Родился 5 января 1847 года в имении Орехово Владимирской области, в семье инженера, мелкого дворянина. Со стороны матери, имевшей девичью фамилию Стечкина, относился к родовитой московской знати. В 1868 году окончил физмат Московского университета, преподавал физику в женской гимназии. С начала 1872 года — на преподавательской работе в ИМТУ, где читал математику и механику. В 1885-м он приват-доцент, а с 1888 года — профессор кафедры аналитической механики ИМТУ. Широкие научные интересы, прежде всего в области гидро-и аэродинамики, блестящее знание математики (с 1905 года — Жуковский президент Математического общества), открытый доброжелательный стиль общения, вдохновенный артистизм при чтении лекций, политическая независимость, популярность среди студентов, организация воздухоплавательного кружка в ИМТУ, пришедшая европейская известность сделали Н. Е. Жуковского известнейшим русским ученым своего времени. Научное наследие Н. Е. Жуковского опубликовано в десяти томах и насчитывает более 170 научных работ.

В повседневной жизни Николай Егорович подчинялся сильному влиянию матери — Анны Николаевны — волевой, умной и властной женщины. Умерла она в 1912 году, в возрасте девяноста пяти лет.

Надежда Сергеевна Сергеева появилась в доме Жуковских в 1889 году как сиделка при больной сестре Николая Егоровича — Марии. Умирая, Мария Егоровна просила мать и брата: «Пусть Надя останется в семье». В 1891 году Надежда Сергеевна вышла замуж, но брак оказался неудачным — муж, некий Антипов, был алкоголиком. Вскоре Надежда Сергеевна стала гражданской женой Николая Егоровича. Погруженному в науку Жуковскому было сложно помогать ей в бракоразводном процессе. Так все и осталось без изменений: Надежда Сергеевна формально считалась Антиповой, а родившиеся Леночка и Сергей считались его детьми.

Позднее Надежда Сергеевна уехала из дома Жуковских и умерла у себя на родине, в Тамбовской губернии, в 1904 году.

Дети Жуковского — Елена Николаевна (1894–1920), талантливый математик, и Сергей Николаевич (1900–1924), студент Военно-воздушной

академии, умерли бездетными.

Все наследие Николая Егоровича осталось в научных трудах, основанных при его участии институтах (ЦАГИ и ВВА) и талантливых учениках, составивших целую эпоху в нескольких направлениях науки и техники.

Среди учеников Н. Е. Жуковского были выдающиеся ученые и конструкторы, академики и летчики: А. Н. Туполев, Я. Д. Аккерман, Н. А. Артемьев, А. А. Архангельский, Н. Р. Брилинг, Б. М. Бубекин, В. П. Ветчинкин, Н. Б. Делоне, А. А. Микулин, Г. М. Мусинянц, Л. С. Лейбензон, В. М. Петляков, Б. И. Российский, Г. Х. Сабинин, Б. С. Стечкин, К. А. Ушаков, С. А. Чаплыгин, Б. Н. Юрьев...

Об исключительном впечатлении, оказанном на него лекцией Н. Е. Жуковского, прочитанной в Киеве в декабре 1908 года, вспоминал авиаконструктор И. И. Сикорский. Учениками Н. Е. Жуковского считали себя и один из первых русских летчиков Б. И. Российский, совершавший полеты с Ходынского поля еще в 1910 году и учившийся в ИМТУ в 1904–1909 годах, и выдающийся летчик-испытатель, летчик номер один, Герой Советского Союза М. М. Громов.

Б. И. Российский был избран в 1909 году председателем практической комиссии воздухоплавательного кружка, а в конце того же года отбыл во Францию, где вскоре получил одно из первых «Бреве» (диплом летчика) в России.

Ученик Н. Е. Жуковского старшего поколения, член-корреспондент АН СССР Н. Р. Брилинг (1876–1961) был одним из основателей советского двигателестроения, принимал участие в создании двигателей самого разного назначения. Один из главных организаторов НАМИ^[8], давшего жизнь ЦИАМу^[9] и другим двигателестроительным институтам. Человек, имевший жесткий независимый характер, настроенный оппозиционно к советской власти, он трижды арестовывался до войны, но был избран тем не менее профессором, а позднее и членом-корреспондентом, назначен заведующим кафедрой в МАДИ^[10], получил звание заслуженного деятеля науки и техники РСФСР.

Среди ближайших учеников Жуковского — профессор В. П. Ветчинкин (1888–1950), за работы в области динамики полета ракет в 1943 году удостоенный Сталинской премии. Окончив Курскую гимназию, Ветчинкин поступил в ИМТУ, где, будучи прилежным слушателем, отличался независимым поведением: никогда не носил ни шапки, ни калош, ездил на велосипеде и зимой и летом, еженощно выходил на улицу,

чтобы с помощью собственноручно изготовленного им приспособления сверить часы по Полярной звезде. Работы в самых передовых отраслях естествознания В. П. Ветчинкин сочетал с глубокой и искренней верой в Бога. Вспоминают, что, услышав днем колокольный звон, Ветчинкин прерывал лекцию словами: «Ну, вот и к обедне заблаговестили, я пошел!»

В 1921–1925 годах Ветчинкин читал лекции по теории ракет и космических путешествий и был первым, кто представил корректные теории межпланетных полетов, основанные на движении по эллиптическим орбитам. В 1925–1927 годах он работал над изучением динамики крылатых ракет и реактивных самолетов, принимал участие в деятельности Научно-исследовательского института реактивного движения (РНИИ). В 1927 году избран профессором Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. В ЦАГИ В. П. Ветчинкин вел последовательные научные работы в области динамики полета ракеты, нашедшие отражение в дальнейших работах М. В. Келдыша и С. П. Королева.

Академик А. А. Микулин (1895–1985) — выдающийся конструктор советских авиационных двигателей. Под его руководством созданы двигатели М-17, АМ-34, АМ-38, АМ-42, стоявшие на многих боевых и рекордных самолетах советской страны (Р-5, АНТ-25, ТБ-3, МиГ-3, Пе-8, Ил-2, Ил-10). Он руководил работой над несколькими двигателями, устанавливавшимися на танки, торпедные и бронекатера. В 1949 году возглавил работу над турбокомпрессорным реактивным двигателем ТКРД-1, на базе которого появилось несколько все более мощных двигателей. Эпохальным среди них стал турбореактивный двигатель АМ-3 с тягой в 8800 килограммов, созданный в 1950 году, ставившийся на Ту-16 и Ту-104. Фактически это был первый советский двигатель, превосходивший современные ему западные образцы. В начале 1955 года А. А. Микулин был вынужден оставить напряженную работу главного конструктора. Его сменил прекрасный продолжатель — С. К. Туманский (1901–1973), создавший ряд новых, выдающихся по своим параметрам реактивных двигателей.

А. А. Микулин был избран академиком АН СССР в 1943 году, имея только среднее образование. Диплом об окончании ВВИА имени Н. Е. Жуковского был вручен академику в 1950 году. Родной племянник Н. Е. Жуковского (мать Микулина была сестрой Николая Егоровича), он был увлекающимся человеком. После ухода из двигателестроения и от научно-технической деятельности А. А. Микулин посвятил себя проблемам сохранения здоровья, предложив ряд новых медицинских идей. Когда Министерство здравоохранения СССР отказалось поддержать издание

книги Микулина на медицинскую тему, академик в 76 лет поступил в медицинский институт и в 1975 году сдал «на отлично» государственные экзамены. В следующем году он защитил кандидатскую диссертацию по медицине — по подготовленной им книге. Этот труд был впервые опубликован в 1977 году под названием «Активное долголетие». Все свои медицинские идеи Александр Александрович испытывал на себе и, перенеся в середине жизни тяжелое заболевание, сумел укрепить свой организм и достигнуть 90-летнего рубежа. Андрей Николаевич, чувствуя высокий талант А. А. Микулина, относился к нему с уважением, что не спасало последнего от остроумных, а порой и резких нападок Туполева, касавшихся прежде всего его личной жизни (А. А. Микулин был женат четыре раза).

Академик Б. С. Стечкин (1891–1959) — выдающийся аэродинамик, основоположник теории воздушно-реактивных двигателей. Стечкин был внучатым племянником Н. Е. Жуковского, активно работал в авиационном кружке ИМТУ, будучи его старостой. Принимал активное участие в создании ЦАГИ. В 1918–1930 годах — начальник винтомоторного отдела ЦАГИ. В 1929 году в журнале «Техника Воздушного флота» он опубликовал статью «Теория воздушного реактивного двигателя», где впервые сформулировал принципы, ставшие основополагающими в этой отрасли техники. С 1954-го — заведующий лабораторией, а позднее директор Института двигателей АН СССР, с 1963-го — научный руководитель отдела в ОКБ С. П. Королева. Значительную часть работы Б. С. Стечкина составляла преподавательская деятельность. Он был профессором МВТУ, МАИ^[11], ВВИА имени Н. Е. Жуковского, МАТИ^[12].

Академик Б. Н. Юрьев (1889–1957) — выдающийся аэродинамик, создатель автомата перекоса, обеспечивающего устойчивость и управляемость вертолета, а также нескольких принципиально новых вертолетов. Дважды лауреат Сталинской премии.

В 1919 году Борис Юрьев женился на дочери Жуковского Елене, интересной девушке, к тому же зарекомендовавшей себя как блестящий математик. К сожалению, Елена Николаевна умерла в 1920 году, вероятно от испанки. Б. Н. Юрьев вторично женился только через 17 лет. Последние годы он посвятил преподавательской деятельности, читая лекции в МАИ и ВВИА имени Н. Е. Жуковского.

Академик С. А. Чаплыгин (1869–1942) — выдающийся гидро- и аэродинамик, физик, математик. Был среди главных организаторов ЦАГИ. Директор-начальник ЦАГИ в 1928–1931 годах. Один из первых Героев Социалистического Труда.

Создатель «Теории решетчатого крыла», заложившей основы теории обтекания решеток циркуляционным потоком, явившейся базой для расчета винтов, турбин и других лопаточных машин. В области математики решил задачу приближенного интегрирования дифференциальных уравнений, что явилось крупным достижением математической мысли. Идеи Чаплыгина оказались применимы не только для решения широких классов дифференциальных уравнений, но и при приближенном решении общих классов функциональных уравнений.

«Развивая общие методы исследования, он всегда ищет им вполне конкретные приложения, — писал о С. А. Чаплыгине президент Академии наук СССР М. В. Келдыш. — Сергей Алексеевич не имел ни одной математической работы, которая не была бы применена к решению конкретных задач механики. Но если у него всегда было стремление применить созданные им общие теории к конкретным задачам, то и наоборот: когда он задавался целью изучить какое-нибудь новое слово в механике, никакие математические трудности его не останавливали. Будучи ученым исключительной силы, он никогда не подходил трафаретным образом к достижению поставленных перед собой целей, а создавал в каждом отдельном случае свои оригинальные методы, дающие наиболее удачный подход к задаче».

Рассматривая становление практической аэродинамики в России в начале XX века, нельзя обойти вниманием основанное в 1907 году благотворительное общество Х. С. Леденцова (1842–1907) — богатого и высокообразованного купца. Устав общества Леденцова был утвержден после смерти последнего в 1909 году. Именно в 1909 году в подсекции воздухоплавания ИМТУ начал заниматься студент второго курса Андрей Туполев. Цель общества виделась «в пособиях тем открытиям и изобретениям, которые при наименьшей затрате капитала могли бы принести возможно большую пользу для большинства населения». В 1909 году Н. Е. Жуковский, вместе с И. И. Мечниковым, К. А. Тимирязевым, Н. А. Умовым, С. А. Федоровым, А. А. Тихомировым, А. П. Гавриленко, П. П. Петровым, Я. Я. Никитинским, М. П. Прокуниным и некоторыми другими лицами, был избран в число почетных членов общества и не раз выступал в качестве его пользователя, когда общество со своей стороны выступало «с предложением оказать содействие его (Жуковского) трудам и начинаниям...».

На средства общества Х. С. Леденцова были построены первые аэродинамические трубы в ИМТУ, над изготовлением и монтажом которых трудился молодой Туполев, были профинансированы опыты Б. Н. Юрьева с

постройкой геликоптера, за который была получена золотая медаль на Второй Международной выставке воздухоплавания в Москве, закуплен столь необходимый для полетов двигатель «Анзани», построены и введены в эксплуатацию несколько уникальных экспериментальных стендов.

Андрей Николаевич Туполев, безусловно, был исключительным человеком, и поэтому ему везло на встречи с замечательными людьми, которыми всегда была богата Россия. Но, думается, не только встреча с Жуковским предопределила пожизненный интерес Андрея Николаевича. 1909-й был годом, когда авиация, до того бывшая не то призрачной звездой, не то эффектным цирковым номером, решительно пришла к людям.

25 июля 1909 года французский фабрикант и изобретатель итальянского происхождения Луи Блерио, составивший себе состояние за счет производства и продажи фонарей, на своем одиннадцатом по счету аэроплане («Блерио-XI») совершил 37-минутный перелет через Ла-Манш, преодолев 23 мили (около 40 километров), и приземлился на английской территории. Тем самым Блерио выиграл тысячу фунтов — приз лорда Нортклиффа, владельца «Daily Mail», учредившего приз для того, кто первым пересечет «Бритиш-чэнел» на аэроплане. Этот полет разом низверг тысячи скептиков по всему миру и наглядно показал, что авиация — это не только аттракцион, не только сногсшибательный номер, но интереснейшее дело, вот-вот готовое принести богатейшие плоды, призвал за верстаки, кульманы, столы и в ангары десятки тысяч дерзновенных энтузиастов по всему миру.

Помните известный голливудский фильм «Воздушные приключения»? Подоплека истории верна — английский богач учреждает внушительный приз за перелет через «Бритиш-чэнел». Внешне похож на Луи Блерио и французский летчик, и отчасти аэроплан. Дальше, правда, сплошной вымысел.

Первые полеты аэропланов привлекали огромное количество людей. На авиационные состязания в Живюзи и Иссиле-Мулино, недалеко от Парижа, съезжался весь цвет общества. На авиационную неделю, названную «Шампанской» и известную как «La grande semaine d'aviation de la Champagne», организованную в августе 1909 года в Реймсе при финансовой поддержке производителей и продавцов французского шампанского, собралась элита европейского общества. Газеты писали, что Реймс не знал такого собрания публики со времен коронации Карла VII.

В России первые авиационные шоу также привлекали многотысячные толпы людей всех сословий, «от карманников до фрейлин», включая цвет русского общества.

Полеты аэропланов в те годы были зрелищем, вызывавшим непредсказуемую, даже безумную реакцию. Писатель Лев Успенский, оказавшийся очевидцем одного из первых полетов в России, в своих записках попытался донести до нас впечатление, которое произвел на петербургскую публику двухминутный полет французского летчика Латана в апреле 1910 года: «Десятки тысяч людей, питерцев, с ревом неистового восторга, смяв всякую охрану, неслись по влажной весенней траве, захватив в свою вопящую, рукоплещущую на бегу массу и солдат стартовой команды, и горстку французов, и русских „членов аэроклуба“, и разнаряженных дам, и карманных воришек, чистивших весь день кошельки у публики, и филеров, и разносчиков съестного, — неслись туда, где торопливо, видя это приближение... то выскакивал наружу, то вновь испуганно вжимался в свою маленькую ванночку-гондолу сам месье Гебер Латан».

Братья Райт, Сантос-Дюмон, Блерио, Вуазен, Фарман быстро стали популярнейшими людьми своего времени. Не отставала и Россия. Уже в 1909 году вероятные, но не подтвержденные официально *подлеты* совершили одессит Алексей Вандер-Шкруф (август) и москвич Юлий Кремп (декабрь). Один из первых советских авиаторов, журналист и кинодеятель Н. Д. Анощенко подчеркивал, что «аэроплан Кремпа явился первым русским аппаратом, оторвавшимся от земли». В сентябре 1909 года первые полеты в российском небе совершил на «Вуазене» выдающийся французский летчик Жорж Леганье.

21 марта 1910 года совершил первый публичный полет в России с поля Одесского ипподрома первый русский летчик Михаил Никифорович Ефимов, получивший диплом № 31 Французского аэроклуба.

25 (а также 27 и 28) апреля 1910 года, в дни Первой Международной авиационной недели, вместе с другими иностранными летчиками первый полет в России на «Райте» совершил второй русский летчик (диплом Французского аэроклуба № 50) — Николай Евграфович Попов.

Вечером 25 апреля, в воскресенье, под звуки русского национального гимна в воздух поднялся Николай Попов и описал несколько кругов над Коломязным аэродромом, достигнув высоты 454 метра. Попов, выступавший вместе с пятью иностранными летчиками, взял приз «за наибольшую дистанцию без остановки», пролетав в воздухе два часа.

Николай Евграфович Попов был выдающимся человеком: журналист и военный корреспондент и писатель, спортсмен и авиатор, самостоятельно освоивший такую капризную машину, как «Райт». (Н. Е. Попов был дядей известного советского авиаконструктора, ближайшего сподвижника А. Н.

Туполева, А. А. Архангельского.) К сожалению, 21 мая (3 июня) 1909 года Попов потерпел тяжелую аварию на «Райте» и к полетам на аэропланах больше не вернулся.

В мае полеты на «Райте» с Коломяжного аэродрома совершили офицеры поручик Е. В. Руднев (3 мая), поручик И. Л. Когут (13 мая), штабс-капитан Г. Г. Горшков (21 мая).

В 1910 году Сергей Исаевич Уточкин первым из русских летчиков показал полет аэроплана «Фарман-IV» во многих городах России: 4 мая — в Киеве, 15, 20 и 23 мая — в Москве, 7 июня — в Харькове, 19 августа — в Нижнем Новгороде. В каждом из городов он совершил по несколько полетов с пассажирами.

Первый полет на несколько десятков метров совершил на биплане с передним рулем высоты и мотором «Анзани» 23 мая 1910 года в Киеве инженер путей сообщения, и. о. профессора Киевского политехнического института Александр Сергеевич Кудашев. Полет не был официально зарегистрирован, так как выполнялся без регистрации и предупреждения. Это был первый, но, увы, неофициальный полет на аэроплане отечественной конструкции.

Аппарат «Гаккель-III», пилотируемый недипломированным авиатором Владимиром Федоровичем Булгаковым, взлетел 24 мая 1910 года с Гатчинского аэродрома в присутствии членов комиссии Всероссийского аэроклуба. Он пролетел около двухсот метров.

Борис Модестович Гаккель самоотверженно работал вместе с братом Яковом Модестовичем и создал первый русский аэроплан. К сожалению, его дальнейшая судьба в авиации не сложилась: не получив финансовой поддержки, он полностью разорился к 1912 году. Борис Гаккель нашел себя после революции, став доктором технических наук, профессором Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, автором десятков изобретений в области тепло- и электровозрождения. Заслуженный деятель науки и техники СССР Б. М. Гаккель умер 12 декабря 1945 года.

Летательный аппарат БИС-2 (Былинкин, Иордан, Сикорский), имевший почти все атрибуты самолета (тянущий винт, летчик за мотором, бипланная коробка, киль и рули), был поднят в воздух 3-го, а затем 11 июня 1910 года в присутствии комиссаров. По мнению историка авиации и авиаконструктора Вадима Борисовича Шаврова, он стал третьим русским самолетом (следом за машинами Кудашева и Гаккеля), поднявшимся в воздух в 1910 году.

Первый полет биплана «Россия А» состоялся 2 августа. Управлял

аппаратом Владимир Лебедев. 12 августа — Генрих Сегно, 16-го — вновь Лебедев.

Моноплан «Россия Б» взлетел 15 августа. Им управляли поручики К. Е. Арцеулов, Б. В. Матыевич-Мацеевич, Г. В. Алехнович, В. А. Лебедев. В августе 1910 года летали около двух десятков русских летчиков.

С 8 сентября по 1 октября 1910 года на вновь построенном Комендантском аэродроме, неподалеку от Санкт-Петербурга, был открыт первый Всероссийский праздник воздухоплавания. Первый полет совершил прибывший на праздник Михаил Ефимов. «Первый его подъем в небо приводит публику 20-копеечных мест в такой раж, что заборы рушатся в щепки. Толпу сдерживает полиция», — писала газета «Россия». Затем в небо поднимаются сразу четыре аэроплана. «Одновременный полет четырех аэропланов достоин был кисти художника», — писали «Ведомости». «На земле было не менее 175–180 тысяч зрителей».

Исключительные по продолжительности и красоте полеты провел летчик-инженер Лев Макарович Мацеевич. С ним по очереди летали премьер Столыпин и профессор Боклевский, писатель Меншиков и депутат Морозов. К сожалению, его полет на «Фармане» 24 сентября 1910 года закончился катастрофой. Этот отважный летчик стал первой жертвой авиации в России.

Хлеб первых авиаторов был весьма рискованным. Когда в 1910 году Французский аэроклуб выдал свой 400-й диплом, в катастрофах погибло около 120 летчиков. Понятие «авиатор» в 1910 году можно приравнять к сегодняшнему понятию «космонавт-астронавт», но риск был на порядок выше. В 1910 году было более 450 авиаторов, около шестидесяти имели российское подданство. В 2010 году мир насчитывал более 514 космонавтов, из них 110 россиян. При совершении космических полетов погибло 18 космонавтов.

Открытие Московского аэродрома состоялось на Ходынке 3 октября 1910 года в присутствии официальных лиц и десятков тысяч публики. На открытии состоялись полеты М. Ф. де Кампо-Сципио и М. Н. Ефимова, совершавшиеся до октября. Вечером 15 октября Ефимов впервые совершил дальний перелет над Москвой, взлетев с Ходынки и приземлившись в районе деревни Черемушки. Заметим, что полеты предваряла скромная по нынешним меркам рекламная кампания: от центра до Тверской заставы на высоте трамвайных столбов висели белые полотнища с надписью: «Полеты де Кампо-Сципио и Ефимова».

«Авиашоу» в то время собирали огромные аудитории: до 180 тысяч в Петербурге (при населении два миллиона человек), до 100 тысяч в Москве.

Можно предположить, хотя и не имеется документальных подтверждений, что студент Андрей Туполев был среди десятков тысяч людей, самозабвенно лицезревших первые полеты в 1910 году, что это зрелище навсегда сделало его добровольным «пленником авиации».

«Весной 1910 года у меня состоялся с Николаем Егоровичем разговор, который на несколько лет определил направленность моих работ в авиации, — вспоминал Туполев летом 1972 года, наговаривая свои воспоминания на магнитофон. — Однажды Николай Егорович пришел к нам в сарай, который мы гордо именовали ангаром, и сказал: „У нас в училище создается аэродинамическая лаборатория. Заведующим ею назначим Туполева: у него руки хорошо работают“.

Затем отвел меня в сторонку, дал конкретное задание:

— Будем аэродинамическую трубу строить. Надо наши расчеты и теоретические выводы проверять на опыте. Будем делать трубу с плоским потоком, для опытов это будет удобнее. Ширину плоского потока сделайте примерно такой, — он нешироко развел руки... — Высоту его примем вот примерно такой, — между его ладонями остался промежуток сантиметров тридцать, — да, скорость потока обеспечьте метров двадцать в секунду. Ну, а остальное сами продумаете...

Так мне было дано задание на проектирование и постройку аэродинамической трубы. Хотя и не первой в мире или в России, ибо сама идея создания искусственного потока для проведения тех или иных испытаний насчитывала к тому времени не менее полувека».

С 18 по 25 апреля в Императорском техническом училище вновь проходила воздухоплавательная выставка. Выходивший в то время журнал «Библиотека воздухоплавания» настойчиво приглашал читателей на выставку, отмечая модель аэроплана «Антуанетта», представленную на выставке и построенную студентом Туполевым «с высокой степенью достоверности». Автор с пониманием и любовью «сочинил» точную модель моноплана конструкции Блерио, чем заслужил расположение и похвалу профессора Н. Е. Жуковского.

Позднее Туполев участвовал в постройке планера, на котором совершил свой первый полет. В Лефортове, с косогора на берегу Яузы, там, где сегодня высятся решетки забора парка Московского военного округа, ощутив встречный порыв ветра, разогнавшись с помощью Юрьева и оттолкнувшись ногами от пригорка, воспарил Андрей Туполев над тихой неширокой Яузой, чтобы через секунды приземлиться на другом ее берегу...

Перелетев Яузу, Андрей попал в руки товарищей-студентов, истово

поздравлявших его, а затем принявших его качать. На следующий день его горячо и искренне поздравил не присутствовавший при полете Н. А. Жуковский.

«Построенный планер испытывали в первую очередь его создатели: я, Юрьев и Комаров. Вышли мы на противоположный училищу берег Яузы. Солнце уже припекало по-весеннему... Управлялся наш планер перемещениями тела пилота, висящего на двух крыльях. А разгонялся он физической силой другого человека. Юрьев „впрягался“ в лямку и бежал. Я почувствовал, что земля уходит из-под ног, и полетел. Кто-то успел сделать фотографию... Я упал на землю, но без последствий. Потом пилотом сел Юрьев, а я его возил... Полет подтвердил наши расчеты, правда, лишь в известной степени, поскольку в следующем полете планер основательно помялся при посадке, но летчик, как видите, остался жив», — вспоминал позднее А. Н. Туполев.

«Это был славный период зарождения русской авиации, русской авиационной науки, — писал соратник Туполева по училищу, ученик Н. Е. Жуковского, впоследствии профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР Г. М. Мусинянц, — и мы носим в себе ярчайшие воспоминания о тех днях, когда чаще бились наши двадцатилетние сердца, зажигаемые огнем труда и науки нашего учителя.

Мы были молоды, были еще студентами, но, увлекаемые и руководимые Николаем Егоровичем, делали „настоящие дела“; старшие из нас разрабатывали новые теории, делали доклады на всероссийских съездах научных обществ, разрабатывали и строили планеры и летательные аппараты, летали на этих аппаратах, разрабатывали и строили аэродинамические трубы и лабораторные приборы, — часто своими руками; те, которые были моложе, помогали старшим, проводили аэродинамические эксперименты, ухаживали за установками и приборами, убирали лабораторию, носили дрова, топили печи, и все мы вместе решали общие вопросы, нередко собираясь для этого в квартире Николая Егоровича в Мыльниковом переулке».

Несколько позднее в воздухоплавательном кружке была создана Комиссия по постройке самолета, членами которой стали самые активные его участники: А. Н. Туполев, А. А. и Б. А. Архангельские, Б. С. Стечкин, Б. Н. Юрьев, А. А. Комаров. Занимаясь проектированием (за основу был взят моноплан «Блерио-ХI»), «Комиссия» собирала деньги для приобретения 30-сильного мотора «Анзани» (возможно, именно этот мотор впоследствии стоял на АНТ-1) и некоторых необходимых и дорогостоящих в то время материалов. Некоторая часть суммы была собрана за счет

пожертвованый частных лиц — родственников и друзей кружковцев.

«В кружке Жуковского каждый из нас имел свое прозвище, — вспоминал А. Н. Туполев. — Так вот про Стечкина Николай Егорович сказал: „Это наша голова!“».

Когда «Русский Блерио» был почти готов, произошли события, на несколько лет изменившие жизнь Туполева. Весной 1911 года и учеба, и захватывающая увлекательная работа студента Туполева были неожиданно прерваны. Известен документ Московского охранного отделения от 8 марта 1911 года: «Получив сведения, дающие основания подозревать Туполева в политической неблагонадежности, произвести обыск, задержать, независимо от результата обыска». Сразу после первого обыска он был арестован, но в этот же день освобожден. При повторном обыске 13 марта Туполева дома не оказалось, но, как сказано в протоколе обыска, «...при входе в общежитие у почтальона было взято письмо на его имя с протоколом общего собрания коалиционного комитета». На конверте было написано, не Туполеву, а Тупулеву, но номер квартиры по улице Коровий брод (ныне 2-я Бауманская) указан тот (№ 33), где жил Андрей Николаевич. 14 марта он был посажен в Арбатский полицейский дом. Андрей Николаевич был обвинен в предоставлении своего адреса «...для сношений городских коалиционных комитетов высших учебных заведений в Петербурге и Москве в целях объединения этих заведений в проведении забастовок».

Между тем летом 1911 года сборка аэроплана ИМТУ была окончена, он был перевезен на Ходынское поле, где совершил свои первые полеты. Первым испытывал самолет летчик де Кампо-Сципио, за ним летали студенты А. В. Духовецкий, А. М. Шатерников, Б. Н. Юрьев и другие. Самолет этот летал несколько лет, стал настоящей воздушной партой для тех, кто хотел связать свою судьбу с авиацией: его ломали, чинили, опять летали. Выдающийся конструктор и историк авиации В. Б. Шавров пишет, что этот «все же самолет с пользой просуществовал до самой войны 1914 года»^[13]. Заметим, шел всего лишь второй год полетов аэропланов над Россией...

Но вернемся к арестованному А. Н. Туполеву. Одним из первых спешит выручить своего ученика Николай Егорович Жуковский, направляя в охранное отделение записку о полной занятости его студента. В «Деле охранного отделения» сохранилась эта записка:

«Студент ИТУ Туполев весь академический год занимался у меня в аэродинамической лаборатории. С середины января ему была поручена установка круглой всасывающей трубы. Каждый день он проводил время с

7 час. утра до 7 час. вечера в аэродинамической лаборатории и в учебной мастерской на этой работе». Жуковский пытается донести до полицейских, что времени на какие-либо «посторонние» занятия у студента Туполева просто не было.

Директор ИМТУ А. П. Гавриленко со своей стороны, после обращения к нему профессора Н. Е. Жуковского, в письме на имя московского градоначальника генерал-майора А. А. Адрианова ходатайствовал: «...принимая во внимание, во-первых, что Туполев принадлежит к числу студентов, исправно занимающихся учебными занятиями, в особенности в интересующей его области — аэродинамике, во-вторых, что за все время пребывания своего студентом Училища Туполев ни в чем предосудительном в стенах Училища замечен не был... позволяю себе покорнейше просить Ваше Превосходительство о распоряжении освободить студента Туполева из-под стражи».

Несмотря на ходатайства, Андрей Николаевич был освобожден только 21 апреля для участия в похоронах отца, умершего 19 апреля 1911 года.

Из документа от 11 мая 1911 года «Дела охранного отделения»: «...по рассмотрению особым совещанием обстоятельств дела студента ИТУ А. Н. Туполева, избличенного в предоставлении своего адреса для сношений городских коалиционных комитетов высших учебных заведений по проведению забастовки, Министр Внутренних Дел постановил: воспретить А. Н. Туполеву жительство в столицах, столичных губерниях и городах, где имеются высшие учебные заведения, на один год». И уже 28 мая 1911 года Андрей Туполев был исключен на год из ИМТУ. В июле 1912 года, спустя год, как было положено, он пишет прошение на имя директора ИМТУ с просьбой о восстановлении в училище. Разрешение на обратное зачисление в училище было дано 10 августа 1912 года, и Андрей Туполев воспользовался этим для сдачи некоторых экзаменов, не приступая, собственно, к занятиям. В декабре 1912 и январе 1913 года он сдал два экзамена.

Без малого два с половиной года провел он в деревне, занимаясь делами, далекими от авиации:

«Мне сказали, — вспоминал Андрей Николаевич, — что в обе столицы въезд мне будет воспрещен в течение трех лет. И я вернулся в Корчеву... Мне выпала тяжелая обязанность похоронить отца... Дела наши шли не очень хорошо. Но я был молод и силен. Я хорошо обработал землю, произвел посадку овощей, и дела начали постепенно выправляться, материальное положение семьи стало быстро улучшаться.

Помню один случай. Как-то я сказал маме, Анне Васильевне, что

сохой пахать плохо. Давай купим плуг. Плуг стоит 4 рубля 50 копеек — рязанский. Хозяйство вести будет гораздо лучше. Тогда деньги были золотые, 5 рублей для нее были большие деньги, и мама была в нерешительности, давать ли деньги на плуг или на расходы в семье... Я, если закрою глаза, то и сейчас вижу ее маленькую руку, в которой она держит эти пять рублей. Но она решилась, отдала, и я купил плуг. С этого началось восстановление нашего хозяйства».

Андрей Туполев, живя в отцовском Пустомазове, вместе с крестьянами собирал валуны — расчищал землю под пахоту, много косил и в то же время не забывал он своего призвания — сооружать «гидроаэродинамические» конструкции. Примером может послужить плотина, сооруженная будущим авиаконструктором на реке Лужменке.

«Полицейский розыск» (надзор) А. Н. Туполева кончился 6 февраля 1913 года, но в конце жизни он говорил: «...по ходатайству Николая Егоровича Жуковского, который обо мне не забыл, а продолжал хлопотать, срок мне был изменен, и высылка мне полагалась всего на один год. Но, видимо, чтобы я быстро не возвращался, никаких извещений мне не делалось, и я отбыл все три года. А в училище, где меня восстановили, сообщено было, что Туполев после отбытия года уехал в Петербург, где я никогда не был».

Осенью он вновь появился в ИМТУ и продолжил работу в аэродинамической лаборатории. «Андрей Николаевич быстро становится одним из активнейших работников, проявляет разнообразные способности конструктора и научного исследователя и становится ближайшим учеником Николая Егоровича Жуковского, с которым остается неразрывно связанным до смерти Николая Егоровича», — писал академик С. А. Чаплыгин.

1 августа 1914 года Германия объявила войну России. Первая мировая война, приведшая к гибели 12 миллионов человек и крушению четырех империй, стремительно разрасталась. Значительная часть населения России, не разглядев за широко развернутым «ура-патриотизмом» грядущих поражений и социальных потрясений, с энтузиазмом восприняла вступление в войну. Не остался в стороне и Туполев.

«Я продолжал работать у Николая Егоровича, и в то же время хотелось как-то участвовать в общественной жизни страны, — рассказывал он позднее. — ...Когда в 1915 году при ИТУ был организован госпиталь, некоторые из нас, студентов, пошли учиться на братьев милосердия (это были „Курсы сестер милосердия“. — Н. Б.). Параллельно со своей работой мы стали трудиться в этом госпитале. Работал я сначала санитаром у солдат, потом, когда кончил курсы, стал работать „сестрой милосердия“

(тогда братом милосердия не называли, а было только звание „сестра милосердия“), — вспоминал Туполев со своим характерным юмором. — Работал, работал и, понемножку повышаясь в звании, стал старшей „сестрой“ третьего этажа. У меня уже было 130–140 больных. Здесь я познакомился с моей будущей женой Юлией Николаевной».

Это событие произвело на молодого, светски неотесанного Туполева исключительное впечатление. Юлия обладала безукоризненными мягкими манерами, врожденным и благоприобретенным очарованием. Фамилия девушки была — Желтикова. Для тверяка, а именно таковым с гордостью числил себя тогда Туполев, в этом имени был скрыт великий сакральный смысл. Желтиков монастырь, основанный еще в XIV веке, был самым почитаемым и видным монастырем Твери. Конечно, совпадение дорогих имен не могло быть не замеченным Туполевым. Возможно, это стало и одной из длинного ряда причин их большой любви.

В 1914 году Андрей Туполев познакомился с другими «кружковцами» Н. Е. Жуковского, его родственниками — Борисом Стечкиным и Сашей Микулиным. По воспоминаниям А. А. Микулина, когда он самозабвенно собирался запаять собранную им авиабомбу (бомбы на конкурс, объявленный тогда Жуковским, делали практически все «кружковцы») и уже подносил паяльник к отверстию, которое собирался запаять, кто-то схватил его за руку.

«— Вы что, с ума сошли! Ведь порох-то от паяльника вспыхивает! Давайте покажу! — И насыпал кучку пороха, поджег — порох взорвался.

— Вы спасли мне жизнь, — благодарил его Микулин.

— Пустяки! Давайте знакомиться! — Протянул руку: — Туполев. Андрей».

Знакомство этих людей дало жизнь многим выдающимся техническим достижениям, в том числе одному из самых необычных и загадочных русских изобретений. Дело в том, что с 1914 года 23-летний Борис Стечкин и некоторые его товарищи (Александр Микулин — с 1915 года) работали в лаборатории инженера Николая Николаевича Лебедева.

Лебедев, имевший хорошие связи, был организатором инженерных работ авантюрного плана, с блестящими, порой сумасшедшими идеями. После разработки нескольких зажигательных авиационных бомб, заказ на которые Жуковскому принес Лебедев, он по собственному почину взялся за разработку огромного трехколесного танка «Нетопырь». Колеса машины должны были быть диаметром по девять метров! Микулин и Стечкин были среди разработчиков. Когда проект вчерне был закончен, Лебедев попросил сделать «отличную» масштабную модель танка, в масштабе 1:30,

самодвижущуюся, с иллюстрацией выдвижных вооружений, с высокой степенью детализовки, с выверенной отделкой. К этой тонкой работе по предложению Жуковского был привлечен «рукастый» Туполев. Вскоре великолепная модель, приводимая в движение мощной цилиндрической пружиной, над которой корпели сразу три будущих академика, была готова. Лебеде́нко был в восторге. Вызвав краснодеревщика, он торжественно приказал ему срочно сделать для модели роскошный футляр. Когда великолепная упаковка была готова, модель заведена, поставлена на стопор и вложена в футляр, Лебеде́нко направился на прием к князю Львову, председательствующему в Земском союзе.

Князь Львов с интересом осмотрел игрушку, проникся изобретением и направил Лебеде́нко к военному министру, тот вроде также был заинтригован увиденным, но, не рискуя взять на себя ответственность, предложил показать модель Государю.

Лебеде́нко, знавший за собой умение производить неизгладимое впечатление, тщательнейшим образом подготовился к аудиенции, точно рассчитав, как составить речь. Проявив безукоризненные манеры, он кратко и доходчиво рассказал царю о «великом» изобретении, тонко подведя доклад к самой эффектной части:

— А сейчас, ваше величество, я покажу вам проходимость моего танка! — С этими словами он изящно достал из футляра модель, поставил ее на пол и, ловко разложив на ее будущем пути несколько книг, снял со стопора. На Николая II модель, вкупе со словами и блестящим внешним видом Лебеде́нко, обещавшего с помощью нескольких танков окончить войну в три дня, произвела самое благоприятное впечатление.

Лебеде́нко оставил восхищенному царю модель и вышел от него с открытым на разработку счетом.

С точки зрения проходимости и защищенности — главных качеств боевых машин, эта машина была никудышной. Она просто увязала в грязи, даже на непересеченной местности, а уязвимость от артиллерийских снарядов ее гигантских колес на трехметровых спицах, равно как и сложность ремонта в полевых условиях, была очевидной.

Танк, общим весом до 60 тонн, был построен в 1915 году, но по результатам испытаний был сделан вывод об общей непригодности танка к использованию в условиях боя, что привело к закрытию проекта. Боевая колесная машина, первоначально охраняемая, а затем бесхозная, ржавела в лесу под Дмитровом до 1923 года, после чего была разобрана на слом.

Несомненная польза этого проекта была в том, что пришлось впервые работать с трофейными двигателями, причем двигателями мощными,

снятыми с подбитого немецкого дирижабля. Впоследствии от этого была большая польза для выдающихся советских специалистов по двигателям, академиков Б. С. Стечкина и А. А. Микулина.

В декабре 1914 года, используя спонсорские средства (100 тысяч рублей, пожертвованные членом Всероссийского аэроклуба, богатым помещиком Э. М. Малыньским), над созданием своего тяжелого аэроплана работал другой замечательный ученик Жуковского — Василий Андрианович Слесарев, окончивший ИМТУ в 1911 году. «Святогор» Слесарева обещал стать крупнейшим самолетом мира: он имел размах крыльев 36 метров, длину 21 метр, взлетный вес 6,5 тонны. В ходе работ отпущенный капитал был израсходован, так же как и личные деньги Слесарева (около 65 тысяч рублей, предположительно взятых в кредит). Приобрести запланированные немецкие двигатели мощностью 300 л. с. оказалось невозможным — шла война, и для аэроплана пришлось взять французские моторы «Рено» существенно меньшей мощности.

Военное ведомство, впечатленное видом гигантской крылатой машины (только диаметр колес основного шасси превышал два метра), попросило профессора Н. Е. Жуковского и членов его аэродинамической лаборатории — В. П. Ветчинкина, Г. И. Лукьянова, А. А. Архангельского, А. Н. Туполева дать оценку строящемуся самолету. В 1915 году эта комиссия впервые в России провела полный аэродинамический расчет аэроплана, сопровождавшийся продувкой моделей его частей, и вынесла вердикт: «... полет аэроплана Слесарева при полной нагрузке в 6,5 тонны и при скорости 114 км/ч является возможным, а посему окончание постройки аппарата Слесарева является желательным». Неудачи на фронте, начавшийся правительственный хаос, а затем и революция так и не дали творению В. А. Слесарева подняться в воздух. В 1921 году Слесарев был убит в Петрограде, а его самолет, несмотря на ряд новых, но тщетных попыток поднять его в воздух, в конце концов, в 1923 году был разобран.

«Работа В. А. Слесарева была героической, но почти безнадежной попыткой решения очень сложной технической задачи», — пишет В. Б. Шавров в замечательной книге «История конструкций самолетов в СССР до 1938 года».

К работе в только что зародившемся в России авиастроении волею судеб оказались привлечены одержимые высокими задачами люди, которые должны были обладать глубокими, весьма специфическими знаниями и в то же время не рассчитывать на скорое обогащение. Еще до революции Андрей Николаевич познакомился с большинством инженеров, подвизавшихся на названном поприще. Среди них был и впоследствии

выдающийся советский авиаконструктор Николай Николаевич Поликарпов.

В годы Первой мировой войны большинство российских предпринимателей с удовольствием брали на работу студентов старших курсов, не подлежащих призыву в армию. Когда владелец завода «Дукс» Ю. А. Меллер (в годы войны сменивший фамилию на памятную для русской истории фамилию Брежнев) решил организовать при авиационном отделении завода конструкторское бюро по морской тематике и запросил у Жуковского руководителя, тот рекомендовал «одного из лучших своих студентов», А. Н. Туполева. На «Дуксе» же, в качестве инженера по заказам, с октября 1914 года работал студент Санкт-Петербургского политехнического института Николай Поликарпов.

В 1916 году Туполев получил задание спроектировать сразу два самолета. Первый — морской поплавковый разведчик и бомбардировщик с двигателем «Испано-сюиза», второй — морской поплавковый истребитель с мотором «Клерже» мощностью 130 л. с. и скоростью 170 км/ч.

Интересно, что концепция морской авиации была разработана в 1911 году тогда еще капитаном 2-го ранга А. В. Колчаком. Независимо от иностранцев он пришел к выводу о необходимости создания морской авиации, способной решать в интересах флота ряд задач, прежде всего разведывательных. Записка Колчака была отправлена по команде и нашла поддержку и у начальника Морского генерального штаба, и у морского министра. 18 мая 1912 года был подписан приказ об организации авиационных подразделений при Службе связи каждого моря.

Инженеру по заказам, студенту Поликарпову, было поручено согласование технических условий на постройку гидросамолетов с Техническим отделом Главного управления кораблестроения Морского министерства.

Спроектировать гидросамолеты, однако, не удалось. Ни у Туполева, ни у Поликарпова, ни у Технического отдела кораблестроения флота в те годы еще не было ни достаточного опыта, ни способных к этому людей. Известно, что Туполев выезжал на базу Балтийского флота в Ревель для ознакомления с имевшимися образцами гидроавиатехники. Проекты неоднократно переделывались, поскольку не удовлетворяли ни имевшимся техническим условиям, ни пожеланиям заказчика. Поликарпов вновь и вновь был вынужден заниматься пересогласованиями. Туполев нервничал, сгоряча обвиняя Поликарпова в неумении «выбить» заказ.

В отсутствие какого-либо прогресса в проектировании «поплавковых разведчика, бомбардировщика и истребителя» Ю. А. Меллер решил закрыть «доморощенное» КБ и закупил во Франции лицензию на

постройку летающей лодки «Теллье».

«...Я был молодой, обиделся, забрал свои чертежики и вернулся обратно в Техническое училище», — вспоминал позднее А. Н. Туполев^[14].

Автор глубокого исследования о Н. Н. Поликарпове В. П. Иванов отмечает, что «эта неудача глубоко задела самолюбие Андрея Николаевича, и о своей работе в годы Первой мировой войны в КБ завода „Дукс“ он вспоминал крайне редко и неохотно». Думается, что Андрей Николаевич в данном случае был далек от обид и, обладая великолепным чувством юмора, позволявшим ему искренне смеяться над собой (чего стоит слово «чертежики»), сделал правильные выводы. Автору конструкции тысяч летавших самолетов грешно было обижаться на ошибки молодости.

Тогда же, 14 июля 1916 года, при Аэродинамической лаборатории ИМТУ было создано Расчетно-испытательное бюро (РИБ) «для производства проверочных расчетов аэропланов, исследований в области воздушных винтов и для разрешения некоторых вопросов по исследованию сопротивления воздуха и материалов». Финансировалось бюро военным ведомством. Во главе РИБ был поставлен профессор Н. Е. Жуковский. Вместе с ним работали его ближайшие ученики: А. А. Архангельский, В. П. Ветчинкин, Н. И. Иванов, Г. И. Лукьянов, А. Н. Туполев. За 1916–1918 годы были проведены аэродинамические и прочностные расчеты тридцати трех типов самолетов. Были выявлены предварительные нормы прочности авиационных конструкций, испытаны модели крыльев и фюзеляжей аэропланов, авиационных вооружений, исследованы и предварительно систематизированы причины авиационных катастроф. Расчетно-испытательное бюро стало серьезной организацией, с результатами работ которого считались и командование Авиацией действующей армии (Авиадарм), и в Управлении Военно-воздушным флотом (УВОФлот), и в военном министерстве.

До 1918 года часть работ по аэродинамике проводилась в стенах Кучинского аэродинамического института, основанного Дмитрием Павловичем Рябушинским (1882–1962). Родился он в Москве в семье богатейшего русского предпринимателя, выходца из старообрядческой купеческой семьи. В начале XX века фамилия Рябушинских в России была синонимом безмерного богатства. Еще на памяти автора, когда легко или «без счета» тратившего деньги человека называли «Рябушинским».

В 1899 году, после смерти отца, братья Рябушинские унаследовали огромное состояние (всего около 20 миллионов рублей). Старшие братья Дмитрия сразу же активно включились в предпринимательскую деятельность, а Дмитрий всецело отдался науке. Он решил использовать

часть своего состояния для создания прекрасно оснащенного научно-исследовательского учреждения, посвященного воздухоплаванию и метеорологии.

Заметим, что младший Рябушинский — Николай Павлович (1877–1951) также вышел из состава «Товарищества мануфактур П. М. Рябушинского с сыновьями» и, получив свою долю наследства, посвятил себя меценатству, собирал картины русских художников, устраивал выставки, проводил диспуты, издавал роскошный художественный журнал «Золотое руно», претендуя на роль связующего центра символизма.

Профессора Н. Е. Жуковский и В. В. Кузнецов активно поддерживали идею Дмитрия Павловича, и к концу 1904 года в Кучине (подмосковном имении Рябушинских) вырос оснащенный новейшим западным оборудованием Аэродинамический институт. Первоначальная программа института включала экспериментальное изучение аэродинамического сопротивления, различных практических аспектов аэродинамики, наблюдение и анализ за атмосферными явлениями. На устройство института до 1905 года Д. П. Рябушинским было выделено 100 тысяч рублей. Позднее во многом по примеру Кучинского института были построены аэродинамические центры А. Г. Эфеля и О. Рато во Франции, Л. Прандтля в Германии. Кучинский институт был в числе трех аэродинамических институтов, открытых первыми (кроме него, Римский институт и Институт Цама в Америке).

Общее научное руководство институтом первоначально осуществлял Н. Е. Жуковский, числившийся его «почетным сотрудником». Д. П. Рябушинский был директором и ведал постановкой экспериментов, проявив себя целенаправленным, требовательным, а впоследствии все более жестким ученым и хозяином. Но Жуковский не терпел вмешательства в ход своих научных исследований, а тем более выговоров, пусть и одобренных крупными премиальными суммами. В 1906 году Жуковский решительно оставил Кучино, объяснив, что «хочет быть ближе к студентам». В дальнейшем, до 1918 года, практически все исследования, помимо аэрологических, велись в Кучине по собственным планам и при личном участии Д. П. Рябушинского. А. Н. Туполев неоднократно бывал в Кучинском институте с поручениями от Жуковского. Там же с 1905 года работал один из любимых учеников Николая Егоровича, приват-доцент Б. М. Бубекин, погибший в марте 1916 года при испытаниях созданного им скоростного пневматического бомбомета.

В 1906–1914 годах было издано пять выпусков Бюллетеня Кучинского аэродинамического института (на французском языке). Последний, шестой

выпуск Бюллетеня был издан в 1920 году в Париже.

Еще в 1914 году, при праздновании десятилетия своего института, Д. П. Рябушинский сказал: «Задача аэродинамического полета разрешена, но на смену ей выдвигается новая, гораздо более трудная и грандиозная проблема — проблема перелета на другую планету. В Аэродинамическом институте в Кучино будут также предприняты исследования в этом направлении». Для того времени это было крайне смелое заявление, но оно было сделано человеком, хорошо сознававшим свои возможности.

В военные годы Кучинский институт выполнял поручения Артиллерийского комитета. Здесь, в частности, проводились испытания новой пневматической ракеты и модели пневматического бомбомета. Д. П. Рябушинский занялся тогда ракетодинамикой, а также сконструировал портативную безоткатную пушку-миномет, испытания которой проходили в Петрограде осенью 1916 года. Одновременно он одним из первых предпринял расчет реактивной силы при истечении газовой струи. В стенах Кучинского аэродинамического института делал свои первые шаги впоследствии известный изобретатель и авантюрист Л. В. Курчевский.

После Октябрьской революции Д. П. Рябушинский решил национализировать свой институт, обратившись в апреле 1918 года в Наркомпрос^[15] РСФСР с просьбой «принять под свою защиту Институт с его лабораториями, библиотекой, архивом и хозяйственными постройками». В результате для руководства институтом была создана коллегия, а заведование было поручено Д. П. Рябушинскому.

Однако положение всех Рябушинских — богатейших людей России — в условиях происходившей революции быстро оказалось критическим. Старшие братья, занимавшиеся крупными кредитно-земельными сделками, стали злейшими врагами советской власти и дружно покинули родину, успешно выехав во Францию. Дмитрий Павлович оформил себе командировку для ознакомления с новыми типами ветряных двигателей и в октябре 1918 года выехал в Данию.

После краткого пребывания в Дании Д. П. Рябушинский переехал во Францию и жил там. Летом 1922-го он получил от Парижского университета ученую степень доктора наук, а в 1935 году был избран членом-корреспондентом Парижской академии наук. За свою жизнь Д. П. Рябушинский опубликовал более двухсот научных работ.

После отъезда Рябушинского в Кучино вернулся Н. Е. Жуковский со своими учениками. Здесь Николай Егорович поставил ряд сложных и важных экспериментов. Грузовичком, на котором возили тогда необходимое для экспериментов оборудование, управлял заядлый автомобилист,

будущий академик Стечкин.

На Туполева размах и возможности первоклассного европейского оборудования института произвели большое впечатление. Нет сомнений, что появление центра авиационной науки, города Жуковский, во многом обязано забытому сегодня Кучинскому аэродинамическому институту.

К сожалению, в тяжелые 1919 и 1920 годы институт был разграблен: оборудование испорчено и расхищено. В 1921 году Кучинский аэродинамический институт был переименован, а впоследствии слит с вновь созданным Государственным научно-исследовательским геофизическим институтом.

...29 мая (11 июня) 1918 года А. Н. Туполев и братья А. А. и В. А. Архангельские защитили уже не в Императорском, а Московском техническом училище (МТУ) свои дипломные работы.

А. А. Архангельский вспоминает, что «в день окончания мною Технического училища совершенно неожиданно ко мне в дом вечером пришел Николай Егорович и поздравил меня с окончанием училища». Это говорит об особых, утраченных позднее отношениях преподавателя — мирового светила и скромного по своему социальному положению студента.

Работа А. Н. Туполева «Опыт разработки гидроплана по данным испытаний в аэродинамических трубах» получила высокую оценку Н. Е. Жуковского. «Представленный студентом Туполевым расчет гидроаэроплана являет собой прекрасное свидетельство зрелости его инженерной мысли», — писал ученый.

За номером 49, среди 55 человек, окончивших МТУ тревожной весной 1918 года (тогда выпуск был ежемесячным), значится А. Н. Туполев — он «защищался» в конце мая.

Жил Андрей Николаевич в то время у старшей сестры — Веры Николаевны, в замужестве Потемкиной, в доме 12 по Продольному переулку, у Новинского бульвара.

Выпускник Туполев, без сомнения, знал И. И. Сикорского. В годы Первой мировой войны молодой и талантливый Сикорский был популярнейшим в России, обласканным царем и многими русскими и российскими олигархами авиаконструктором и летчиком, за несколько лет сказочно разбогатевшим. Сикорский был только на год моложе Туполева, происходил из семьи действительного статского советника, известнейшего в дореволюционной России судебного медицинского эксперта, профессора, националиста и монархиста И. А. Сикорского. Создав несколько оригинальных, одно- и двухмоторных самолетов, он прославился как

создатель больших (с взлетным весом 5–7 тонн) четырехмоторных самолетов «Илья Муромец», составивших первую эскадру воздушных кораблей — первооснову Дальней авиации России. Туполев же был тогда известен лишь сравнительно узкому околоавиационному кругу Императорского Московского технического училища и, не обладая выраженным тщеславием, по-видимому, не стремился поддерживать неравного знакомства.

Согласно запискам ведущего инженера ЛИИ^[16] И. Н. Квитко, Туполев встретился с Сикорским в 1934 году во время поездки в Соединенные Штаты Америки, когда были приобретены две амфибии С-42.

Сикорский, сразу после революции эмигрировавший в США, никогда, особенно в довоенные годы, не скрывал своих монархических, резко антисоветских взглядов. Известно, что в 1927 году он представил в монархический белоэмигрантский «Союз государевых людей» проект «О рейде в СССР эскадры из 25 кораблей», предполагавший высадку десанта и уничтожение правительства Советской России. Позднее, в 1938 году, Сикорский находился в Германии с визитом вместе с известным американским летчиком Линдбергом. Они были тепло встречены нацистским руководством.

Вопрос о встречах Туполева и Сикорского я задал младшему сыну И. И. Сикорского — Сергею Игоревичу.

— Возможно, на авиасалоне, в Париже? — ответил он мне вопросом на вопрос.

По словам В. М. Вуля, А. Н. Туполев и И. И. Сикорский встречались на авиасалоне в Париже в 1965 году. Время сгладило резкость восприятия, и Игорь Иванович теперь смотрел на советское, «на русское», как говорили на Западе, с очевидной симпатией, а интересовали его прежде всего самолеты, тем более что конец 1960-х — начало 1970-х годов было временем расцвета СССР, о чем ярко напоминала все та же авиация. Эта встреча состарившихся Туполева и Сикорского была непродолжительной, но, как это иногда бывает у стариков, очень сердечной и теплой.

Глава вторая

НА ИЗБРАННОЙ СТЕЗЕ

Выбор пути

После окончания училища бывшие студенты, а теперь сподвижники Н. Е. Жуковского часто собирались в его квартире в Мыльниковом переулке. Здесь, во временном штабе возрождающейся авиационной науки, они с Николаем Егоровичем детально обсудили и подготовили документы, необходимые для создания аэрогидродинамического института и подали их на рассмотрение в Научно-технический отдел Высшего совета народного хозяйства (НТО ВСНХ). Это был август 1918 года.

Первоначально, 30 октября 1918 года, члены НТО ВСНХ вынесли постановление, сочтя «учреждение института... преждевременным». Однако тем же постановлением в НТО была создана аэрогидродинамическая секция и, в духе времени, назначена коллегия «в составе проф. Н. Е. Жуковского в качестве специалиста по научной части и А. Н. Туполева в качестве специалиста по технической части».

Туполев с Жуковским несколько раз ходили в НТО ВСНХ к секретарю Совнаркома Н. П. Горбунову. Андрей Николаевич хорошо помнил свой первый визит туда в середине октября 1918 года: «Мы вошли с Николаем Егоровичем в помещение бывшей консистории^[17] на Мясницкой, занимаемое Научно-техническим отделом. Мы попали в большую комнату, в которой стоял стол и два стула. На одном сидит Николай Петрович Горбунов. Другой стул предоставлен был Николаю Егоровичу. Для меня стула уже не нашлось... Нам был дан срок полтора месяца для того, чтобы мы подготовили соответствующее положение об этом институте».

О положительном решении Туполев рассказывал так: «Мы вышли из НТО, словно опьяненные, радостные и счастливые: все было решено! И так быстро. Мы верили в будущее, и нам так захотелось немедленно приступить к делу. Я предложил Николаю Егоровичу отметить это величайшее событие. Где-то на Покровке мы нашли чудом уцелевшее кафе. Ничего, кроме простокваши, в нем не было. Мы подняли стаканы с простоквашей и чокнулись. Так и отпраздновали организацию ЦАГИ».

В канун годовщины революции, 4 ноября 1918 года, работающим жителям Москвы был выдан редкостный по тем временам паек: по два фунта хлеба и рыбы, по полфунта сливочного масла и варенья. Совмещая приятное с полезным, в квартире Жуковского все собрались на чаепитие и для решения организационных вопросов. Председатель коллегии должен быть выборным, и на его место единогласно избрали Н. Е. Жуковского. 5, 9,

11 ноября вновь состоялись заседания коллегии. Было решено: «Поручить А. Н. Туполеву подготовить материалы к открытию нескольких отделов института в ближайшее время». 19 ноября проект «Положения о ЦАГИ» был «обсуждением закончен», а 23 ноября, подписанный Н. Е. Жуковским, А. Н. Туполевым, И. А. Рубинским^[18] — членами первой коллегии ЦАГИ, направлен в НТО ВСНХ.

Положение о Центральном аэродинамическом институте (ЦАИ) было утверждено 1 декабря 1918 года. Тогда же была принята смета на декабрь в сумме 20 тысяч рублей. 12–14 декабря 1918 года за институтом установилось название Центрального аэрогидродинамического. Директором института был назначен Н. Е. Жуковский. По его решению начальником общетеоретического отдела ЦАГИ был назначен Ветчинкин, аэродинамического — Юрьев, авиационного — Туполев, винтомоторного — Стечкин. ЦАГИ выгодно отличался от научных институтов тем, что в нем с самого начала научные разработки тесно сочетались с решением неотложных задач народного хозяйства. Такой подход Н. Е. Жуковского во многом определил дальнейший ход развития авиации в стране.

Весной 1919 года при Главвоздухфлоте^[19] была создана комиссия по разработке проекта «большого самолета», который должен был сменить устаревших «муромцев». В 1920 году при бюро изобретений ВСНХ была образована специальная комиссия по тяжелой авиации. В то же время в Дивизионе воздушных кораблей, базирующемся в Сарапуле, также была организована комиссия по постройке «большого самолета».

Позднее обе эти комиссии были объединены при ЦАГИ под названием Комиссии по тяжелой авиации (КОМТА).

В состав комиссии вошли Б. Н. Юрьев, В. П. Ветчинкин, М. В. Носов, В. А. Архангельский, В. Л. Моисеенко, А. А. Байков, В. Л. Александров, А. М. Черемухин, К. К. Баулин, А. Н. Туполев. Когда возникла идея использовать в конструкции схему триплана, Туполев, несмотря на формальный научный «нейтралитет» Н. Е. Жуковского, резко высказался «против» и в работе над этим самолетом практически не участвовал. Теория индуктивного сопротивления крыльев самолета, отрицательно повлиявшая на аэродинамическое качество (отношение подъемной силы к лобовому сопротивлению) самолета, тогда еще была неизвестна в России.

Самолет был сконструирован с пренебрежением к центровке и с очевидной неустойчивостью относительно продольной оси: имел высоту 6 метров при длине фюзеляжа 9,7 метра...

Общая сборка самолета была проведена в Москве в марте 1922 года.

После второго же подлета, когда хвост триплана с трудом отделился от земли, его «максимальная скорость равна минимальной», а приземление закончилось поломкой костыля и смещением двигателей вперед, выяснилось, что даже испытывать этот самолет никто не желает.

Известный летчик-испытатель и писатель И. И. Шелест с задорным юмором описал попытку испытаний этого неудачного самолета:

«...Томашевский, порулив на „Комте“, сперва побегал по аэродрому на ней взад-вперед и затем, разбежавшись против ветра с угла аэродрома, оторвался от снега метра на три. Взмыл, покачиваясь из стороны в сторону, и плюхнулся, как подгулявшая Солоха».

Еще 28 августа 1919 года Совет обороны предложил ЦАГИ построить серию аэросаней, подтвердив заказ не только революционной необходимостью, но и существенным пайком, так необходимым в голодной тогда стране. По указанию Н. Е. Жуковского была образована Комиссия по постройке аэросаней («КомПАС»). В ее состав были включены А. А. Архангельский, Б. С. Стечкин, Н. Р. Брилинг (председатель), А. Н. Туполев (зампред), Е. А. Чудаков, А. С. Кузин.

Во главе коллектива проектировщиков по настоянию Н. Е. Жуковского был поставлен А. Н. Туполев. В 1919–1922 годах ими были построены двое аэросаней смешанной конструкции и трое цельнометаллических. Все сани успешно эксплуатировались. В советское время широко отмечалось, что аэросани, вооруженные курсовым пулеметом, были успешно применены при подавлении Кронштадтского мятежа. Аэросани АНТ-III стали первыми цельнометаллическими санями. Аэросани АНТ-IV экспонировались на международной выставке в Берлине в 1928 году. Андрей Николаевич лично участвовал и в проектировании, и в изготовлении, и в испытаниях новых машин. В 1926 году он принял участие в пробеге Москва — Ленинград — Москва за штурвалом аэросаней АНТ-V. Удивительно, что аэросани не получили в России должного распространения. Казалось бы: огромная равнинная страна, на большинстве территорий более полугода лежит снег, а аэросани можно пересчитать по пальцам одной руки. Главной причиной этого были не повышенный расход топлива и технические проблемы (хотя их тоже хватало — и безопасность, и управляемость): распространение в России аэросаней затормозило гужевое движение, доминировавшее в крестьянской России в 1920–1930-е годы. Лошади смертельно пугались аэросаней. Опрокидывая возки и сани, сбрасывая седоков, они рвали постромки и упряжь, ломали ноги... Милицейские протоколы 1920-х годов полны жалоб извозчиков, кучеров, возниц и всадников на «безобразия», творимые безбожными водителями аэросаней. Возможно, эти

многочисленные «столкновения», сегодня воспринимаемые комично, стали препятствием, сдержавшим распространение аэросаней, транспорта, столь близкого по духу русскому человеку. «И какой же русский не любит быстрой езды?»

Андрей Николаевич до конца жизни сохранял к аэросаням ревностный интерес.

В 1932 году была создана специализированная Проектно-конструкторская и производственная организация по постройке аэросаней (ОСГА), разработавшая целую серию боевых и транспортных аэросаней типа НКЛ, которые широко применялись в ходе войны.

В послевоенный период ОКБ Туполева, занятое интенсивной разработкой боевых и гражданских самолетов, опять вернулось к аэросаням. Среди молодых талантливых конструкторов аэросаней выделялся Глеб Васильевич Махоткин, пришедший к Туполеву в 1957 году. До этого он работал в СибНИА вместе с Р. Л. Бартини^[20] — одним из самых ярких советских авиаконструкторов, человеком высочайшей культуры и энциклопедических знаний. Группа ведущего инженера Махоткина, при полной поддержке и личном участии А. Н. Туполева, занялась проектированием скоростного внедорожного всесезонного транспортного средства — аэросаней-амфибий.

В СССР давно, еще с середины 1930-х годов, были безуспешные попытки установить сани на поплавки. Махоткин и его команда предложили спроектировать корпус аэросаней в виде лыжи-лодки, что придало требуемую «амфибийность» — машина могла двигаться как по снегу, так и по воде. В 1961 году начались испытания первого образца аэросаней-амфибий. Учитывая полученные в их ходе замечания, в серийную характеристику лодки А-3 ввели небольшой накладной редан, удовлетворявший требованиям движения по воде и снегу. Малая удельная нагрузка на специально спрофилированное днище из наклепанных снаружи листов пластика позволяла А-3 глиссировать по снегу и воде с минимальным сопротивлением и давала возможность двигаться по льду, даже разбитому, по несудоходным водоемам, болотам и мелководью глубиной 5–10 сантиметров. А-3, в отличие от других аэросаней, проходили без снижения скорости глубокий снег, наледи и шугу. Обтекаемые формы выполненного по авиационным канонам клепаного дюралевого корпуса А-3, отсутствие выступающих частей позволяли двигаться машине по метровым кустарникам и редколесью. В серии на А-3 был установлен авиационный двигатель воздушного охлаждения М-14Б мощностью 350 л. с. В 1964 году были выпущены первые серийные А-3, а менее чем через

полгода в СССР работала уже сотня этих машин, всего было выпущено около 800 аэросаней этого типа. Активная эксплуатация амфибии А-3 продолжалась до конца 1980-х годов, отдельные экземпляры функционируют до настоящего времени.

Относительно малые габариты позволяли транспортировать амфибию в кузове грузового автомобиля, в грузовых кабинах самолетов и вертолетов, а также на внешней подвеске вертолетов. Создание столь удачной и нужной амфибии А-3 в 1965 году было отмечено наградами ВДНХ. ОКБ А. Н. Туполева получило диплом первой степени, руководители проекта: Г. В. Махоткин — золотую медаль, В. М. Татаринев — серебряную, А. Д. Воробьев, В. В. Меркулов и В. Т. Жевакин — бронзовые.

Эти амфибии успешно использовались на северных русских реках: Онеге, Пинеге, Мезене, Северной Двине, Лене и Оби. А-3 нашли применение у пограничников, в поисково-спасательной службе отряда космонавтов, в других аварийных службах. Потенциальных заказчиков подкупала универсальность амфибий и возможность их эксплуатации в переходные периоды, когда другая техника использоваться не может.

В 1960—1970-е годы амфибия А-3 экспортировалась в несколько стран.

Но вернемся к началу творческого пути нашего героя, в двадцатые годы XX столетия.

Конец второго десятилетия XX века оказался тяжелым для человечества. Испанский грипп, или «испанка», был самой страшной пандемией за всю известную с медицинской точки зрения историю человечества. В 1918–1919 годах за 18 месяцев во всем мире от «испанки» умерло, по разным оценкам, от 50 до 100 миллионов человек — 3–6 процентов населения Земли! Было заражено более 550 миллионов человек — почти 30 процентов населения планеты. Эпидемия началась в последние месяцы Первой мировой войны и быстро превзошла по числу жертв мировую бойню.

Возможно, простудившись, заболел вялотекущей «испанкой» и Туполев, возможно, у него была туберкулезная пневмония. Поздней осенью 1919 года Андрея Николаевича положили в больницу.

В городской больнице образца 1919 года кормили из рук вон плохо, лекарств практически не было, дров тоже, медперсонала не хватало, чтобы сохранить в помещениях тепло, комнаты старались не проветривать. Заходил врач, равнодушно простукивал больных, при этом что-то объясняя студентам по латыни. Туполев, несмотря на ослабленное состояние, критично, но верно оценил обстановку и решительно сбежал из больницы.

О заболевании Туполева доложили Жуковскому. Тот через Тимирязева немедленно связался с врачами, и Туполева определили в легочный санаторий «Высокие горы», неподалеку от Курского вокзала, где в советские времена находился Первый спортивный диспансер. Здесь Туполев попал под наблюдение хорошего врача М. К. Кондорского, сделавшего ему частичную резекцию легкого и буквально спасшему жизнь. Добрую память о своем враче Андрей Николаевич пронес через всю жизнь, хотя не любил вспоминать о тяжелой болезни.

Сын врача, талантливый рисовальщик Борис Михайлович Кондорский, стал ближайшим помощником Туполева и проработал с ним всю жизнь. Кондорский, наверное, впервые в мировой художественной практике, в аксонометрическом рисунке воплощал первоначальный замысел конструктора. По замечаниям следившего за ведением набросков Туполева, он тут же исправлял что-то, дополнял рисунок новыми элементами. Порой Борис Михайлович возражал Андрею Николаевичу, спорил с ним, настаивал на отвергнутых конструктором решениях... Иногда, после прикидок, он всю ночь оставался на рабочем месте и на следующий день поражал коллег прекрасно проработанным рисунком новой машины.

— Боря, ты бог, — порой прилюдно говорил ему Туполев. — Остается только скрестить ручки на брюшке и любоваться... Я с тобой останусь без работы.

Андрей Николаевич был ярким приверженцем философии гармонии мира, что позволяет поставить его в один ряд с Платоном и Аристотелем, Шекспиром и Гёте, Пушкиным и Байроном... Предельно упрощая грандиозные идеи *harmonia mundi*, можно сказать: «Что некрасиво — то бесполезно». Туполев запомнился сакраментальной оценочной фразой: «Некрасиво — не полетит!»

Состояние здоровья нашего героя в то время внушало врачу серьезные опасения. Весной 1920 года М. К. Кондорский настоятельно рекомендовал Туполеву выехать на лечение в Крым.

«Он предложил мне быть заведующим технической частью в комиссии, которая по заданию В. И. Ленина поехала на Черноморское побережье организовывать санаторий... С помощью Серго Орджоникидзе удалось организовать и помещение, и белье, и даже питание для ожидаемых прибыть больных, однако... создать санаторий нам не удалось, потому что на побережье Черного моря высадился Врангель, — позднее вспоминал Туполев. — ...Мы с Кондорским должны были уехать в Кисловодск и там заниматься организацией санаториев»^[21].

В ноябре 1920 года Андрей Николаевич с большим трудом

возвращается в Москву.

Позднее, ни в собственных воспоминаниях, ни в беседах с домашними, ни отвечая на вопросы пишущей братии, Андрей Николаевич не любил вспоминать подробностей той поездки.

В ознаменование 50-летия научной деятельности Н. Е. Жуковского и его больших заслуг как «отца русской авиации» 3 декабря 1920 года был издан декрет Совета народных комиссаров за подписью В. И. Ленина о реорганизации Московского авиатехникума в Институт инженеров Красного Воздушного флота имени Н. Е. Жуковского (впоследствии и до недавних времен — Военно-воздушная инженерная академия имени Н. Е. Жуковского). Тем же декретом была учреждена премия имени Н. Е. Жуковского за лучшие труды по математике и механике, зафиксированы решения об издании трудов Н. Е. Жуковского, а также о ряде льгот для самого ученого...

Для Жуковского, по нынешним понятиям не старого человека (73 года), тяжелейшим ударом стала смерть дочери — Елены Николаевны — «от туберкулеза», последовавшая 15 мая 1920 года. Совсем недавно она, молодая, красивая и умная девушка, талантливый математик — опора отца, вышла замуж за одного из его любимых учеников — Б. Н. Юрьева, и вот — такое горе. В августе того же года с Николаем Егоровичем случился инсульт. В самом конце 1920 года Н. Е. Жуковский заболел воспалением легких, по другим данным — брюшным тифом. В Мыльников переулок, на Чистых прудах, где жил Николай Егорович, немедленно зачастили его встревоженные ученики: Чаплыгин, Брилинг, братья Архангельские, Юрьев, Микулин, Стечкин, Ветчинкин, Мусинянц, возвратившийся из своего вынужденного путешествия Туполев. Под новый 1921 год Жуковского постиг второй инсульт. От этого удара Николай Егорович уже не оправился.

На Андрея Николаевича Туполева Жуковский имел колоссальное влияние.

«Когда я вспоминаю Николая Егоровича, я прежде всего вспоминаю его как инженера, но только он решал такие задачи, которые были не под силу обычным инженерам. Этим, помимо личного его обаяния, можно объяснить, почему так тянулась к нему студенческая молодежь МВТУ, составляющая основное окружение Николая Егоровича, — писал в 1947 году А. Н. Туполев в своей статье, в секретном тогда журнале «Техника Воздушного флота», издаваемом ЦАГИ. — Я попал в это окружение студентом второго курса, т. е. не очень старым и не очень осведомленным студентом. Но мы все как-то очень просто встречались с Николаем

Егоровичем, несмотря на то, что он был для нас недостижимым авторитетом. Быстро привыкали к его некоторым странностям, тонкому голосу, задумчивости и рассеянности. Через короткое время общения с ним мы начинали чувствовать ту глубину познания, с которой он подходил к решению задачи.

Еще одна черта Николая Егоровича — это его полная откровенность. Я вспоминаю такой случай: в самом начале моей работы в кружке мне для чего-то надо было выбрать дужку. Я робко подошел к Николаю Егоровичу и спросил его, как это сделать, — я тогда ничего в этом деле не понимал. Николай Егорович тут же быстро дал мне указание, как геометрически построить очертание дужки. Я продолжал спрашивать: „Геометрию я понял, а будет ли это связано как-нибудь с внутренним содержанием — дужка-то нарисована — это геометрия, а динамически-то?“ (Тогда это слово даже не употреблялось.) А он посмотрел на меня и говорит: „Нет, Туполев, с самым содержанием не могу сказать, как это будет“.

Казалось бы, такой ответ мог поколебать его авторитет в глазах молодого, критически настроенного студента. А реакция получилась совершенно другая: сегодня он еще не знает и прямо говорит об этом, но он думает над этим, и не сегодня-завтра именно у него же можно будет узнать. Это тянуло к нему. Раз встретившись с ним, человек оставался с ним на всю жизнь».

Н. Е. Жуковский умер в санатории «Усово» 17 марта 1921 года. Он был отпет в еще действовавшей домовая церковь Московского технического училища и при большом стечении народа похоронен на Донском кладбище.

«Его светлое имя ныне отходит в историю. Но пленительный образ Николая Егоровича всегда будет с нами», — сказал над могилой ректор 2-го Московского университета профессор, а впоследствии академик (с 1929 года) Сергей Алексеевич Чаплыгин. После смерти Жуковского Чаплыгин, выдающийся русский физик, математик и аэродинамик, возглавил коллегия ЦАГИ. А. Н. Туполев на собрании научных сотрудников ЦАГИ единогласно был избран товарищем директора института и заведующим авиационным отделом с гидроавиационным подотделом и как следствие — членом коллегии ЦАГИ.

Наступила пора активной практической деятельности. И начинать ее надо было с решения принципиальных, стратегических вопросов: выбора схемы аппарата, выбора материала для его создания. Остановиться ли на привычной для всех схеме биплана или начать изучение нового — схемы свободнонесущего моноплана? Конструктор выбрал второй путь, и жизнь показала, что он не ошибся.

При этом невозможно было упускать и насущных жизненных вопросов: где достать ведро картошки, сажень дров?..

Впоследствии, объясняя, почему было решено остановиться на схеме моноплана, Андрей Николаевич писал: «В течение длительного времени под руководством Н. Е. Жуковского мы работали в аэродинамической лаборатории, проводя продувки сотен различных профилей крыла и компоновок самолета. И если после этого мы бы взялись за биплан, то это означало бы, что у Н. Е. Жуковского мы равным счетом ничему не научились».

С позиций сегодняшнего дня события тех лет легко анализировать, легко разбирать принятые решения и давать оценки. А в те послереволюционные годы для грандиозных свершений явились тысячи самоотверженных «творцов» — чаще искренних, но малообразованных, а порой мошенников, в духе того времени выражавших готовность уже завтра построить гигантские самолеты и танки, избавить человечество от болезней и голода, проложить туннель через центр Земли или высадиться на Марсе. Достаточно вспомнить сочинения выдающихся литераторов того времени: А. Н. Толстого, М. А. Булгакова, В. В. Хлебникова, И. Ильфа и Е. Петрова и других — сколь значительное место в их творчестве занимает фантастика. Андрей Николаевич Туполев уже тогда, в начале 1920-х годов, был сложившимся человеком и блестяще образованным инженером, чьи взгляды не могли поколебать ни «грядущая победа мировой революции», ни скороспелые заявки на «пролетарские изобретения».

По темпераменту Туполев был типичным сангвиником — живым, быстровозбудимым человеком с легко меняющимися эмоциями. Его отличала исключительная наблюдательность, настойчивость, целеустремленность, крестьянское стремление на собственном опыте проверить инженерные находки. Еще Н. А. Жуковский подметил врожденную «рукастость» Туполева и особенно за это его ценил: тот владел и выколочной киянкой, и сварочной горелкой, и клепочным молотком, умел работать на большинстве станков того времени. Систематизированные инженерные знания, полученные в ИМТУ под руководством Жуковского, овладение теорией эксперимента, обширные практические навыки позволили Туполеву впоследствии создать свою конструкторскую школу, которой мы обязаны многими советскими самолетами.

Туполева как человека и творца отличала исключительная целеустремленность — ради главного дела своей жизни он сознательно отказался от многих соблазнов, твердо подчинив свою жизнь сразу

нескольким жестким правилам. Редкая, абсолютная целеустремленность — главная черта его характера. Все остальное было поставлено на службу главному: необыкновенное терпение и осмотрительность, скрупулезность, умение взглянуть на проблему с самой неожиданной стороны. Несмотря на присущее ему самолюбие, Туполев умел признавать свои ошибки, но потом, по прошествии времени, на новом этапе, вновь доказывать несуществующим оппонентам свою правоту. Ему была свойственна определенная ограниченность интересов: он уклонялся от политической активности, не был болельщиком, не играл в карты и шахматы, что было тогда очень популярно, ничего не коллекционировал. Никогда не позволял себе тратить время на волокитство. Но и одержимым его нельзя было назвать — при всей своей целеустремленности от жизненных благ он вовсе не отрекался. Его увлечениями были чтение, автомобилизм, любительская киносъемка, совсем немного — театр, охота, поделки (до конца жизни Андрей Николаевич любил вырезать и строгать перочинным ножиком).

С возрастом честолюбие, азарт и самонадеянность он сдерживал уздой глубочайшего чувства юмора, «бережно намываемого» и мудро расходуемого. Возможно, в этом причина того, что в своей жизни Туполев не знал крупных неудач и тяжелых поражений.

Изредка он бывал на стадионе, но не болельщиком, а скорее наблюдателем. Интерес к людям не пропадал в нем никогда. Выпивал нечасто и понемногу, был гурманом, предпочитая русскую и французскую кухни. В этом плане его стимулировала приходящая домработница «из бывших», по рекомендации нанятая Юлией Николаевной еще в «голодные годы», умевшая приготовить не только французский «луковый суп», но и утонченные блюда из сыра, мяса и птицы. Туполев любил сладкое, отчего был несколько тучен. При росте 176 сантиметров он весил далеко за 90 килограммов.

«Беллетристику почти не читаю; читаю в основном книги по технике, газеты. Кино не люблю. Люблю драматические театры, путешествия. Люблю сатиру и юмор, иногда читаю детские книги. Мои любимые писатели — Толстой, Достоевский», — говорил он в беседе с психологом П. М. Якобсоном, подробно исследовавшим работу Андрея Николаевича в 1933 году. Интерес к природе талантливости и гениальности в 1920-е годы был очень высок, но человеческая природа, в отличие от природы социальной, не подчинялась законам классовой борьбы и не спешила отдавать свои тайны.

Сугубо моногамным было и его отношение к женщинам: супруга Юлия Николаевна всегда была для Туполева единственной во всех смыслах

этого слова. Он относился к ней с подчеркнутым вниманием и уважением. Юлия Николаевна, человек в высшей степени воспитанный и доброжелательный, отвечала супругу нежным участием.

Выдающийся американский ученый, нобелевский лауреат в области физиологии и медицины Джеймс Уотсон, который в 1962 году получил эту премию за открытие структуры молекулы ДНК, в одном из своих интервью сказал: «Никогда не тратил времени и мозгов на романы — находил им лучшее применение». Думаю, эти слова мог сказать и А. Н. Туполев.

Юлия Николаевна Желтикова — впоследствии жена А. Н. Туполева, происходила из титулованной дворянской семьи, окончила частную гимназию Ржевской. Фамилия Желтиковых была достаточно широко распространена на Руси, нередко звучала в исторических документах. К сожалению, об отце Юлии Николаевны ничего не известно: тема эта никогда не поднималась в семейных разговорах.

Прекрасно начитанная, литературно и музыкально образованная, лично знакомая с некоторыми выдающимися представителями русской советской культуры, Юлия Николаевна отличалась безукоризненным художественным вкусом и в этом отношении значительно обогатила Андрея Николаевича.

Женившись на Юлии Николаевне, внешне мужиковатый Туполев, к удивлению ее матери и своей тещи — Енафы Дмитриевны, сразу показал себя нежным и заботливым семьянином. Свадьбы не было: в те годы официально они считались социальным атавизмом, заблуждением и в новых советских семьях были просто не приняты. Зарегистрировавшись в ЗАГСе, молодые недолго посидели с родными за скромным столом, отметив знаменательное событие в своей жизни.

Туполев никогда не был скопидомом, а умение все сделать своими руками, помноженное на крестьянское трудолюбие, в те годы было просто золотым и вскоре принесло плоды. Переехав в квартиру жены — на Долгоруковскую улицу (с 1924-го по 1992-й — Каляевская), он быстро оборудовал дом столь необходимой в те годы бездымной печкой, собрал нужную мебель, наладил водоснабжение. Отвыкшие от удобств женщины были счастливы.

В отношении домашнего уклада и распорядка Андрей Николаевич с годами стал консервативен. В молодости ему нравились шумные застолья, с речами, пением и розыгрышами, где он, однако, редко брал на себя верховенство, с возрастом стал более замкнут, на отдыхе предпочитал книгу, беседу с милым его сердцу человеком или прогулку по саду.

Еще в начале 1930-х годов «для дома» была приобретена мебель из

темного мореного дуба, скорее всего, немецкой работы. Столовый гарнитур включал большой прямоугольный раздвижной стол, дюжину стульев без подлокотников и большой широкий сервант, где нарядная, с цветными витражами верхняя часть опиралась на широкое тяжелое основание. Эта мебель оставалась с А. Н. Туполевым на всех его трех квартирах, и он был к ней очень привязан. Сегодня этот гарнитур украшает гостиную дочери Андрея Николаевича — Юлии Андреевны.

В первое же семейное лето Андрей Николаевич озаботился дачной проблемой. Поиски дачи впоследствии косвенно привели к решению государственной задачи. Приступив к изучению участков по Казанскому направлению («от ЦАГИ близко»), Андрей Николаевич остановился на Ильинском, где снял, а затем и построил дачу. Если ехать от Москвы, она находилась по левую руку от станции, «на траверзе», в поселке Ильинское, в 15–20 минутах ходьбы от железной дороги. Сосновый лес, озера, речка — все было рядом. Деревянный дом выстроили с робкими претензиями 1920-х годов, но с несомненным вкусом — чувствовалось участие «в проекте» Юлии Николаевны. Впоследствии, уже в конце 1950-х годов, высохшая древесина дачи и обветшавшая проводка стали причинами того, что строение сгорело. Андрей Николаевич, с возрастом переставший давать волю чувствам, никак не показал, насколько эта потеря затронула его, и с мягким юмором успокаивал безутешных домашних.

Позднее здесь, «по соседству с дачей», на следующей станции Отдых, Туполев при поддержке правительства основал авиационный наукоград, известный сегодня всему миру город под именем Жуковский.

Здесь, на ильинской даче, его соседом был известный художник Иван Владимирович Космин, чьи произведения хранятся в Третьяковке и Русском музее. Возможно, Ильинское было выбрано именно по рекомендации Космина. Туполев был знаком с ним еще с 1919 года. Как и Андрей Николаевич, Иван Владимирович имел серьезные проблемы с легкими, и они вместе проходили лечение во время малоизвестного, можно сказать, загадочного визита на юг России в 1920 году. Космин был ровесником Туполева. Происходил из крестьянской семьи Елецкого уезда, окончил Петербургскую академию художеств по классу В. Е. Маковского, был блестящим рисовальщиком и портретистом, писал жанровые картины. Был удостоен золотой медали академии. Кисти Космина принадлежат портреты барона П. Н. Врангеля, великой княгини Виктории Федоровны, В. И. Ленина, Н. К. Крупской, М. Горького, М. В. Нестерова, написанный по просьбе А. Н. Туполева портрет Н. Е. Жуковского. Человек по-русски скромный и ненавязчивый, Иван Владимирович лишь в последние годы (а

умер он в 1973 году) был удостоен звания народного художника РСФСР и избран членом-корреспондентом Академии художеств СССР.

Туполев в молодости бывал очень азартен. «Ему постоянно хотелось мчаться быстрее всех, всегда быть первым, — пишет Л. Л. Кербер. — Работавший с ним инженер Т. П. Сапрыкин (один из ближайших друзей Андрея Николаевича. — Н. Б.), страстный автолюбитель, вспоминал: „Был у нас в ЦАГИ старенький автомобиль 'Бенц'“. Едем как-то с Туполевым с Ходынского аэродрома по Ленинградскому шоссе, вдоль беговой дорожки. По ней наездник на качалке прогуливает рысака. Давай, говорит, обгоним! Прибавил я газу, но все-таки отстаем. Вскре он кричит: „Наддай!“, меня по спине колотит. Обогнать рысака не удалось, Андрей Николаевич оскорбился, назвал меня портачем, а „Бенц“ — тихоходом и пользоваться им перестал».

С годами азарт в значительной степени ушел, хотя, как свидетельствует В. М. Вуль, Андрей Николаевич до шестидесяти с лишним лет с удовольствием, и опять-таки с азартом, переживая и ругаясь, играл в волейбол на спортивной площадке, предпочитая эту игру всем другим. В мальчишестве он с удовольствием «гонял попа», играл в городки, в свайку, в чижа... Сам Туполев, предъявлявший к себе самые высокие требования, говорил: «Спортом занимаюсь во время отпуска, но в обычных условиях ленив на физические движения».

Регулярный отдых Андрей Николаевич считал необходимым условием для своей успешной деятельности. «Когда отдыхаю — люблю общество. Когда занят — становлюсь замкнутым. Если устал, делаюсь нервным, раздражительным, вспыльчивым, неуравновешенным. Настроение мое может резко меняться. Два разных человека — в работе и на отдыхе. Очень весел, когда отдохнул, и мрачен, когда переутомлен. Вместе с тем и друзей у меня много, и со многими людьми я нахожусь в приятельских отношениях».

Уже в самом начале конструкторского пути Туполев, высоко оценив свойства «крылатого металла» — алюминия, целенаправленно добивался применения алюминиевых сплавов в конструкциях будущих самолетов. Практически все построенные до него отечественные самолеты были деревянными. Даже четырехмоторный гигант Первой мировой войны «Илья Муромец» конструкции И. И. Сикорского строился из древесины, в основном импортной — оregonской сосны, спруса (разновидность еловой древесины с низким удельным весом), гикори. У материаловедов — сторонников продолжения традиционного «деревянного» самолетостроения (а их в начале 1920-х годов было подавляющее

большинство) находились веские доводы для отстаивания своих позиций: низкий удельный вес материала, наличие действующих заводов с отработанной технологией изготовления самолетов из дерева, опытные инженерно-технические кадры, простота ремонта при эксплуатации. Большие лесные массивы страны позволяли надеяться на бесперебойное снабжение авиационных заводов строительными материалами. Это подкреплялось и выпущенными в 1922 году Управлением Военно-воздушных сил (УВВС) «Техническими условиями на поставку лесных материалов и на дерево в аэропланах».

А для строительства самолетов из металла в России не было ровным счетом ничего. Не было заводов, производящих металл, не было технологии его обработки, фактически не было ни рабочих, ни инженеров, умевших с ним обращаться. Существенными положительными аспектами в этом направлении было то, что фирме «Юнкерс» сдали в концессию машиностроительный завод в Филях, начала работать советско-германская авиалиния «Дерулюфт» и наметилось авиационное военно-техническое сотрудничество между Рейхсвером и РККА, закрепленное секретным договором от 11 августа 1922 года. Заметим, что Германия к тому времени уверенно эксплуатировала первый в мире цельнометаллический пассажирский самолет Х. Юнкерса — «Юнкерс» J10, впоследствии модифицированный и известный как «Юнкерс» F13...

В этих условиях А. Н. Туполев в конце 1922-го — начале 1923 года возглавил инженерный отряд, считавший, что будущее авиации (особенно тяжелой) — в цельнометаллическом самолетостроении. Как на недостатки деревянных конструкций они указывали на отсутствие единых методов механических и физических испытаний древесины, удовлетворяющих требованиям авиационной техники, на отсутствие методов исследования заготавливаемых модельных кряжей, большую подверженность атмосферным влияниям.

В результате рассмотрения всех «за» и «против» цельнометаллического самолетостроения 22 октября 1922 года по предложению Госпромцветмета^[22] при ЦАГИ была организована новая Комиссия по постройке самолетов из металла. В ее состав вошли: А. Н. Туполев — председатель и общий руководитель работ комиссии, И. И. Сидорин — заместитель председателя, руководивший разработкой методов термической, технологической обработки материала и испытаниями на прочность; члены — Е. И. Погосский и Г. А. Озеров. Кроме того, в работе комиссии участвовали В. М. Петляков, А. И. Путилов, Н. С. Некрасов, Б. М. Кондорский.

Комиссия была создана вскоре после получения первой партии слитков нового легкого и прочного сплава — кольчугалюминия. Свое название он получил от села Кольчугино, располагавшегося на севере Владимирской области, где на заводе Госпромцветмета этот металл был выплавлен в августе 1922 года. Интересно, что само село, поселок, а ныне город Кольчугино получило свое «стальное» название по фамилии московского купца А. Г. Кольчугина, основавшего здесь около 1870 года медресковочный и проволочный завод.

Комиссии по постройке самолетов из металла предстояло изучить возможность применения кольчугалюминия в качестве материала для самолетостроения, выработать сортамент полуфабрикатов, предложить и разработать технологии обработки материалов, изготовления конструктивных элементов и приступить к созданию отечественных цельнометаллических самолетов.

Совокупность этих сложнейших для своего времени задач позволяет считать 1922 год началом деятельности опытно-конструкторского бюро А. Н. Туполева. Только через четверть века это начало получило официальное подтверждение. 12 августа 1947 года был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении ОКБ А. Н. Туполева (завода № 156) орденом Ленина в связи с его 25-летием.

Первый аэроплан

В январе 1921 года по инициативе А. Н. Туполева его авиационный отдел приступил к разработке своего первого самолета. Был выбран одноместный спортивный самолет. Были подробно изучены отечественные и зарубежные материалы по самолетам такого класса, проведены теоретические исследования, включавшие сравнение трех схем самолетов: моноплана, биплана и триплана.

На основании полученных результатов приняли решение о постройке жесткокрылого (то есть без тросовых растяжек) самолета-моноплана деревянной конструкции. Большие трудности возникли с выбором двигателя. Конструкторам пришлось сделать целый ряд расчетов под двигатели, которые они надеялись получить. Однако ни один из них приобрести не удалось. С трудом раздобыли старый, сильно изношенный шестицилиндровый двигатель «Анзани» воздушного охлаждения мощностью 35 л. с. (25,7 кВт). Это был тот самый мотор, который Туполев с товарищами ставили на аэроплан, спроектированный еще в 1909 году и который летал уже, увы, в отсутствие Туполева.

Под него вновь произвели расчеты: полный аэродинамический, прочности свободнонесущего крыла, прочностной для двух вариантов — с короткой и удлиненной частью фюзеляжа, экономический. Постройка самолета началась в апреле 1922 года. Она была в самом разгаре, когда (до октября — на общественных началах) приступила к работе Комиссия по постройке самолетов из металла под председательством А. Н. Туполева, в состав которой вошли сотрудники Авиационного отдела ЦАГИ. Так сформировалась инженерная ячейка, руководимая Туполевым, из которой вскоре выросло одно из мощнейших в мире авиационных опытно-конструкторских бюро.

Впоследствии, уже после окончания Великой Отечественной войны, по предложению Андрея Николаевича, день официальной организации комиссии 22 октября 1922 года был принят всеми как дата образования ОКБ Туполева.

К этому времени уже были получены первые полуфабрикаты — листы и гнутые профили из кольчугалюминия. Испытания образцов показали, что сплав можно рекомендовать как материал для цельнометаллических самолетов. Вполне естественно, что энтузиасты решили ввести кольчугалюминий в конструкцию строящегося самолета. Пришлось

провести дополнительные расчеты и новые статические испытания отдельных узлов. Конечно, такое решение задержало постройку, но зато АНТ-1 стал первым отечественным монопланом со свободнонесущим крылом и рядом деталей из кольчугалюминия.

Первым отечественным монопланом со свободнонесущим крылом, но деревянной, а не смешанной конструкции, был одноместный истребитель ИЛ-400. Самолет, построенный Н. Н. Поликарповым в содружестве с И. М. Косткиным, совершил первый полет в мае 1923 года.

Туполевский «спортивный моноплан», как сами конструкторы называли АНТ-1 еще до его рождения, строили в одной из комнат второго этажа бывшего особняка купца-меховщика Михайлова. Сейчас в этом здании, расположенном в Москве, на улице Радио, в доме 17, находится Научно-мемориальный музей Н. Е. Жуковского. В первый год деятельности у Туполева было всего четверо непосредственных помощников: И. И. Погосский, В. М. Петляков, А. И. Путилов и Н. С. Некрасов. Кроме того, работали еще пять инженеров-испытателей — Б. М. Кондорский, Н. И. Подключников, Е. И. Погосский, Т. П. Сапрыкин, Н. И. Петров и три конструктора — Д. Н. Осипов, А. П. Голубков, И. Ф. Незваль. Всего туполевское ОКБ в начале пути имело 13 специалистов и 30 рабочих.

К августу 1923 года первый туполевский самолет был закончен.

После того как самолет, названный молодыми и задорными создателями «птичкой-невеличкой», был собран, начали готовиться к испытанию — первому вылету. Его решили выполнить с бывшего Кадетского плаца, расположенного неподалеку — перед Екатерининским дворцом.

Именно здесь, на Кадетском плацу, 12 июля 1912 года приземлился, а затем вновь взлетел на своем «Фармане» один из первых русских летчиков — Б. И. Российский. Вероятно, это были первые «взлет-посадка» в черте тогдашней Москвы. Думается, Туполев помнил этот полет: ведь именно в июле 1912 года он вернулся в Москву и подал на имя директора ИМТУ прошение о восстановлении в училище.

21 октября 1923 года конструкторы и рабочие на руках перенесли АНТ-1 через Дворцовый мост, прошли по Красноказарменной улице и свернули влево — на плац за дворцом, где ныне разбит сквер. Сегодня о богатом и славном авиационном прошлом сквера напоминает только памятник сражавшимся в России самоотверженным французским летчикам полка «Нормандия-Неман», открытый уже в XXI веке.

Инженер и летчик, активно участвовавший в строительстве самолета, Евгений Иванович Погосский сел в крылатую машину, дал газ и после

стометровой пробежки легко поднялся в воздух. Совершив три круга «по коробочке», под восторженно-удивленными взглядами конструкторов, сбегавшихся мальчишек и скопившихся зевак самолет спланировал и точно приземлился на месте старта.

Туполев с товарищами, ликуя, подбежали к замершей машине, вытащили оттуда летчика и принялись его качать.

— Хороша «птичка», — улыбаясь, произнес Погосский, едва его поставили на ноги, — очень устойчив в воздухе и управляется легко! Летуч... Андрей! Надо обмыть...

— Ну! С меня причитается! Гулять, так гулять, — хлопнув кепкой о ладонь и весело блеснув глазами, согласился Туполев.

Отбуксировав самолет обратно — на территорию бывшего трактира «Раек» (угол нынешних Бауманской и улицы Радио), компания погрузилась в 24-й трамвай, затем пересела на «Букашку» и, сойдя на Садовой Триумфальной, пошла в воспетый Гиляровским трактир сада «Аквариум». Здесь безмятежно, весело и быстро прошел «торжественный вечер» с обилием пожеланий и тостов.

Дальнейшие полеты АНТ-1 проводились на Ходынском аэродроме. Они не остались незамеченными. В заметке «Испытания новых русских самолетов» говорилось, что на аэродроме имени т. Троцкого (Ходынка. — *Н.Б.*) был испытан «ряд самолетов русской конструкции и производства». Далее упоминался АНТ-1: «Маленький спортивный полуметаллический самолет с мотором „Анзани“ в 35 сил, построенный по проекту А. Н. Туполева. Тип самолета — моноплан со свободнонесущими, низко поставленными, как у „Юнкерса“, крыльями. В его постройке впервые был применен для самолетостроения кольчугалюминий. Самолет испытывался красвоенлетом Погосским и показал хорошие летные качества».

В одном из полетов была достигнута высота 600 метров. Но вскоре выяснилось, что старенький «Анзани» быстро перегревается и теряет мощность. Двигатель отправили на переборку. Занимавшийся этим Б. С. Стечкин признал, что мотор не подлежит ремонту. Другого не было, и на этом летная жизнь АНТ-1 закончилась. После постройки завода опытных конструкций в 1932 году АНТ-1 занял почетное место в воздушном пространстве громадного сборочного цеха. Судьба исторического для ОКБ и всей страны самолета теряется в сложных и трагичных событиях предвоенных лет.

Двигатель «Анзани» стал судьбоносным для начала русской авиации. Двух-, четырех- и шестицилиндровые двигатели «Анзани» стояли на многих первых отечественных самолетах, называемых авиетками:

«Гаккель-III» Я. М. Гаккеля 1910), «Кудашев-1» А. С. Кудашева (1910), «Россия-Б» Н. В. Ребикова (1910), БИС-2, С-1, С-2 и С-3 И. И. Сикорского (1910), ВОП-1 В. О. Писаренко (1923), моделях Ф. И. Былинкина, Е. И. Касяненко, А. Н. Свешникова, А. А. Фальц-Фейна, Д. П. Григоровича, Г. К. Демкина...

На авиетке ВОП-1 остановимся подробнее. Она была сконструирована и построена летчиком В. О. Писаренко в далеком от Москвы Севастополе совершенно самостоятельно (вряд ли Писаренко мог знать о работе Туполева). При сравнении характеристик АНТ-1 и ВОП-1 видно, что имелись близкие решения. Но волею случая на ВОП-1 попал мотор «Анзани», работавший без сучка и задоринки, что позволило выполнить на нем сотни удачных полетов, а у АНТ-1 сложилась иная судьба. Это еще раз подтвердило азбучную истину: без надежного мотора самолет нежизнеспособен, как бы хорошо он ни был сконструирован.

По схеме самолет АНТ-1 с первыми в мире деталями из кольчугалюминия — свободнонесущий моноплан с низко расположенным, жестким неразъемным крылом с полотняной обшивкой и металлическими нервюрами. Двигатель крепился к носовой части фюзеляжа рамной конструкции, имевшего прямоугольное сечение. Фюзеляж между двигателем и кабиной был обшит листовым кольчугалюминием, в остальной части — полотном. Винт — двухлопастной, деревянный. Открытая кабина пилота располагалась непосредственно над крылом, между его лонжеронами. Приборная доска заканчивалась защищавшим пилота прозрачным козырьком. Слева по борту устанавливался сектор газа. Шасси из двух дисковых колес на одной оси крепилось к фюзеляжу с помощью четырех стоек.

Сам А. Н. Туполев так оценивал роль своего первого самолета: «Сначала металл вводится лишь на ответственные части маленького спортивного аппарата. В основных частях своих деревянный этот аппарат получает металлические нервюры и целиком металлическое хвостовое оперение. После его испытания уже уверенно создается в СССР целиком металлическая конструкция — пассажирский самолет...»

В 1922–1924 годах А. Н. Туполев руководил работами по внедрению в самолетостроение дуралюминия (так этот сплав назывался в СССР до 1950-х годов, затем более благозвучно — дюралюминий).

Задача организации производства алюминиевых полуфабрикатов была поставлена перед Комиссией по постройке самолетов из металла, работавшей в ЦАГИ под руководством А. Н. Туполева с октября 1922 года. В ведении этой комиссии находились новые подразделения ЦАГИ: секция

испытания авиационных материалов и конструкций (ОИАМиК)^[23] и отдел авиации, гидроавиации и опытного строительства (АГОС). В распоряжение секции был передан фюзеляж трофейного самолета «Юнкерс» постройки 1918 года. Весь сортамент дюралюминия, входивший в его конструкцию — гладкий, гофрированный, трубы, профили, — был всесторонне изучен. Помимо выяснения химического состава, что было несложно, были проведены металлографические исследования, определены механические свойства. Затем последовали опытные плавки алюминия с различными присадками — сначала в литейной мастерской МВТУ, затем на Кольчугинском заводе. В августе 1922 года были получены первые слитки кольчугалюминия, по качеству не уступавшие немецкому дюралюминию, а в октябре 1922 года — первые листы и профили. Новый сплав отличался иным содержанием никеля, меди и марганца. После испытаний образцов в лаборатории МВТУ у профессора И. И. Сидорина стало ясно, что отечественный дуралюминий пригоден для самолетостроения. В 1923 году выпуск кольчугалюминия был налажен. Разработчиками сплава были инженеры-металлурги И. И. Сидорин, Ю. Г. Музалевский, С. М. Воронов, В. А. Буталов.

Впервые кольчугалюминий применялся в конструкциях аэросаней (построены в феврале 1923 года), глиссеров (ГАНТ-2 испытан в ноябре 1923 года) и, наконец, при проектировании самолетов. Перспективность нового сплава в самолетостроении подтвердилась в 1925 году успешными полетами цельнометаллического экспериментального самолета АНТ-2.

К 1930-м годам термин «кольчугалюминий» вышел из употребления, состав его изменился, стал более прочным и пластичным, постепенно приобретая свойства такого знакомого и незаменимого дюралюминия — конструктивной основы современной авиации.

Своими поступками и стремлениями А. Н. Туполев предопределил создание самолетов, летающих и в XXI веке.

Преподавательская деятельность

Природная одаренность, удивительные собственные навыки и работоспособность Туполева были очевидны, и с начала 1920-х годов руководство МТУ привлекало его к чтению лекций. Студентов в те годы было немного, но их целеустремленность поражала. Имя Андрея Николаевича Туполева не было для них пустым звуком, и лекции молодого конструктора вызывали большой интерес. Тишина во время туполевских лекций нарушалась только нечастыми словами лектора: суть материала он излагал наглядно, постукивая мелом по доске.

Справедливости ради заметим, что позднее, уже с конца 1920-х годов, Андрей Николаевич отошел от педагогической деятельности. Тем не менее, среди дипломников, а позднее коллег А. Н. Туполева были три выдающихся авиационных конструктора — В. М. Петляков, П. О. Сухой и В. М. Мясищев, а также Генеральный конструктор ракетно-космических систем С. П. Королев, прославивших избранные ими отрасли.

При участии А. Н. Туполева делал свой диплом и выдающийся конструктор истребителей и ракет С. А. Лавочкин, защитившийся в декабре 1929 года.

Первым дипломником Туполева, из известных впоследствии авиаконструкторов, стал его старый товарищ Владимир Петляков.

Владимир Михайлович Петляков (1891–1942) родился в селе Самбек под Таганрогом. Позднее семья переехала в Таганрог, затем в Москву. После смерти отца мать, оставшаяся одна с пятью детьми, возвратилась в Таганрог и зарабатывала поденным трудом. Володя окончил трехклассное приходское училище и поступил в Таганрогское среднее техническое училище. Здесь он показал умение работать руками: сам сделал переплетный станок и чертежную доску. На пятнадцатом году ему пришлось подрабатывать в железнодорожных мастерских. После окончания училища, в 1910 году, он стал студентом ИМТУ в Москве. Тяжелое положение в семье заставило Владимира прервать обучение до 1921 года. В 1922 году Петляков под руководством А. Н. Туполева подготовил и успешно защитил специальный проект «Легкий одноместный спортивный моноплан».

Петляков принимал участие в разработке и изготовлении АНТ-1 и стал близким помощником Туполева. Он разрабатывал конструкцию крыла для цельнометаллического АНТ-2. 26 мая 1924 года АНТ-2 впервые поднялся в

воздух, в числе первых пилотов был Петляков. На испытаниях он часто водил аэросани и глиссеры. Это был исключительно скромный и невзыскательный, но, безусловно, отважный человек и талантливейший конструктор. При разработках проектов его верными помощниками были руки, хорошо освоившие не только карандаш и резинку.

В работе «Метод расчета металлических крыльев самолета» Петляков определил суть метода как оценку совместной работы лонжеронов, нервюр и обшивки. При производстве трубчатых конструкций он предложил способ инерционной клепки и изобрел специальный инерционный молоток. Через несколько лет этот метод использовали в Германии на заводе «Юнкерс». Крыло, разработанное Петляковым, поднимало в воздух тяжелый бомбардировщик АНТ-4 (ТБ-1). С 1929 года Владимир Михайлович налаживал производство ТБ-1. С начала 1930-х годов руководил бригадой проектирования тяжелых самолетов, став правой рукой А. Н. Туполева. Эта бригада отвечала за постройку АНТ-6 (ТБ-3).

В июле 1933 года началась постройка самолета «Максим Горький». Бригада В. М. Петлякова проектировала и рассчитывала крылья. Следующей машиной, в разработке которой активно участвовал Петляков, был АНТ-25, или РД (рекорд дальности). Владимир Михайлович создал необычное крыло с размахом 34 метра. Позднее он писал в многотиражке ЦАГИ: «Прекрасные летные данные самолета были обеспечены самой схемой машины: моноплан, большое удлинение крыла и убирающиеся в полете шасси. Одной из основных трудностей в конструировании самолета было именно создание крыльев с большим удлинением. Ведь в этом сравнительно небольшом объеме крыльев нужно было поместить весьма значительное количество горючего, необходимого для осуществления дальнего полета. Другими словами, следовало сделать крыло-цистерну. Для этого пришлось провести большую экспериментально-исследовательскую работу по изучению вибрации крыльев».

Летом 1936 года Петлякова назначили начальником конструкторского отделения и первым заместителем, затем главным конструктором завода опытных конструкций ЦАГИ. Его важнейшей задачей стала постройка четырехмоторного бомбардировщика АНТ-42. Проектирование самолета, названного ТБ-7, начали летом 1934 года. Опытный образец появился через два года, а в конце 1936 года самолет впервые поднялся в воздух и был высоко оценен летчиком-испытателем Михаилом Грозовым.

Осенью 1937 года Петляков был арестован. В условиях заключения его бригада работала над проектом истребителя-перехватчика с индексом «100». Опираясь на группу подобранных им специалистов, он стал

разрабатывать скоростной высотный истребитель нового типа. Следующим заданием была разработка пикирующего бомбардировщика на базе истребителя проекта «100». Созданный макет так понравился, что сразу начали серийное производство; первый серийный самолет стал опытным. Летом 1940 года Владимира Михайловича освободили, а в начале 1941 года присвоили Государственную премию 1-й степени. После начала Великой Отечественной войны КБ Петлякова, с февраля обосновавшееся на серийном заводе, усиленно занималось налаживанием производства пикирующих бомбардировщиков Пе-2. «Пешки», как их любовно звали на фронте, стали самым массовым бомбардировщиком советских ВВС. Всего было выпущено более десяти модификаций Пе-2 (11427 штук). После штурмовиков и «яков» «пешка» стала самым тиражным самолетом советских ВВС.

12 января 1942 года Петлякову надо было срочно прибыть в Москву. На аэродроме у него состоялся разговор с известным летчиком-испытателем С. А. Шестаковым, который, словно предчувствуя трагедию, отговаривал его лететь на новом самолете с молодым летчиком. Бомбардировщик потерпел катастрофу около города Арзамаса, и Владимир Михайлович Петляков погиб.

Андрей Николаевич глубоко переживал гибель Петлякова, говоря о нем: «Он был из первых — это дорогого стоит».

Павел Осипович Сухой (1895–1975) родился в местечке Глубокое Дисненского уезда Виленской губернии в семье учителя начальной школы. Гимназию Павел Сухой заканчивает с серебряной медалью. После года учебы в Московском университете, в 1915 году, он переводится в Императорское техническое училище. В 1916 году Сухой был призван в армию. Закончив 2-ю Петроградскую школу прапорщиков, он два года служит младшим офицером, а затем начальником пулеметной команды 733-го пехотного полка на Северо-Западном фронте.

С 1918 года Павел Сухой в течение двух лет преподает математику в школе в городе Лунинце под Брестом. В 1920 году он вторично подает прошение о приеме в МТУ и становится студентом механического отделения. Одновременно с учебой с 1924 года Сухой работает чертежником в ЦАГИ и под руководством А. Н. Туполева делает специальный проект (так в то время назывался дипломный проект) «Одноместный истребитель с мотором 300 л. с.» 13 марта 1925 года Сухому устанавливают 13-й разряд, и он начинает работать в ЦАГИ в отделе авиации, гидроавиации и опытного строительства (АГОС). После окончания училища в мае 1925 года Павел Осипович — инженер-

конструктор АГОС ЦАГИ.

С 1925 по 1931 год под руководством А. Н. Туполева Сухой принимает участие в создании самолетов АНТ-3, АНТ-5 (И-4), АНТ-4 (ТБ-1), АНТ-6 (ТБ-3), АНТ-9, АНТ-10 и ряда торпедных катеров. В 1934 году в АГОСе были образованы шесть специализированных бригад. Сухой возглавляет бригаду № 3 — истребителей и рекордных самолетов. Под его непосредственным руководством проектируются рекордные АНТ-25 и АНТ-35, в первые годы войны активно воюет ближний бомбардировщик Су-2.

Подлинный успех пришел к Сухому в послевоенные годы: Су-7, Су-9, Су-11, Су-15, Су-24, Су-25, Су-27 и баснословный, но не пошедший в серию Т-4 стали заметными явлениями в мировой авиации, а Су-27 многие авиаспециалисты называют лучшим самолетом XX века.

«Павел Осипович Сухой создал образцы оборонной техники на острие науки, на грани научной фантастики. Первым среди других генеральных конструкторов он находил решения, определявшие профиль современных самолетов...» — так характеризовал академик А. М. Люлька выдающиеся достижения Сухого в отечественной авиационной науке.

Другим учеником А. Н. Туполева был великолепный Владимир Михайлович Мясичев (1902–1978). В 1920 году уроженец города Ефремова Володя Мясичев поступил в МВТУ. Друзья и сокурсники характеризовали его как твердого, целеустремленного человека с волевым характером. Скромно, но всегда аккуратно и со вкусом одетый, подтянутый, серьезный. Очень выдержанный, спокойный, в некоторой степени замкнутый. Энергичный, хороший работник и прекрасный помощник с безусловными инициативой и знаниями.

Темой дипломного проекта Мясичев избрал «Цельнометаллический истребитель». Руководителем был А. Н. Туполев. Защита успешно прошла в 1925 году, после чего началась его трудовая деятельность в конструкторском бюро АГОС ЦАГИ. В 1934 году Туполев поставил Мясичева во главе специализированной бригады № 6. Первым самостоятельным проектом стала разработка торпедоносца-бомбардировщика АНТ-41, где впервые в туполевском коллективе вместо гофрированной была применена гладкая обшивка. Мясичеву для этого потребовалось провести соответствующие исследования. При летных испытаниях АНТ-41 в 1936 году конструкторы впервые столкнулись с проблемой флаттера^[24] крыла. Самолет разбился, летчикам удалось спастись. Готовая машина в производство не пошла.

Разделив судьбу многих других талантливых авиационных

специалистов, Мясищев в 1937 году был арестован. В заключении он работал в печально знаменитом «спецтехотделе» и проектировал, как и А. Н. Туполев с В. М. Петляковым, свой вариант «сотки». Мясищева освободили 25 июля 1940 года.

Во время войны в ОКБ В. М. Мясищева продолжались работы и по созданию бомбардировщиков. В частности, летом 1944 года был построен дальний высотный бомбардировщик ДВБ-108, внешне похожий на Пе-2И, но с более мощными моторами. Ведущим конструктором самолета был Михаил Кузьмич Янгель, в будущем выдающийся создатель советской ракетно-космической техники.

В конце 1945 года коллектив ОКБ под руководством Мясищева разработал проект реактивного бомбардировщика РБ-17 с четырьмя турбореактивными двигателями РД-10. Самолет с проектируемой скоростью 800 км/ч имел две герметические кабины и трехколесное шасси, убирающееся в фюзеляж. Бомбардировщик был запущен в серийное производство, а в ОКБ проводились работы по увеличению дальности его полета с дозаправкой в полете, а также по его использованию как транспортного и пассажирского самолета. 20 января 1953 года первая «эмка» (название бомбардировщика по ОКБ — 2М, а войсковое обозначение — М-4) была поднята в воздух. Впоследствии показы на парадах стремительных благородных контуров гигантских грозных машин (а эстетическое восприятие и вкус Мясищева были безукоризненны) оказывали на потенциальных противников отрезвляющее действие, а говоря проще, внушали им страх. Тяжелые бомбардировщики, ракетоносцы и танкеры М-4 и 3М почти полстолетия состояли на вооружении Советского Союза.

С появлением серийных истребителей со сверхзвуковой скоростью полета и усилением средств противовоздушной обороны конструкторское бюро Мясищева проработало схемы новых тяжелых бомбардировщиков с турбореактивными двигателями, обеспечивающими сверхзвуковую скорость полета. В 1961 году на воздушном параде в Тушине состоялся первый показ сверхзвукового ракетоносца М-50. Для постройки нового самолета потребовались не только широкие аэродинамические исследования, но и разработка конструкции планера из крупногабаритных прессованных панелей, исключая трудоемкий процесс клепки. Кроме того, была освоена герметизация больших объемов крыла и фюзеляжа, которые использовались как емкости для топлива.

Важный этап в деятельности Мясищева представляет его работа в 1960–1967 годах в качестве руководителя ЦАГИ. В этот период

исследовались большие сверхзвуковые скорости для летательных аппаратов как обычных, так и принципиально новых схем (самолеты с изменяемой стреловидностью крыла, вертикальных взлета и посадки и др.). Владимир Михайлович направлял усилия возглавляемой им организации на разработку перспективных видов авиационной техники, порой казавшихся фантастичными.

В интервью, данном В. М. Мясищевым в 1978 году, на вопрос: «Как вы оцениваете роль личности А. Н. Туполева?» — он ответил: «Деятельность Андрея Николаевича Туполева в ЦАГИ является блестящим примером правильного соотношения строгого научного анализа и конструкторского творчества. Андрей Николаевич всегда, и в последнее время также, больше других конструкторов „сидел“ в аэродинамических трубах на продувках, на статических испытаниях прочности, на летных исследованиях и на научных конференциях, всегда детально „понимая“ физические основы исследуемых новых явлений. И только после этого принимал конструкторские решения. Это не только воспитывало, но и перевоспитывало многих из нас».

...В сентябре 1928 года декан механического факультета МТУ настойчиво предлагает Туполеву стать руководителем дипломной работы Сергея Королева, направленного на производственную практику в ЦАГИ. Первоначально Туполев решительно отказывался, ссылаясь на занятость, но, услышав, что дипломник является курсантом школы краснолетов и автором конструкций нескольких летающих планеров, заинтересовался и, запомнив фамилию студента, зашел в группу, где за кульманом работал будущий создатель ракетно-космических систем. Узнав у руководителя группы, где работает Королев, Андрей Николаевич, находясь в нескольких метрах за спиной увлеченно работавшего практиканта, внимательно изучил рождающийся под карандашом чертеж и чистое качество работы.

— Вы Королев?

— Кажется, я, — не отрываясь от работы, ответил юноша. Руководитель группы незаметно наступил Королеву на ногу. Тот резко обернулся и увидел перед собой Туполева.

— Извините, Андрей Николаевич!

Не слушая, что говорил смутившийся практикант, Туполев взял из рук Королева циркуль, что-то стал измерять сначала в одной, потом в другой проекции. Возвратив циркуль, спросил недоумевавшего Королева:

— Вы решили конструировать самолет?

— Да, легкомоторный.

— Меня просили руководить вашей дипломной работой. Прежде чем

дать согласие, хотелось бы ознакомиться с вашей идеей. Завтра, в двенадцать, прошу ко мне. До свидания.

Встреча А. Н. Туполева со студентом Сергеем Королевым состоялась в назначенное время. Предложенный дипломником проект легкомоторного самолета, рассчитанного на рекордную дальность полета, оказался довольно оригинальным, продуман до мелочей и разрабатывался на уровне вполне зрелого специалиста. Рассмотрев основные положения почти готового проекта будущей машины, Андрей Николаевич еще раз убедился, что это серьезная разработка. Высказав автору несколько пожеланий и не дав никакой оценки, Туполев молча поставил в углу ватмана три знаменитых буквы «АНТ». Чтобы строгий и скрупулезный Туполев подписал проектный эскиз студента с первого захода — такого еще не случалось!

Заметим, что, волею судеб, в конце октября 1928 года Сергей Королев ездил в гости к известному ученому К. Э. Циолковскому, 70-летие которого было широко отмечено в советском государстве.

В декабре уже знавший себе цену Королев позвонил Туполеву и доложил о готовности своего диплома — «Проект легкомоторного самолета СК-4». В декабре 1929 года дипломник Королев успешно защитил свой проект. На защите Туполев был предельно сдержан, задав два-три вопроса, подчеркивавших серьезность и перспективность разработки. Хорошо знавшие Андрея Николаевича люди отметили про себя, что он доволен.

После защиты Андрей Николаевич с видимым удовольствием поздравил молодого инженера:

— В авиации нет легких дорог. Если не боитесь трудностей, дорога к нам для вас открыта.

Фактически это было приглашение Королева Туполевым в свое ОКБ. Но Королев, с молодым задором, уже выстроил для себя иные и, как показало время, несмотря на все препятствия и невзгоды, воистину космические планы.

Впоследствии жизнь не раз сводила этих выдающихся людей, и всегда ощущалось, что им легко и приятно общаться друг с другом, что они счастливы от своих нечастых встреч.

«Андрей Николаевич Туполев — первый и мой самый любимый учитель в авиации. Все мои конструкции, связанные с самолетостроением, носят на себе печать его оригинального мышления, его умения смотреть вперед, находить все новые и новые решения», — писал о А. Н. Туполеве С. П. Королев.

Так, в те годы еще начинающий главный конструктор А. Н. Туполев

«выпустил» среди своих немногочисленных спецпроектантов целое созвездие будущих имен! Сразу все ярчайшие авиаконструкторы советской страны и главный конструктор ракетно-космических систем. Не в этом ли проявление его, не побоюсь этого слова, гениальности?!

Некоторые физики предлагают свою, правда пока еще метафизическую, теорию «тяготения гениальности». Они говорят, что мощное биополе гения притягивает биополя талантливых людей. При этом в пример приводится школа академика А. Ф. Иоффе^[25], украшенная именами академиков А. П. Александрова, А. И. Алиханова, Л. А. Арцимовича, Я. Б. Зельдовича, П. Л. Капицы, И. И. Кикоина, И. В. Курчатова, Л. Д. Ландау, Н. Н. Семенова, В. А. Фока, Ю. Б. Харитона...

Дирижаблестроение и гидродинамика

Двадцатые годы XX века отличались невиданным развитием воздухоплавания во всем мире. Дирижаблям жесткой системы в свое время принадлежали почти все рекорды в области управляемого воздухоплавания: дальности полета и высоты, полезной нагрузки и продолжительности полета. Даже в скорости — 140 км/ч — дирижабли лишь немного уступали современным им аэропланам. Германские дирижабли «Гинденбург» и «Граф Цеппелин» объемом 200 тысяч кубометров поднимали в воздух до 100 тонн.

В СССР первый полет свободного аэростата еще дореволюционной постройки состоялся 27 июля 1920 года в Москве в честь открытия III конгресса Интернационала. С 1921 года приступили к промышленному выпуску отечественных аэростатов. 24 декабря 1922 года состоялось заседание научно-технического комитета Главвоздухфлота, на котором шла речь о возможности постройки «жестких и вообще больших дирижаблей». К работе решили привлечь ЦАГИ, так как институт отвечал за все виды летательных аппаратов — как легче, так и тяжелее воздуха. При этом на Комиссию по строительству металлических самолетов ЦАГИ, которую возглавлял А. Н. Туполев, возлагалась разработка всех металлических конструкций дирижабля. Это положило начало участию Туполева в создании отечественных дирижаблей.

Андрей Николаевич со своими товарищами, хотя у них имелись серьезные возражения, были вынуждены принять участие в проектировании и изготовлении важнейших узлов нескольких дирижаблей, среди которых наиболее известны дирижабли «Московский химик-резинщик» («МХР», Д-1) и «Комсомольская правда».

Исключительно высокая цена катастроф, в которые попадали дирижабли, просчитанные военные требования, резкий, порой устрашающий прогресс авиации, увеличившаяся «высотность» и скорострельность зенитных орудий резко затормозили развитие дирижаблестроения во всем мире. Громадным и уязвимым дирижаблям в грядущей войне просто не оставалось места, и дирижаблестроение отошло в тень.

А. Н. Туполев всегда держал в поле зрения гидродинамику и гидроавиацию. Уже своей дипломной работой — «Опыт разработки гидроплана по данным испытаний в аэродинамических трубах» он

подчеркнул интерес к этой теме и впоследствии часто возвращался к ней. В 1921 году он даже вел курс «Гидроавиация» в Институте инженеров Красного Воздушного флота имени Н. Е. Жуковского, а в 1932-м был назначен заведующим кафедрой гидросамолетов в МАИ.

Глиссеры и торпедные катера явились в то время переходной ступенькой к созданию летающих лодок. Морское ведомство уже в 1925 году дало задание ЦАГИ на разработку морского дальнего разведчика (МДР). Но в это время АГОС был всецело загружен срочными работами, и Туполев не мог сразу приступить к реализации нового проекта в полном объеме. В качестве промежуточного решения в августе 1925 года Андрей Николаевич ставит на поплавки сначала только что построенный АНТ-4 (ТБ-1), а затем и АНТ-7 (Р-6), делая их гидросамолетами. Обе машины долгое время успешно эксплуатировались на поплавковом шасси.

В феврале 1929 года Совет труда и обороны утвердил программу военного кораблестроения страны на 1928–1932 годы, разработанную специальной комиссией под председательством К. Е. Ворошилова. В программе предусматривалось строительство 113 кораблей различных классов. На ее осуществление выделялось (без вооружения) 200 миллионов рублей.

Строительство новых надводных кораблей советского флота началось с создания торпедных катеров. Проект первого катера разработал коллектив АГОС ЦАГИ, возглавлявшийся А. Н. Туполевым.

Интерес к первой составляющей слова «гидроаэродинамика» Андрей Туполев проявлял еще с детских лет. Когда-то в Пустомазове он с увлечением конструировал и мастерил модели судов и шлюза, дорабатывал и совершенствовал отцовскую лодку. Во время учебы в ИМТУ он, по просьбе Жуковского, не раз принимал участие в гидравлических расчетах и испытаниях. В ноябре 1920 года специальная расценочная комиссия по оценке сделанных работ Научно-технического отдела оплатила счет сотрудника ЦАГИ А. Н. Туполева (сотрудники института в то время состояли на хозрасчете) за разработку методики расчета глиссеров и выработку их форм. Андрей Николаевич с видимым удовольствием и энтузиазмом лично участвовал в испытаниях катеров и их сдаче флоту.

Первый опытный катер, спущенный на воду 17 марта 1927 года, назывался «Первенец». Его испытания заняли четыре месяца. Командиром катера был И. А. Ананьин. В акте о приемке «Первенца» комиссия отмечала: «...принимая во внимание, что данный глиссер является опытной конструкцией, комиссия считает, что ЦАГИ выполнил поставленное ему задание полностью и глиссер, независимо от некоторых недочетов

специального военно-морского характера, подлежит приему в состав Морских Сил РККА».

Первая группа серийных торпедных катеров (16 единиц) типа Ш-4 (головной назывался АНТ-4) для Балтики и Черного моря принималась Постоянной комиссией в течение 1928 года, а через четыре года в составе Военно-морского флота уже насчитывалось 56 катеров. Катера Ш-4 были вооружены 450-миллиметровыми торпедами.

Основным типом торпедного катера в советском ВМФ стал туполевский Г-5 (ГАНТ-5) с дюралевым корпусом. Головной катер прошел приемо-сдаточные испытания в декабре 1933 года. Государственная комиссия пришла к единодушному заключению, что «торпедный катер Г-5 является лучшим из всех существующих как по вооружению, так и по техническим свойствам».

Мореходные испытания при состоянии моря до четырех баллов показали, что катер «ведет себя хорошо, нет вибрации, устойчив на курсе как без нагрузки, так и с торпедами». Катер был рекомендован к серийному производству. Он имел водоизмещение 14,5 тонны. Основное оружие состояло из двух желобных 533-миллиметровых торпедных аппаратов. Максимальная скорость (без нагрузки), полученная на испытаниях, составила 60,3 узла, с полным боезапасом — 53 узла. Для катера был создан облегченный высокооборотный двигатель ГАМ-34 мощностью 730 кВт на базе авиационного бензинового двигателя АМ-34 конструкции А. А. Микулина. Двигатель снабжался реверсивной муфтой и двойной системой охлаждения.

Интересный эпизод, связанный с испытаниями этого торпедного катера, в которых непосредственное участие принимал А. Н. Туполев, со слов конструктора авиационных двигателей А. А. Микулина, что, к сожалению, снижает реальность эпизода, приведен в книге Л. Л. Лазарева «Коснувшись неба»:

«Туполева Микулин нашел на пирсе в одной из бухт близ Севастополя. Тут же был пришвартован красавец катер. Его устремленные вперед обводы напоминали тигра, приготовившегося к стремительному прыжку.

Тут же, на пирсе, толпились военные моряки, какие-то люди в штатском, очевидно, члены государственной приемной комиссии.

— Начинайте, — громко скомандовал Туполев и махнул рукой.

И катер, плавно набирая скорость, пошел в море.

...При скорости в 32 узла катер обязан был пройти мерную милю за минуту. Но стрелка упорно бежала уже вторую минуту по циферблату, а катер все еще не достиг второго буя.

— Микулин! — закричал Туполев. — Что у тебя с моторами, черт возьми? Почему нет мощности?

Микулина, невзирая на жару, пробил холодный пот.

— Понятия не имею, — пробормотал он. — Сейчас подойдет к пирсу и узнаем, в чем дело...

— Что у вас с моторами? — закричал Туполев командиру, прежде чем матрос успел бросить швартовы.

— Моторы давали предельные обороты, — ответил тот. — Я даже чуть превысил их.

— Винты... — Туполев выругался.

— Что винты? — не понял председатель комиссии — высокий моряк с широкими золотыми нашивками на рукаве белого кителя.

— Снимайте винты, — распорядился Туполев. — Кузница здесь далеко?

— Кузница рядом. А катер вечером поднимем на слип и снимем винты.

— К черту вечер! Снимайте немедленно! — начал бушевать Туполев. — Я сам нырну и сниму их! — И он начал расстегивать свою излюбленную парусиновую толстовку. — А ты чего стоишь? — прикрикнул он на Микулина. — Раздевайся! Мне поможешь.

Микулин покорно начал стягивать с себя тенниску.

— Андрей Николаевич! — пробовал успокоить председатель комиссии. — Ну зачем вам и товарищу Микулину лезть в воду! Матросы сами через полчаса снимут оба винта. Приступайте! — скомандовал он командиру катера.

Так как винты находились под водой, то снять их оказалось нелегко. Моряки, ныряя по очереди, отвинчивали болты, на которых они крепились.

Наконец, оба винта лежали на пирсе.

— В кузницу, — сказал Туполев и, обращаясь к членам комиссии, добавил: — Комиссии не расходиться. Через час продолжим испытания.

В кузнице Туполев приказал положить винты в горн и сам схватил кувалду. Буквально в течение пятнадцати минут при всеобщем изумлении он сам на глазок загнул лопасти на несколько градусов и, отдуваясь, бросил молот.

— Все! Теперь ставьте винты на место! — скомандовал он. На сей раз сообразительный командир торпедного катера нагрузил на нос какие-то ящики и бочки так, что корма поднялась над водой и винты удалось быстро поставить на место.

Вновь взревели моторы, и катер помчался в море. Видно, командир поставил полный вперед, потому что нос корабля задрался вверх и катер

понесся по волнам на редане, оставляя за собой белые усы буруна. Вот он достиг мерной мили. Снова щелкнули секундомеры. И едва успела стрелка обежать один круг по циферблату, как катер миновал второй буй.

— От торпедной атаки на такой скорости кораблям противника отвернуть не удастся, — сказал председатель комиссии.

— Отличный катер, — поддержал его кто-то из моряков.

— А как ты думаешь, Микулин? — громко спросил его Туполев.

— Здорово получилось, Андрей Николаевич!

— Ну, а раз здорово, обедом нас кормить моряки будут? Как ты думаешь?..»

Эпизод этот, возможно неточный в деталях, весьма характерен. Очевидна и предельная настойчивость Туполева, его нацеленность на результат, точность его инженерных оценок и его личное умение. Очевидно также едва скрытое восхищение, с каким вспоминает Туполева выдающийся конструктор авиационных двигателей, академик АН СССР, Герой Социалистического Труда, трехкратный кавалер ордена Ленина, четырежды лауреат Сталинской премии А. А. Микулин.

На нескольких испытаниях торпедных катеров присутствовал писатель Лев Кассиль, знакомый с Туполевым с начала 1920-х годов. Быстроходные стремительные катера произвели на него большое впечатление, и позднее оно нашло отражение в нескольких эпизодах книги «Вратарь республики»:

«Машина с наскоку брала волну, пробиваясь сквозь стену ливня, расколотую молниями. Мотор заглушал раскаты. Великолепное молчание нерасслышимой грозы окружало глиссер.

Ослепительные штыки молний беззвучно вонзались в закуролесившую воду. Больно стегали по лицам плети ливня. Глиссер трясло и било, как на мостовой. Гофра впивалась в тело. Все вымокли до костей. Бег машины был предопределен. И она пробила».

В предвоенный период торпедные катера типа Г-5 составляли основу советского «москитного флота». Их перестали строить только в 1944 году, когда кораблестроители создали более совершенный тип катера — «Комсомолец».

Туполевский Г-5 (их было изготовлено 330 штук) по военно-морской классификации относится к малым катерам. В составе Военно-морского флота были и большие торпедные катера типа Д-3, с деревянным корпусом, созданные в 1939 году Л. Л. Ермашом и П. Г. Гойкинсом, и «ленд-лизовские» «Восперы» и «Хиггинсы».

К началу Великой Отечественной войны в Военно-морском флоте насчитывалось 269 торпедных катеров. Около 180 из них были

туполевскими Г-5. «Москитный флот» достойно выдержал суровый экзамен войны и нанес врагу значительный урон.

Боевое крещение катера Туполева получили еще у берегов Испании и на Хасане. В годы Второй мировой войны сражались на Волге и Дунае, на Черном море и на Балтике, на Азове и Каспии, в Баренцевом и Японском морях. Североморские торпедные катера отражали атаки противника и отважно действовали в десантных операциях. Бригада торпедных катеров Северного флота под командованием капитана 1-го ранга А. В. Кузьмина была награждена орденом Красного Знамени. Звания Героя Советского Союза удостоены девять катерников, а капитан-лейтенант А. О. Шабалин стал дважды Героем Советского Союза. Уже в 1943 году рубку его торпедного катера украшала цифра «5», означавшая число потопленных вражеских кораблей.

Среди балтийских катерников известны Герои Советского Союза капитаны 3-го ранга В. П. Гуманенко и Е. А. Осипов, капитан-лейтенанты А. И. Афанасьев и В. М. Жильцов, А. Г. Свердлов и Б. П. Ущев.

О высокой «живучести», надежности механизмов и оборудования катеров Г-5 свидетельствуют многочисленные боевые эпизоды. В результате нападения неприятельских бомбардировщиков 21 мая 1943 года торпедный катер ТКА-23 Краснознаменного Балтийского флота, находившийся у острова Лавенсари, получил несколько десятков пробоин, потерял ход. На катере начался пожар, вышел из строя ряд механизмов. Многие члены команды получили ранения. Но экипажу удалось удержать катер на плаву, с помощью моряков подошедшего катера ТКА-33 пожар был потушен, пробоины заделаны, и вскоре ТКА-23 вновь был в строю.

Соединение наших катерных тральщиков 30 октября 1943 года производило траление в Нарвском заливе. Внезапно появились шесть вражеских сторожевых кораблей и больших тральщиков, которые начали обстрел. На помощь катерным тральщикам пришла группа торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта В. П. Гуманенко. Несмотря на повреждение, полученное в атаке, старший лейтенант С. Глушков сумел довести свой катер до дистанции стрельбы и двумя торпедами потопил вражеский тральщик.

Образцы мужества и воинского мастерства вписали в летопись войны и черноморские катерники. Особенно активно действовали катера в 1944 году. Дерзкие удары по конвоям противника наносили катера из бригад, которыми командовали капитаны 2-го ранга В. Т. Проценко и Г. Д. Дьяченко. С 11 апреля по 12 мая 1944 года торпедные катера (большинство типа Г-5) совершили 268 боевых выходов в море. Тринадцати

черноморским катерникам присвоено звание Героя Советского Союза.

Быстрые торпедные катера Черноморского флота участвовали и в высадке десантов, в том числе и в известной Новороссийской операции, когда они прорвали защиту противника и открыли путь десанту.

Во время Парада Победы 1945 года соединение торпедных катеров Г-5 Балтийского флота под командованием капитана 1-го ранга Г. А. Бутакова, внука прославленного русского адмирала Г. И. Бутакова, своим ходом вошло в Москву-реку и прошло у стен Кремля. Это было признанием особой роли торпедных катеров в морских сражениях и операциях Великой Отечественной войны.

Заметим, что работа над новыми торпедными катерами всегда увлекала Туполева, она продолжалась и в ходе госиспытаний, и после принятия катера Г-5 на вооружение. Больших усилий лучших сил ОКБ (бригады отдела АГОС, возглавляемой Н. С. Некрасовым) потребовало проектирование катера Г-6 водоизмещением 70 тонн (водоизмещение Г-5 — 14,5 тонны). Привод двух гребных валов осуществлялся посредством восьми микулинских моторов!

Сложными были проектные работы по созданию большого скоростного катера, но это скорее подзадоривало азартного Туполева. Строительство опытного катера часто задерживали смежники. Не видя объективных причин задержки или не соглашаясь с ними, Андрей Николаевич сердился и нередко выходил из себя. Со значительным опозданием был поставлен полный комплект двигателей, и уж вовсе затянутой оказалась поставка новых торпедных аппаратов. Построенный в Москве 36-метровый корпус катера, имевший ширину 6,6 метра, не входил в товарные вагоны и не мог быть размещен на платформе. Доставка катера в Севастополь потребовала немало выдумки, остроумия, даже смелости. От ворот завода до Москвы-реки корпус судна довели на специально сконструированной тележке. Там перегрузили на плавучий док и доставили в Сталинград. На той же тележке корпус отвезли из Сталинграда в Калач, далее на речной барже — до Ростова-на-Дону и до Севастополя — на морской барже. 22 марта катер был спущен на воду и доставлен на базу в Карантинной бухте. Первый выход в море состоялся 7 апреля. В сентябре 1936 года на ходовые испытания в Севастополь приехал Туполев. 10 декабря 1936 года Туполев писал начальнику Управления морских сил РККА (Начморси), флагману флота 1 — го ранга В. М. Орлову:

«— Управление и маневрирование на своих моторах надежно, несмотря на сложную многомоторную установку,

— мореходные качества катера выше, чем у существующих

двухмоторных,

— замер скоростей на мерной миле показал, что... при водоизмещении в 70 т скорость в 50 узлов вполне реальна...

Наблюдение за поведением элементов конструкции корпуса с учетом экспериментальных данных, полученных в 1935—36 гг. по прочности серийных катеров Г-5, показали, что корпус Г-6 требует пересмотра конструкции набора для значительного повышения прочности. Это позволит удовлетворить тактико-техническим требованиям при испытании катера на прочность при высокой балльности моря».

Строки из записки Туполева показывают, насколько глубоко тот владел отнюдь не авиационной проблемой, как масштабно оценивал стоящие задачи.

Начиная с 1936 года в ОКБ Туполева велись работы над катерами Г-7, Г-8, Г-9 и Г-10. Каких-либо данных по катеру Г-7 не осталось. М. Б. Саукке предполагает, что соответствующие документы были уничтожены 16 октября 1941 года, когда часть Москвы охватила паника, связанная с прорывом немецких войск к Москве.

Катер Г-8 (АНТ-8) с улучшенными по сравнению с катером Г-6 ходовыми характеристиками и вооружением, был построен, испытан и даже принят в состав Военно-морского флота. В акте приемочной комиссии было предложено:

- 1) Принять катер в состав боевых единиц ВМФ.
- 2) Считать серийное производство катера целесообразным.

Но нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, утвердивший акт комиссии 24 сентября 1941 года, одновременно запретил проектные работы для серийного производства Г-8. Удивительное решение! По-видимому, нарком решил таким образом отмежеваться от Туполева и компании, спроектировавших катер и еще в 1937 году объявленных «врагами народа».

Единственный построенный экземпляр Г-8 был включен в состав Черноморского флота и в годы войны участвовал в боях.

Проектирование торпедных катеров с улучшенными мореходными качествами Г-9 и Г-10 было прекращено в 1938 и 1939 годах соответственно ввиду превращения КОСОС в спецтюрьму НКВД ЦКБ-29.

Уже после войны, в 1954 году, ввиду необходимости оснащения флота новой техникой, командование ВМФ вновь обратилось к А. Н. Туполеву с предложением вернуться к проектированию скоростных катеров. Туполев, несмотря на крайнюю загруженность, не нашел в себе сил отказаться.

Была сформирована инициативная группа из бывших сотрудников бригады торпедных катеров, которую возглавил М. Н. Петров. Размещалась

группа в «святая святых» туполевского ОКБ — в крошечной нише Дубового зала площадью около четырех квадратных метров, занавешенной тяжелой портьерой.

Разработки продолжались с 1954 по 1958 год, когда Хрущев провел «реорганизацию» Военно-морского флота. За это время усилия были сконцентрированы на создании катера на подводных крыльях, проведены испытания, разработаны схемы, преодолены возникшие трудности. В частности, были предложены пути преодоления «гидравлического барьера» — явления кавитации на подводном крыле. Разработчики встали на путь проектирования разрезного «шарнирного» катера — машины интересной, но технически сложной.

В результате хрущевских реформ командование ВМФ потеряло интерес к этой работе, а результаты исследований были переданы в сормовское КБ Р. Е. Алексеева, разработавшего и создавшего знаменитые в свое время «Ракеты» и «Метеоры».

Андрей Николаевич, несмотря на очевидные объективные причины и крайнюю загруженность своего ОКБ, переживал закрытие «катерных» работ как личную неудачу, печально повторяя: «Нельзя объять необъятное».

Заслуги А. Н. Туполева в деле создания катерного («москитного») флота не были забыты. Поздравляя А. Н. Туполева с 80-летием, коллегия Минсудпрома написала в приветственном адресе от 10 ноября 1968 года:

«Ваша деятельность по созданию первых отечественных быстроходных торпедных катеров оказала Военно-морскому флоту неоценимую услугу по оснащению его современным оружием. Спроектированные под Вашим непосредственным руководством катера типа Г-5 успешно участвовали на всех морских театрах в Великой Отечественной войне и нанесли противнику урон.

Конструктивная схема созданных Вами торпедных катеров легла в основу последующих разработок, что позволяет считать Вас одним из основоположников отечественного быстроходного малого боевого флота...»

Первый цельнометаллический

Параллельно с работами над самолетом АНТ-1 создавалась материальная база для строительства отечественных цельнометаллических аэропланов.

Как уже упоминалось, в августе 1922 года был получен первый кольчугалюминий. Этому событию предшествовала большая и напряженная работа ученых, инженеров, рабочих. Алюминий в чистом виде, несмотря на легкость, не мог использоваться в самолетостроении из-за плохих механических свойств. Немецким инженерам удалось создать сплав дюралюминий, или дюраль (по названию города Дюрен, где было налажено его производство), который сочетал исходную легкость алюминия с необходимыми для авиастроения механическими характеристиками. Фирма «Юнкерс» в 1915 году создала из нового сплава первый цельнометаллический свободнонесущий моноплан Ю-1. Фюзеляж такого захваченного на фронте «Юнкерса» постройки 1918 года помог раскрыть тайну дюралюминия и получить отечественный кольчугалюминий.

В 1923 году был налажен выпуск необходимого сортамента, листового, гофрированного и профилированного кольчугалюминия, установлены допуски и технические условия. В ОКБ Туполева, совместно с Кольчугинским заводом, были разработаны собственные оригинальные методы производства гофра, отличавшиеся от принятых на заводе Юнкерса в Филях, что давало значительную экономию времени. 29 января 1923 года фирме «Юнкерс» для концессионного предприятия были предоставлены построенные в 1917 году и с тех пор пустовавшие корпуса Русско-Балтийского завода в Филях. Было налажено производство самолетов Ю-20 и Ю-21. В договоре имелись пункты об организации производства сплава типа «дуралья», работы по двигателестроению. Так как фирмой они не выполнялись, то договор был расторгнут, и 1 марта 1927 года концессия была ликвидирована.

Анализ работы кольчугалюминиевых конструкций в аэросанях, глиссерах, на самолете АНТ-1 позволил сделать вывод о том, что коллектив Туполева готов к созданию первого отечественного цельнометаллического самолета. Задание на проектирование, полученное от УВВС, предусматривало создание машины, которая могла бы использоваться как в пассажирском (пилот и два-три пассажира), так и военном вариантах

(пилот и наблюдатель, вооруженные двумя пулеметами).

ОКБ Туполева приступило к выполнению первой государственной работы. Начали с изучения статистического материала на примере наиболее совершенных самолетов, что позволило установить эмпирическую зависимость массы конструкции от нагрузки на один квадратный метр поверхности. Затем последовала разработка методов расчета металлических конструкций, проверяемая испытаниями нескольких тысяч образцов, и определение рационального использования материала.

Финансовое положение ЦАГИ в те годы было тяжелым, но Госпромцветмет, для ускорения начала строительства АНТ-2, бесплатно снабжал исследователей металлом для опытных работ.

После выбора схемы — свободнонесущего моноплана с высококорасположенным крылом — приступили к определению формы дужки крыла и выбору материала обшивки. После сравнительных испытаний двух отсеков крыла, отличавшихся друг от друга гладкой или гофрированной обшивкой, остановились на гофрированной. При малых скоростях полета она практически не влияла на аэродинамику самолета, но обеспечивала более равномерное распределение нагрузки, чем гладкая обшивка. Продувки полной модели с выбранной формой крыла и фюзеляжем оригинальной конструкции в аэродинамической трубе дали хорошие результаты.

Перед началом постройки самолета помимо отдельных деталей конструкции испытывались и его агрегаты. Такой подход давал уверенность в правильности применяемых методов расчета и в надежности работы всей конструкции. Обычно выявлялось хорошее совпадение расчетных и экспериментальных данных, и можно было приступать к сборке. В журнале «Вестник Воздушного Флота» № 2 за 1924 год появилась небольшая заметка: «В ближайшее время будет испытываться второй самолет системы Туполева — пассажирский свободнонесущий моноплан с мотором „Бристоль-Люцифер“ в 100 л. с, построенный целиком из кольчугалюминия».

Сборку самолета проводили во дворе пустующего склада (где была оборудована мастерская для изготовления отдельных агрегатов), под навесом. В мае 1924 года готовый АНТ-2 был перевезен на Центральный аэродром. Первые пробные полеты на АНТ-2 летчик Н. И. Петров совершил 26 мая 1924 года. Роль «пассажиров» выполняли два мешка с песком.

Удачные полеты позволили А. Н. Туполеву обратиться на следующий день в Научный комитет Главвоздухофлота с письмом: «ЦАГИ настоящим

сообщает об окончании постройки металлического самолета с мотором „Люцифер“ и просит Вашего разрешения о допуске к испытанию его на Центральном аэродроме».

Официальные испытания АНТ-2 проходили 26 мая 1924 года в присутствии руководства У ВВС и ЦАГИ. На мерном километре была достигнута скорость 169,7 км/ч. Самолет с двумя пассажирами поднимался на высоту тысяча метров за семь минут, а на 3 тысячи метров — за 39 минут, но это был не «потолок». В перегрузочном режиме (с тремя пассажирами) высота 2 тысячи метров была достигнута за 25 минут. С 11 июня АНТ-2 летал уже с пассажирами — начались эксплуатационные испытания. Выяснилось, что у машины недостаточна путевая устойчивость. Для ее повышения увеличили площадь киля. После окончания испытаний самолет передали в УВВС.

В заметке «Первый советский металлический самолет» «Вестника Воздушного Флота» (№ 6–7 за 1924 год) было сказано: «26 мая на Центральном аэродроме им. т. Троцкого в Москве испытывался новый пассажирский самолет АНТ-2, выстроенный Центральным Аэрогидродинамическим Институтом по проекту инж. А. Н. Туполева. Самолет выстроен целиком из русского металла — кольчугалюминия, представляет он собой свободнонесущий моноплан весьма оригинальных, прекрасно обтекаемых очертаний. В передней части фюзеляжа установлен мотор „Бристоль-Люцифер“ в 100 л. с, за ним расположено помещение для пилота и далее кабина для двух пассажиров. Мотор для удобства ремонта легко открывается. Все тяги управления жесткие. Самолет показал прекрасные полетные качества».

АНТ-2 участвовал 1 июля 1924 года в воздушном параде по случаю торжественной передачи XIII съездом партии эскадрилье имени В. И. Ленина 19 самолетов-разведчиков Р-1, приобретенных на средства Общества друзей воздушного флота (ОДВФ). АНТ-2 летел на правом фланге своих иностранных собратьев — металлических Ю-13 — и выделялся «необычностью конструкции и легким изящным видом».

По достоинству оценила АНТ-2 и коллегия Научно-технического отдела ВСНХ. По ее решению, принятому 7 августа 1924 года, А. Н. Туполев «за конструирование и постройку первого русского цельнометаллического самолета» был направлен в январе 1925 года в свою первую заграничную командировку — в Германию и Францию.

Повторные испытания первого экземпляра АНТ-2 проходили с августа 1924 года по апрель 1925-го. Это было необходимо в связи с намечавшейся постановкой самолета на местные линии. Машина испытывалась

комиссией Научно-опытного аэродрома (НОА) в составе красных военлетов Филиппова, Растегаева, Захарова, Савельева под председательством инженера Андреева. В особом акте была отмечена необходимость следующих конструктивных доработок: «...увеличить углы отклонения стабилизатора; подобрать движение органов управления так, чтобы чуткость реагирования самолета на ручку и педаль была одинаковой; смонтировать в кабине летчика контрольные и аэронавигационные приборы и переставить пусковое магнето; сделать бензиновые баки легкосъёмными с доступным для контроля бензоприемом; в конструкции управления устранить люфт и возможность появления его».

Для серийного выпуска АНТ-2 А. Н. Туполев решил использовать небольшую мастерскую Кольчугинского завода, где изготавливались металлические лыжи и аэросани. Туда после инженерной проработки были переданы замечания комиссии НОА.

В 1924–1925 годах работами по строительству в Кольчугине серии самолетов АНТ-2 руководил помощник А. Н. Туполева — Е. И. Погосский. На первых порах создалась необычная ситуация. Инженеры и небольшая группа рабочих, знавших, как строить самолет из металла, находились в ЦАГИ, а в мастерской опытных рабочих не было. Андрей Николаевич нашел простой и разумный выход: на стажировку в ЦАГИ направлялась небольшая, в 15–20 человек, группа кольчугинцев. Научившись новому ремеслу, рабочие возвращались на родной завод, а на смену прибывала другая группа. Так на Кольчугинском заводе достаточно быстро были подготовлены рабочие кадры.

О начале серийного производства самолетов АНТ-2 с корявой формулировкой сказано в «Сведениях о ЦАГИ за 1925/26 гг.»: «Ввиду очень хороших летных данных ($V_{\max} = 169$ км/ч, потолок 3300 м) в настоящее время строится первая серия таких самолетов АНТ-2бис, так как необходимость для малонагруженных пассажирских линий такого типа маломощного самолета была вполне определенно установлена со стороны гражданской авиации».

Материалов о количестве выпущенных самолетов и об их эксплуатации, к сожалению, пока не найдено. Предположительно было построено 5–9 самолетов. В 1925 году даже шла подготовка к перелету Москва — Париж. По условиям в нем могли принять участие два советских самолета. Были выбраны шестиместный пассажирский самолет ПМ-1 «Авиахим» конструкции Н. Н. Поликарпова с двигателем «Майбах» в 260 л. с. (190 кВт) и трехместный АНТ-2 с двигателем «Люцифер» в 100 л. с. (75,5 кВт). Прорабатывались варианты маршрута и финансовые затраты

(стоимость одного самолето-километра известного перелета 1924 года Москва — Пекин составила 3 рубля 25 копеек). Хотя перелет Москва — Париж не состоялся, но предполагаемое участие самолета АНТ-2 говорит само за себя.

Из второго документа мы узнаем, что созданная в феврале 1930 года Главная инспекция гражданского воздушного флота (ГВФ) в целях ускоренного развития авиаперелетов, в том числе и местных линий, организовала Всесоюзный конкурс на легкие (в то время говорили «маломощные») самолеты. Жюри конкурса, рассмотрев 14 представленных эскизных проектов, три из них, включая АНТ-2, рекомендовало для дальнейшей проработки.

Сознавая позже высокую значимость проделанной работы, А. Н. Туполев писал: «День 26 мая 1924 года должен быть отмечен в истории советского самолетостроения. В этот день на Центральном аэродроме совершил свой пробный полет первый советский металлический самолет, спроектированный и построенный Центральным аэрогидродинамическим институтом научно-исследовательского отдела ВСНХ».

Сохранившийся экземпляр самолета АНТ-2 (редкий случай в нашей стране), отреставрированный после пожара, и сегодня можно увидеть в Музее Военно-воздушных сил в Монино.

«Пролетарий» и «Наш ответ Чемберлену»

Третий самолет Туполева, АНТ-3, представлял собой двухместный одностоечный полутораплан обычной схемы с некоторыми особенностями. Был использован тип фюзеляжа самолета АНТ-2 — высокий, трехгранный в поперечном сечении, стрелок-наблюдатель мог находиться в нем стоя. Верхнее крыло почти лежало на фюзеляже. Задание на проектирование и постройку этого самолета было выдано в начале 1924 года, а в апреле был уже готов его проект под американский двигатель «Либерти» в 400 л. с. Опытный образец выпустили в июле 1925 года.

Начиная именно с АНТ-3, Туполев взял в систему строить деревянные макеты проектируемых машин в натуральную величину и по ним корректировать и уточнять чертежи. Андрей Николаевич считал, что макет необходим «во всех тех случаях, когда чертеж не вызывает у большинства людей конкретных „осязаемых“ представлений». Именно макет «дает громадную экономию и во времени, и в стоимости, и устраняет много неизбежных в противном случае ошибок».

Заводские испытания в августе 1925 года уверенно провел рекомендованный Туполеву командующим ВВС П. И. Барановым «лучший летчик-испытатель ВВС РККА» В. Н. Филиппов. Для неизбалованных опытом летчиков-испытателей того времени любая машина, отрывавшаяся от земли, имевшая возможность развернуться и позволявшая без поломки приземлить себя, попадала в разряд «аппаратов с отличной управляемостью».

Летчик-испытатель Филиппов вместе с хронометражистом Михайловым 31 марта 1926 года погиб при испытании поликарповского 2И-Н1. Новым испытателем АНТ-3 (Р-3) был назначен Михаил Михайлович Громов, которому, по-видимому, была известна превосходная характеристика, которую дал Филиппову П. И. Баранов, поэтому в своих мемуарах он отозвался о последнем с ревностью: «Всегда щеголевато одетый, интересный, с золотым браслетом на руке, но... убежденный в своих способностях больше языком, чем делом, Филиппов летал хорошо, но скромно».

С декабря 1925 года шла постройка нескольких экземпляров для предполагавшихся в 1926 году перелетов в Европу. Для самолета был подобран двигатель «Нэпир-Лайон» мощностью 450 л. с, что и было утверждено комиссией по дальним перелетам. В головной самолет были

внесены некоторые изменения, в частности N-образные стойки коробки крыльев были заменены K-образными. Самолет показал значительно лучшие летные данные.

Позднее, весной 1928 года, при подготовке самолета к серии, в испытаниях на штопор принял участие сам главный конструктор.

«Вместе с Волковойновым^[26] я в первый раз в жизни летал на штопор; делали шесть витков вправо и влево, и он говорил, что машина ведет себя хорошо. Сделав шесть витков, машина сама выходит из штопора. Волковойнов говорил, что если бы ему пришлось идти на фронт, то он выбрал бы эту машину с „Лоррэн“».

Как бы хорошо самолет ни выходил из штопора, но эти испытания всегда считались опаснейшими. Полеты сорокалетнего Туполева говорят о его особенном — конструкторском — взгляде на испытания. Сегодня такая позиция забыта. По-видимому, Туполев считал, что он, как главный конструктор нового самолета, обязан принять на себя и долю риска, связанную с его эксплуатацией. Известно, что Туполев летал на большинстве созданных под его руководством машин, нередко отправляясь в первые полеты со всей своей семьей в полном составе.

По-видимому, тогда же, в 1928 году, А. Н. Туполев имел об этом непростой разговор с П. И. Барановым, который отстаивал жесткую позицию: «Каждый должен заниматься своим делом!» — и в дальнейшем участия в испытательных полетах не принимал.

На самолете АНТ-3 с названием «Пролетарий» М. М. Громов и бортмеханик Е. В. Родзевич в период с 31 августа по 2 сентября 1926 года выполнили перелет по маршруту Москва — Берлин — Париж — Вена — Прага — Варшава — Москва протяженностью 7150 километров за 34 часа 15 минут летного времени.

Михаил Михайлович Громов хорошо запомнил все детали того далекого перелета и описал их в своей последней книге «На земле и в небе»:

«В три часа ночи 30 августа 1926 года, впотьмах, я взлетел на самолете АНТ-3 „Пролетарий“ с Центрального аэродрома в Москве и взял курс на запад. Такой ранний час взлета был необходим, чтобы успеть засветло долететь до Парижа. Механиком самолета был Женя Родзевич. На аэродроме нас провожал С. С. Каменев, возглавлявший организацию перелета, и иностранные представители стран, через которые я должен был пролететь.

Стало светать, когда мы на высоте 300 метров пролетели станцию Сычевка, что в 120 километрах от Москвы. Под нами лежала легкая пелена

утреннего тумана, небо было чистое. Вдруг на мою переднюю кабину полилась вода из расширительного бачка, находившегося в верхнем крыле...

...С донельзя тяжелым сердцем (это трудно передать словами) я повернул назад и сел на Центральном аэродроме в 5 час. 30 мин. утра.

Нашел номер телефона Е. И. Погосского, ответственного инженера моторного оборудования нашего самолета АНТ-3. Позвонил ему. Ошеломленный неприятным известием, он примчался на аэродром. Причина неисправности вскоре была определена: днище бачка сделано плоским, от вибрации на нем образовались три зигзагообразные трещины и вода, конечно, мгновенно вытекла сквозь них.

Вскоре приехал А. Н. Туполев. Он посмеялся и произнес свое традиционное: „Спокойно! Нужно закруглить днище, сделать его слегка овальным, и завтра можно будет лететь“. Новый бачок с овальным дном был сделан в тот же день.

Вспоминаю, что перед этим перелетом мне пришлось выдержать тяжелый спор с Андреем Николаевичем из-за того, с кем мне лететь. Я настаивал на том, чтобы со мной был испытанный механик Е. В. Родзевич, с которым я летал в Пекин и Токио. А А. Н. Туполев настаивал на кандидатуре Ивана Ивановича Погосского, инженера-аэродинамика. Меня это предложение никак не устраивало. В таком полете мне нужны были „золотые“ рабочие руки, а не помощь в разрешении аэродинамических проблем. Я держался категорически: „Или я лечу с Родзевичем, или как будет угодно начальству, но без меня...“ Андрей Николаевич разгневался и сказал, что это — шантаж с моей стороны. Вышестоящее начальство оставило решение о назначении Е. В. Родзевича в силе.

Это был первый и последний в жизни конфликт между мной и Туполевым. Перелет, видимо, убедил его, что я был прав. Далее у нас установились отношения полного доверия и взаимопонимания (как теперь часто говорят в печати). Я нашел в Андрее Николаевиче не только гениального конструктора, но и человека с психологическим обликом неповторимого благородства, нравственной чистоты, человечности, русской прямооты. Когда он уверовал в меня, а я в него (намного раньше), дела у нас пошли на лад...

31 августа нас снова провожал С. С. Каменев. Я выразил сожаление, что ему приходится провожать нас второй раз».

Через год после полета на «Пролетарии» М. М. Громова в августе 1927 года на самолете АНТ-3 с еще более напоминающим названием «Наш ответ Чемберлену» С. А. Шестаков (шеф-пилот П. И. Баранова) и

бортмеханик Д. В. Фуфаев выполнили перелет по маршруту Москва — Сарапул — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск — Чита — Благовещенск — Спасск — Наньян (Корея) — Окаяма — Токио и обратно. За 153 летных часа АНТ-3 пролетел 22 тысячи километров. Эти перелеты продемонстрировали всему миру успехи советского самолетостроения и высокое мастерство наших летчиков.

«Полет „Пролетария“ — это экзамен, который мы держали перед западноевропейской техникой после трех лет самостоятельной работы. Надо сказать, что экзамен мы выдержали, и выдержали отлично. Об этом говорит как хронометраж полета, так и отзывы европейской прессы, усиленно искавшей конструкторов и строителей „Пролетария“ на территории, кажется, всех государств за исключением СССР. Значит, мы уже вровень с ними, значит, в деле конструирования и опытного строительства мы встаем в одну линию, — писал А. Н. Туполев в статье „Как мы строили 'Пролетарий'“ в 1927 году. — Где же кроется причина наших успехов? Что дало нам возможность в столь короткий срок получить такие хорошие результаты? Здесь следует в первую очередь отметить теоретическую подготовленность к работе, участие в работе всего комплекса лабораторий института и затем планомерность ее организации и выполнения.

В большинстве вопросов опытного строительства необходимо постоянно опираться на экспериментальный материал, не ограничиваясь только теоретическими расчетами. Наличие в составе института лабораторий аэродинамической, испытания материалов и винтомоторной делало намеченную программу реально осуществимой. Постепенно, шаг за шагом, в этих лабораториях прорабатывались все вопросы, возникавшие в процессе развертывания работ по опытному строительству...

Особенно рельефно выступает значение этой работы при сделанной предпосылке — догнать, догнать во что бы то ни стало, так как в противном случае терялся весь непосредственный, сегодняшний смысл опытного строительства, и оно приобрело бы значение лишь как один из этапов обучения».

В ходе постройки и испытаний различных вариантов АНТ-3, чаще в те годы называемого Р-3, на серийные самолеты было решено установить двигатели «Лорэн-Дитрих» мощностью 450 л. с., купленные в то время во Франции в количестве ста штук. Название этой фирмы, воспетое И. Ильфом и Е. Петровым в бессмертном «Золотом теленке», с тех пор узнаваемо в нашей стране. При установке этого двигателя предполагалось улучшить центровку самолета, которая с двигателем М-5 (отечественный

аналог двигателя «Либерти» Л-12) была слишком «задней». Самолет этот, под маркой Р-3 ЛД, в мае-июне 1927 года прошел испытания и был передан на завод имени 10-летия Октября. Понадобилось еще полтора года, чтобы завод выпустил 79 самолетов Р-3 ЛД, которые несколько лет состояли на вооружении молодой Советской страны.

При серийном освоении самолета АНТ-3 (Р-3) в 1927 году Андрею Николаевичу удалось изящно решить важную материаловедческую и хозяйственную задачи. В те годы для строительства советских самолетов применяли гофрированные листы дюрала, производимого по концессионному договору немецкой фирмой «Юнкерс», со специфической формой гофра, известной как «волна Юнкерса». Чтобы избавиться от стесняющих условий этого договора, было необходимо изменить геометрический профиль волны и серьезно обосновать это, а в начале 1920-х годов рейхсвер и Красную армию связывали особые доверительные отношения.

Туполев поставил задачу перед А. И. Путиловым, Н. А. Некрасовым, Г. А. Озеровым: не увеличивая веса одного квадратного метра гофрированного листа с учетом технологических возможностей, получить лист с большей прочностью и жесткостью, чем лист с «волной Юнкерса». Теоретически задача была успешно решена в течение нескольких дней, а еще через неделю получила экспериментальное подтверждение. Новая, более эффективная «волна ЦАГИ» была создана. Прочность удалось увеличить на 5–7 процентов, а жесткость почти на 25 процентов по сравнению с «волной Юнкерса». На заседании Комиссии ЦАГИ 21 июня 1927 года Туполев отметил: «Со своей стороны хотел, чтобы коллегия выразила благодарность А. И. Путилову, который не за страх, а за совесть провел всю эту работу... Большой любви и большей работы приложить к этому делу нельзя было». Путилова премировали тремя тысячами рублей и поездкой за границу.

Переналадка гофростанков требовала существенных усилий с привлечением квалифицированных инженеров и рабочих. Естественно, что предприятия, производившие гофролист на налаженном немцами оборудовании, всячески противились выпуску листа с новым профилем. Этому вопросу было посвящено заседание коллегии ЦАГИ от 3 мая 1928 года. Андрей Николаевич от имени коллегии обратился в Комиссию по стандартизации, и после того как на «волну ЦАГИ» был получен отраслевой стандарт, не производить ее стало незаконно.

Немецкая фирма «Юнкерс», обнаружив, что Советы самостоятельно, без какого-либо согласования с фирмой, стали производить гофролист,

немедленно подала на ЦАГИ в суд. Можно представить себе удивление немецких юристов, когда им была показана неправомерность претензий: лист, выпускаемый советской стороной, отличался от прототипа и имел лучшие прочностные характеристики. В иске немецкой стороне было отказано.

История самолета АНТ-3 (Р-3), по мнению В. Б. Шаврова, наглядно иллюстрирует драматизм становления цельнометаллического самолетостроения в СССР при отставании двигателестроительной отрасли.

Строительство

Постепенно, зарекомендовав себя сразу в нескольких технических областях, коллектив ЦАГИ становился все более надежной и ощутимой силой нарождающейся индустриализации. Было все более очевидно, что, оставаясь в стенах «особняка купца Михайлова», соседнего трактира «Раек» и аэродинамической лаборатории МВТУ, решать грандиозные задачи будет невозможно. В 1923 году Государственный научно-технический комитет утвердил проект ЦАГИ, а Госплан выделил деньги на строительство. В первых рядах организаторов нового строительства оказались С. А. Чаплыгин и А. Н. Туполев.

В Лефортове, на пересечении Вознесенской и Немецкой улиц, на месте извозчицкого трактира «Раек», 9 мая 1924 года была заложена новая аэродинамическая лаборатория ЦАГИ, позднее принявшая аббревиатуру отдела авиации, гидроавиации, опытного строительства (АГОС), еще позднее получившая имя Чаплыгина, а уже в начале XXI века неожиданно превращенная в реставрационные мастерские имени Грабаря.

При начале строительства вместе с трактиром «Раек», к сожалению, была снесена старая лютеранская кирха Святого Михаила, называемая также немецкой церковью Старой Обедни, построенная во второй половине XVI века.

Когда землекопы на месте церкви начали рыть котлован под фундамент, под полутораметровым слоем земли открылись старые захоронения. В каменном заброшенном склепе, судя по едва различимым надписям на нем, оставался прах ближайшего сподвижника Петра Великого — Якова Вилимовича Брюса (Брюс не имел в России наследников — дочери его умерли в детстве, отчего, по-видимому, склеп и остался заброшенным).

Яков Брюс был прямым потомком славного шотландского короля Роберта Брюса, выигравшего у англичан памятную битву при Бэннокберне и лично сразившего английского рыцаря в поединке при ее начале (1314 год). Отец Якова Брюса во времена Кромвеля был вынужден покинуть Англию и, как это не раз бывало в истории двух стран, нашел дом и службу в России. Незаурядный Яков Брюс испробовал карьеры полководца, дипломата, придворного... В 1697–1699 годах он обучался астрономии и математике в Лондоне, где был учеником Галлея и Ньютона. Нет сомнений, что для своего времени Яков Брюс был самым образованным астрономом

России, но высокие должности, которые он занимал при Петре, не позволили ему широко проявить свои знания. Всю жизнь Брюс урывками занимался астрономией, используя в том числе и Сухареву башню, отчего заслужил одно из своих прозвищ — «колдун с Сухаревой башни». С 1704 по 1726 год Яков Вилимович Брюс занимал должность генерал-фельдцейхмейстера, то есть главы русской артиллерии, а после Полтавской битвы был пожалован высшим орденом России — Андрея Первозванного! Широко известен Брюсов календарь, где вместе с иными сведениями описывается темперамент человека в зависимости от его знака зодиака. Календарь был очень популярен в России, выдержал несколько изданий и до сих пор цитируется астрологами.

Так что местоположение первого здания ЦАГИ, откуда вышел десяток туполевских самолетов, было благословлено духом ученого сподвижника Петра, астронома и главы российской артиллерии, благородного «чернокнижника» Якова Брюса.

Совершенно непонятно решение, принятое в начале 2000-х годов, разместить здесь, в историческом сооружении, реставрационные мастерские, трудно понять и отсутствие на здании мемориальной доски.

Председатель строительной комиссии ЦАГИ С. А. Чаплыгин ежедневно контролировал стройку здания АГОС. Ему активно помогали в этом А. Н. Туполев, Г. А. Озеров, Г. Х. Сабинин...

В 1932 году, 1 января, был введен в действие завод опытных конструкций (ЗОК № 156) ЦАГИ, а ОКБ Туполева, называвшееся с мая 1932 года конструкторским отделом сектора опытного строительства (КОСОС), переехало в новое здание ЦАГИ, построенное по проекту с участием братьев Весниных. Это интересное здание, находящееся на правом берегу Яузы, на набережной академика Туполева, отмечено мемориальной доской (скульптор В. Е. Матросов), установленной в 1975 году. К 1935 году сложилась стройная структура проектных подразделений конструкторского бюро с четким разделением работ по разным направлениям. В строительстве этих зданий Андрей Николаевич практически ежедневно принимал деятельное участие.

В 1928–1930 годах выдающийся французский архитектор Ле Корбюзье, названный позднее величайшим зодчим XX века, совершил три поездки в Россию, найдя здесь единомышленников. Среди них были известные архитекторы — братья Веснины, Гинзбург, Никольский, Барщ... Он победил в конкурсе, проводившемся правительством СССР, и получил заказ на проектирование здания Центросоюза. Здание было быстро построено и с восторгом принято москвичами. Это был его первый

реализованный проект большого общественного сооружения. Здание, выходящее на параллельные транспортные магистрали, имеет два различных фасада. Ле Корбюзье тонко сочетал теплые по оттенку шероховатые стены, облицованные фиолетово-розовым туфом, со временем ставшим красно-коричневым, и стеклянную стену. В этом гигантском «экране» ежеминутно отражалась изменчивая картина московского неба, «разрушая впечатление сухого геометризма и делая здание одним из самых поэтических произведений функциональной архитектуры». Пребывание в СССР произвело на Ле Корбюзье глубокое впечатление: «В Москве поразительное обилие всяких проектов: здесь планы заводов, плотин, фабрик, жилых домов, проекты целых городов. И все делается под одним лозунгом: использовать все достижения прогресса».

Познакомился с великим французом и Туполев, уже тогда прочно связанный с вопросами строительства новых авиационных научно-производственных корпусов. Туполеву, однако, резко не понравилось широко пропагандировавшееся предложение Ле Корбюзье о коренной реконструкции Москвы: тот предлагал оставить неизменным лишь Кремль, считая его выдающимся историко-архитектурным памятником, застроив все остальное пространство в свойственном ему конструктивистском стиле.

— Этак мы забудем, что мы русские! И так уж почти позабыли, — не раз повторял Андрей Николаевич. Такие высказывания были тогда отнюдь не в духе времени.

Развитию научно-экспериментальной базы Туполев придавал огромное значение на протяжении всей своей творческой деятельности. При его активном участии создавались аэродинамические трубы, опытовый бассейн, лаборатория статических испытаний ЦАГИ. Когда задачи самолетостроения переросли возможности отделов ЦАГИ, на их базе начали создавать институты. Так, 3 декабря 1930 года постановлением Реввоенсовета на базе винтомоторного отдела ЦАГИ и одного из заводов был образован Центральный институт авиационного моторостроения (ЦИАМ). 27 июня 1932 года на базе отдела испытаний авиационных материалов ЦАГИ образован Всесоюзный исследовательский институт авиационных материалов (ВИАМ). Кроме того, происходило освобождение ЦАГИ от задач, не определяющих развитие авиации: так, 8 ноября 1931 года приказом ВСНХ СССР гидравлический отдел, занимавшийся проблемами гидростроительства, в том числе Днепрогэса, Ангарстроя и других, был переименован в Гидроэнергетический научно-исследовательский институт (ВИГМ) и передан Энергоцентру ВСНХ. В 1930-е годы ранее созданная экспериментальная база ЦАГИ уже не

обеспечивала нужд промышленности и требовала расширения. Академик аэродинамик Г. П. Свищев^[27] вспоминал: «...когда возникла настоятельная необходимость строительства новой экспериментальной базы ЦАГИ, А. Н. Туполев с присущей ему энергией и размахом принял непосредственное участие в ее создании, в определении параметров новых аэродинамических труб и установок для изучения прочности летательных аппаратов».

Вот как об этом вспоминал сам Туполев: «С предложением вошли в правительство... К этому времени и я, и целый ряд других людей из авиации уже съездили за границу, были во Франции, были в Германии, были в Англии и уже достаточно хорошо знали, что делается там в лабораториях и по их оборудованию. Так что когда пришлось мне заниматься созданием нового большого ЦАГИ, то я уже достаточно хорошо представлял, чем же должен быть этот новый ЦАГИ. А со стороны Орджоникидзе я встретил в этом деле широчайшую поддержку, и он помог провести это дело через правительство».

Создать лучший в мире научно-технический центр авиационной промышленности — с такой инициативой выступает Андрей Николаевич. Проект нового ЦАГИ разрабатывается при его самом активном участии. Им определен весь грандиозный комплекс: аэродинамические трубы, позволяющие проводить испытания не только моделей, но и натурных самолетов; лаборатории статической и динамической прочности для испытаний образцов, агрегатов и целых самолетов; база для летных испытаний и доводки самолетов и гидросамолетов (предполагалось создание огромного озера), а также завод опытного строительства образцов авиационной техники. Было предусмотрено все, что необходимо коллективу ученых для фундаментальных и прикладных исследований и разработки рекомендаций конструкторам, и все, что нужно коллективу конструкторов для быстрой реализации проектов самолетов и их испытаний. В непосредственной близости от Москвы были выделены необходимые несколько десятков квадратных километров.

При выборе места научно-технического центра Андрей Николаевич пошел по неприянтому тогда, на первый взгляд неэкономичному, но очень верному пути: он разместил институт «в чистом поле», не затронув ни одного исторического памятника, ни одной деревни. И Ильинское, и Кратово, и богатая усадьба Быково, и Михайловская слобода, и Новорождествово остались не затронутыми градообразующим строительством. Когда потребовался хороший рабочий проект, Андрей Николаевич обратился к Орджоникидзе. Позже он так вспоминал об этом:

«Когда я приехал из командировки (из Америки), я понял, что

организация, проектирующая у нас ЦАГИ, не на высоте, что нам надо иметь хорошего главного архитектора.

— Товарищ Серго, я прошу, дайте мне главного архитектора в ЦАГИ В. А. Веснина (впоследствии он стал президентом Академии архитектуры, а в то время был главным архитектором всего ВСНХ).

Серго посмеялся и говорит:

— Как же ты просишь, он же у меня главный архитектор всего ВСНХ, да и потом, как он сам-то? Может быть, не захочет к тебе идти: он же главный архитектор всего, надо с ним поговорить.

Я тоже посмеялся:

— Товарищ Серго, да работа в ЦАГИ такая крупная и такая видная в масштабе Советского Союза, что я уже поговорил с Весниным, и он, несмотря на всю занятость, согласен.

Главным архитектором по созданию ЦАГИ был назначен В. А. Веснин. Он дал очень хороших проектировщиков, и после этого проект приобрел свое окончательное лицо.

Это был замечательный проект, очень хороший, очень широкий, по нему и строился ЦАГИ. Правда, потом по разным реконструкциям, случайностям проект был частично испорчен и уменьшен по размеру. Но при Орджоникидзе, верившем в наш Советский Союз, масштаб этому делу был придан правильный, и сейчас ЦАГИ уже подходит к тому объему, который тогда был намечен как основной объем создания ЦАГИ».

В 1933 году недалеко от Казанской железной дороги для ЦАГИ была утверждена строительная площадка, разработан проект новых аэродинамических лабораторий и начато строительство, организатором и душой которого с первых шагов, с момента доставки первых стройматериалов, стал Андрей Николаевич.

«Когда мы строили ЦАГИ, я должен сказать, что, так как я никогда до этого времени строительством не занимался, то я не представлял, какое же соотношение между рублем и тем, что он может сделать, — вспоминал Туполев. — Нам было сказано, что для ЦАГИ денег жалеть не надо, что для нового ЦАГИ денег дадут столько, сколько надо. Одни говорили, что нужно дать на следующий год 300 миллионов, другие говорят — 250. Некоторые называли еще большую сумму. А я совершенно не представлял, что это такое в материальных ценностях, эти деньги. Я прихожу к Серго и говорю ему: „Товарищ Серго, вот надо строить ЦАГИ, надо назвать какие-то средства, которые мне нужны. А я, говорю, — я не понимаю, что значат эти самые миллионы. Скажите мне, товарищ Серго, укажите какой-нибудь завод, на котором было бы вложено, ну, скажем, 100–150, 200 миллионов

рублей. Я туда поеду, посмотрю, и тогда я буду понимать, что такое 100 миллионов или 200 миллионов, что на это можно сделать“.

Он кого-то позвал, и мне назвали Ступинский завод под Серпуховом, куда было вложено примерно полтора миллиона рублей. Директором там был хороший строитель Везирян. Я приехал туда, и что же оказалось, что это такое двести миллионов? Оказалось, что на двести миллионов был построен большой жилой поселок со школами, железной дорогой, со своими парходами, со своей подготовительной площадкой, со своим водопроводом, с центральной котельной, с действующей электростанцией на 25 тысяч киловатт и еще на 25 готовящейся к пуску. И несколько цехов, уже введенных в жизнь. Я приехал к Серго и говорю: „Товарищ Серго, больше, чем 150–170 миллионов, Вы мне не давайте!“ Ему это понравилось, и он дал столько, сколько я просил. Создание ЦАГИ, даже в масштабе всей страны, было очень большим предприятием, так что без поддержки, которую оказывал Орджоникидзе, это было бы невозможным.

В это время проходила сессия ЦИКа, в который я тоже был избран и входил в состав президиума. Это помещалось там же, где сейчас помещается зал заседаний Верховного Совета. Весь президиум сидел в одну линейку. Я сидел рядом с Серго Орджоникидзе. И так как в это время ЦАГИ нужно было строить и надо было документы оформлять, то я к каждому заседанию подготавливал нужный документ, который мог бы дать Серго Орджоникидзе, чтобы он его во время заседания посмотрел и утвердил. Каждый день я ему такие документы давал, он просматривал, и не помню, чтобы хоть один раз он не подписал. Но потом, в конце концов, он мне говорит: „Ты что же, весь ЦАГИ хочешь построить, пока мы здесь заседаем?“ Я говорю: „Товарищ Серго, ведь Вы же так заняты, что у Вас время отнимать на работе очень трудно, а здесь у Вас есть время, когда посмотреть“. — „Верно говоришь, давай приноси дальше“.

Ну, я продолжал приносить, и все наши нужды по созданию ЦАГИ он здесь пропустил.

Когда я уже был в Главном управлении авиационной промышленности в качестве заместителя, я прихожу к нему по каким-то делам. Он меня спрашивает: „Ну, как ты строишь ЦАГИ? Кто у тебя строит, как, что?“ Я ему рассказал, он говорит: „Ну, вот ты так ЦАГИ не построишь“. Я говорю: „Я ведь никогда крупных строек не вел, я не знаю как, что“. — „Вот я тебе и говорю, ты так ЦАГИ не построишь. Я тебе помогу. Сейчас на Урале Царевский кончает строить большой, крупный Тагильский завод. Хороший строитель. Вот я тебе его и дам. Он приедет к тебе со своим аппаратом, вот с ним ты тогда ЦАГИ и построишь“.

Прошло недели две-три, и, действительно, ко мне прибыл Царевский со всей строительной организацией. Три тысячи человек, со своими машинами, с оборудованием. Главным инженером он дал мне Кнорре. И работы по созданию ЦАГИ приобрели совершенно другой оборот».

Отношение Туполева и к объектам строительства, и к историческим памятникам, и к окружающей природе, несмотря на очевидные противоречия между ними, было по-настоящему хозяйским, бережным.

Вот как вспоминает свою первую встречу с Туполевым прораб В. К. Фетисов:

«— Какая абсолютная отметка ферм?

Я ответил.

— А чем пропитан войлок под опорами? Некоторые плотники у тебя, я заметил, вбивают гвозди перпендикулярно, а не как положено, под углом.

Вопросы, замечания, советы. И вдруг — резко:

— Дубы все спилил?

— Сколько было необходимо.

— А кряжи куда дели? Это же необыкновенная ценность.

И обращаясь к начальнику строительства:

— Больше ни одного дуба не пилить. Берегите рощу у станции, там должен быть городской парк. Ни одного дуба без моего разрешения. — Улыбнувшись на прощание, произнес:

— Приеду через месяц, посмотрю, что прибавилось у прораба».

В 1940 году, когда Туполев работал в заключении, был утвержден проект Летно-исследовательского института (ЛИИ), представленный шеф-пилотом ЦАГИ, Героем Советского Союза М. М. Громовым. ЛИИ разместился здесь же, в поселке Стаханово. В ЛИИ получили «путевку в жизнь», прошли испытания большинство послевоенных самолетов.

В 1947 году — в честь 100-летия со дня рождения выдающегося ученого, основателя ЦАГИ Н. Е. Жуковского указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 23 апреля поселок Стаханово был преобразован в город Жуковский Московской области.

Г. П. Свищев писал: «До последних дней своей жизни А. Н. Туполев принимал самое активное участие в развитии и совершенствовании экспериментальной базы для научных исследований ЦАГИ и в развертывании перспективных изысканий, тесно увязывая их с задачами авиационной промышленности. По-видимому, от своего учителя Н. Е. Жуковского унаследовал А. Н. Туполев стремление в конструктивных разработках опираться на науку, ее точные результаты. Именно здесь источник глубокого понимания им объективности развития науки, его

постоянного интереса не только к ее достижениям, но и к процессу „добывания“ самого результата».

Все, что было тогда построено и создано, дало возможность в предвоенные годы и годы Великой Отечественной войны разрабатывать, испытывать и доводить новую отечественную авиационную технику. Это в конечном итоге обеспечило возможность успешной борьбы с авиационной техникой, созданной немецкими специалистами.

В лабораториях нового ЦАГИ появились условия для начала успешного становления реактивной авиации и решения связанных с этим сложных научно-технических проблем.

Кроме таких эпохальных объектов, как ЦАГИ, завод опытных конструкций, здания для АГОС и КОСОС, возводились и другие институты, авиационные заводы, производственные комбинаты, в проектировании и строительстве которых Туполев принимал непосредственное участие.

«Он был прирожденный зодчий», — говорил об Андрее Николаевиче инженер-строитель В. К. Фетисов, многие годы проработавший вместе с ним.

Моторы

В авиастроении мотор был и остается главной составляющей самолета. В довоенные годы это было «железной» аксиомой. Авиационный двигатель должен отвечать более жестким требованиям, чем большинство иных двигателей: иметь большую мощность на единицу веса, меньший расход топлива и масел, отличаться значительно более высокой надежностью. Моторостроение представляло и представляет собой одну из самых наукоемких и затратных отраслей промышленности, а стоимость двигателей в конструкции самолета (без учета авионики) колеблется от 40 до 85 процентов.

Будучи студентом ИМТУ, Туполев прослушал курс «Теории двигателей», читавшийся известным специалистом профессором Н. Р. Брилингом, а позднее был представлен ему лично Н. Е. Жуковским.

Это важнейшее инженерное направление получило полную поддержку правительства, отчетливо сознававшего, что без развитого двигателестроения в условиях блокады Советской России странами Антанты невозможно ни провести индустриализацию страны, ни создать боеспособные вооруженные силы. В этой ситуации, безусловно, положительную роль сыграло сотрудничество между РККА и рейхсвером, обогатившее молодую советскую науку немецкими наработками.

Вопросы создания новых двигателей, развертывания производственных мощностей были под постоянным контролем ведущих наркомов. Известно письмо, которое в декабре 1929 года К. Е. Ворошилов, встревоженный задержкой выпуска новых моторов, написал И. В. Сталину: «14 октября 1927 г. Авиатрестом по нашему настоянию и выбору был заключен лицензионный договор на установку у нас производства современного мотора БМВ-VI, вышедшего из стадии опытов в начале 1926 года. Прошло уже более 2 лет, но от Авиатреста мы не получили еще ни одного серийного мотора: на днях предъявлена к сдаче только маленькая серия в 10 моторов. Кроме того, важнейшие части — коленчатый вал, ролики — в производстве у нас совсем не представлены, закупаем их в Германии... Новейший в 1927 году мотор БМВ-VI в процессе внедрения в производство в течение 2 лет рискует устареть прежде, чем мы дадим его на снабжение воздушного флота».

Туполев с первых шагов двигателестроения был в курсе основных проблем отрасли, и нет сомнений, что на начальном этапе Андрей

Николаевич был среди тех, кто принимал основные организационные и технические решения по выбору, производству и совершенствованию новых двигателей.

Из протокола заседания технического совета при Авиатресте от 16 марта 1927 года известна полемика по производству новых авиационных двигателей, в которую вступили Брилинг и Туполев.

«Брилинг: Почему ЦАГИ предлагает пересмотреть технические требования, если речь идет только о 20 НР (л. с. — Н. Б.) снижения мощности.

Туполев: В своем заключении ЦАГИ исходил из требований, которые должны будут быть предъявлены к мотору, когда он выйдет на снабжение. Если мотор будет построен под требования, поставленные сейчас, то через полтора года он не будет иметь мощности...

Иметь мотор, отстающий от границы на полтора года, это значит затягивать на себе петлю. Мотор „Юпитер“ мощностью 340 НР прошел через 450 НР, и сейчас имеется „Юпитер“ мощностью 600 НР, прошедший все испытания. Какие же есть основания думать, что наш мотор будет конкурировать с мотором того же веса, но большей мощности? Мы не имеем, материальной базы, но мы должны ее иметь, если хотим иметь авиацию. Надо брать моторы из-за границы. Если нам нужны материалы, то наши металлургические заводы должны поставлять их производству, а пока надо выписывать материалы из-за границы. Пусть первые моторы будут выпущены из заграничных материалов, за время их постройки наши заводы должны научиться давать нам нужные материалы и поковки...»^[28]

Даже из скупых строк протокола очевидны целеустремленность Туполева и умение мыслить с позиций завтрашнего дня.

Практически каждую разработку Туполев предварял подробным ознакомлением с двигателями будущей машины, а порой, когда двигателей еще не было, согласовывал характеристики новых моторов со специалистами. По свидетельству В. М. Вуля, Андрей Николаевич не ограничивался обсуждением технических и технологических деталей, нередко он поддерживал наиболее передовую техническую идею и помогал ее воплощению, порой на самом верху запрашивая необходимый станок, специалистов или недостающие средства.

Он бывал частым гостем у своего старого знакомого, «почти родственника», А. А. Микулина, у В. А. Добрынина и А. М. Люльки в Москве, у А. Д. Швецова в Перми, у В. Я. Климова в Ленинграде, у Н. Д. Кузнецова в Куйбышеве... Все «двигателисты» сохранили об Андрее Николаевиче Туполеве самую добрую память, несмотря на то что он

нередко бывал с ними строг.

«Учился я у Туполева всему: и решению технических вопросов, и умению глубоко вникать в существо решаемых проблем, находить главное и подчинять ему все остальное. Умению работать с людьми, умению возбудить в человеке творческий порыв, энергию, настойчивость», — писал о Туполеве Генеральный конструктор реактивных двигателей для Ту-95 и Ту-114, Ту-144 и Ту-154, дважды Герой Социалистического Труда, академик Н. Д. Кузнецов.

Краса и гордость

ТБ-1, он же АНТ-4, он же Г-1 — созданный под руководством А. Н. Туполева, стал одним из первых в мире цельнометаллических двухмоторных тяжелых бомбардировщиков свободнонесущей монопланной схемы.

Этот самолет строился с импортными двигателями «Нэпир-Лайон» (опытный самолет), БМВ-VI (дублер «Страна Советов»). В серии на самолет ставились двигатели М-17 — советский лицензионный аналог БМВ-VI, выпускавшийся в Рыбинске.

В. Б. Шавров отмечает: «Конструкция крыла была своеобразной (непохожей на другие), рациональной и технологичной. Узлы разъема крыла имели вид простых стаканов под конусные болты, в отличие от накладных гаек Юнкерса. Гофрированная обшивка имела толщину в основном 0,3 мм, кроме верхней стороны центроплана, где по ней ходили ногами».

Конструкция этой туполевской машины была признана классической и получила признание в мировом самолетостроении. На АНТ-4 установлены мировые рекорды продолжительности полета с грузом, выполнен ряд экспедиций и перелетов. Самолет использовался для дозаправки в воздухе, десантирования людей и тяжелой техники, при испытаниях ускорителей взлета, для отработки телемеханических средств управления как воздушный авианосец системы «Звено».

Машину поднял в воздух летчик А. И. Томашевский^[29] 26 ноября 1925 года. Первый полет продолжался 7 минут. 15 февраля 1926 года после устранения ряда замечаний и исправления выявленных дефектов самолет был поднят во второй 35-минутный полет. С августа 1929 года началась серийная постройка самолета, продолжавшаяся до 1932 года. Всего было построено 216 бомбардировщиков.

«В 1925 году мне довелось испытывать ТБ-1. — вспоминает И. Т. Спирин, впоследствии генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза. — Это был большой моноплан с двумя моторами на крыльях, с длинным и вместительным фюзеляжем. Он имел скорость около 200 км/ч, достаточный потолок и предназначался в качестве бомбовоза. Мне довелось не только испытывать эту машину, но и много летать на ней уже тогда, когда она была принята на вооружение».

АНТ-4 (ТБ-1) имел длину 18 метров, размах крыльев 28,7 метра,

взлетную массу порядка 6,5–7 тонн, скорость около 180 км/ч, потолок до 5000 метров, дальность до 1000 километров, мог брать до 2 тонн бомб.

Как всегда в те годы, Андрей Николаевич лично рисовал эскизы, ежедневно просматривал и правил чертежи, согласовывал сотни производственных и технологических вопросов.

Работа была сложной, нервной и предельно ответственной. От ежедневной многочасовой работы Туполев сильно уставал, становился неразговорчивым, раздражительным, даже вспыльчивым. Позднее он посмеивался над собой в такие моменты: «Настроение мое может резко меняться. Два разных человека — на работе и на отдыхе. Очень весел, когда отдохнул, и мрачен, когда переутомлен»^[30].

В декабре 1926 года А. Н. Туполев и профессор (с 1929 года академик) С. А. Чаплыгин были награждены своими первыми орденами, называвшимися «Трудовое Красное Знамя» РСФСР. Каждая церемония награждения орденом в то время сопровождалась правительственным приветствием.

Вот текст «Приветствия ВЦИК», адресованного «Инженеру Андрею Николаевичу Туполеву» и подписанного «Председателем Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета М. Калининым и секретарем ВЦИКа Киселевым»:

«Уважаемый товарищ Андрей Николаевич!

Во время больших советских перелетов 1926 года был совершен большой перелет вокруг Европы на оригинальном, построенном по Вашему проекту цельнометаллическом самолете „Пролетарий“ типа АНТ-3 советской конструкции.

Этот перелет был совершен с 31 августа по 2 сентября по маршруту Москва — Берлин — Париж — Рим — Вена — Прага — Варшава — Москва. Причем всё маршрутное расстояние, около 7 тысяч км, было покрыто со средней скоростью 210 км/ч за 62 часа 40 минут. Из них 34 часа 15 минут полетного времени.

Перелет над вершинами Французских и Тирольских Альп и над Апеннинским хребтом представляет собой одно из блестящих достижений мировой авиации, показал вместе с тем и огромные творческие достижения в области авиапромышленности и техники советского самолетостроения, положив начало советскому металлическому самолетостроению.

Президиум Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета, заслушав ходатайство Бюро Президиума Союза Авиахим о награждении Вас орденом Трудового Красного Знамени, в заседании своем от 13 декабря 1926 г. постановил:

За Вашу научную деятельность в области развития авиапромышленности и за Ваши конструкторские работы по созданию цельнометаллического самолета „Пролетарий“ типа АНТ-3 наградить Вас орденом Трудового Красного Знамени».

Такой вот историко-бюрократический документ, где перелет через Апеннины с высотами 1200–1800 метров квалифицируется как «одно из блестящих достижений мировой авиации», что слишком даже для 1926 года...

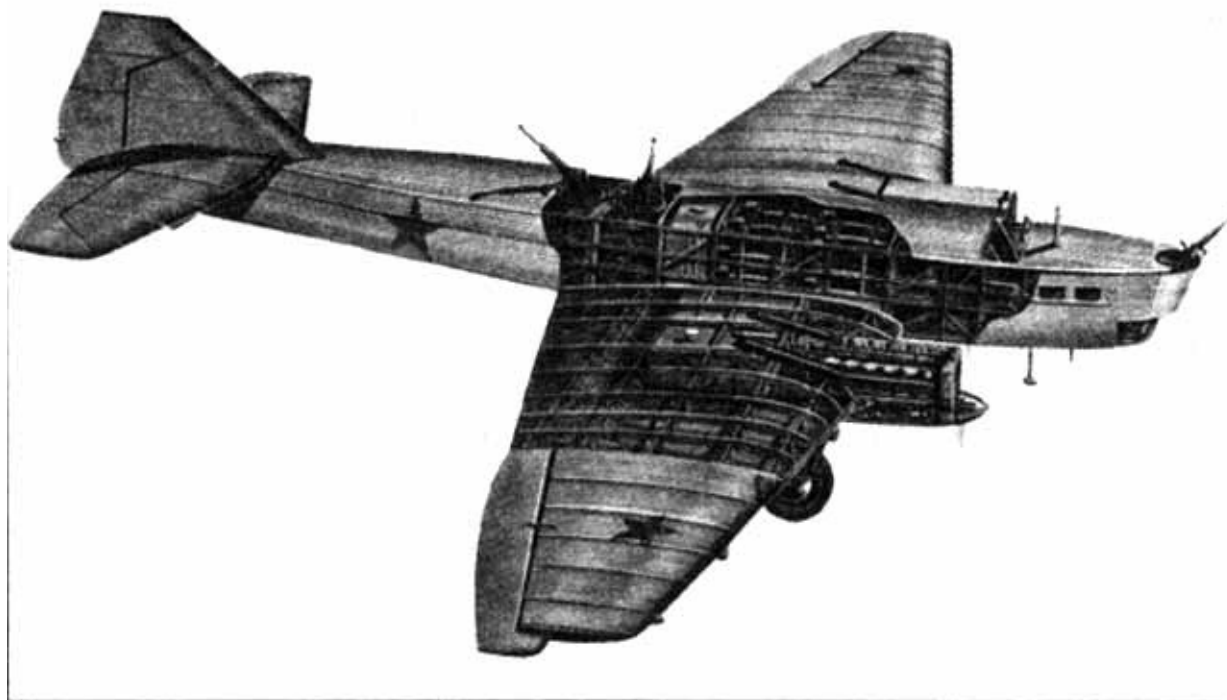
Заметим, что известный и распространенный советский орден Трудового Красного Знамени СССР был учрежден в 1928 году, а первый орден с тем же названием, но с аббревиатурой «РСФСР», которым был награжден А. Н. Туполев, значительно более редкий, даже уникальный, его учредили 28 декабря 1920 года на VIII Всероссийском съезде Советов. Он отличался от распространенного ордена внешним видом: вверху медальона — изображение красного знамени с надписями «РСФСР» и «Пролетарии всех стран, соединяйтесь», ниже слева, на древке знамени — подобие красного щита с нестандартно перекрещенными серпом и молотом, правее, на голубоватом фоне, надпись по окружности, в две строки — «Герою Труда». Ниже изображения знамени медальон ордена обрамлен орнаментом из листьев: справа — дубовых, слева — лавровых. Внизу — подобие перевязанной ленты.

На самолете ТБ-1 (АНТ-4) были совершены десятки выдающихся перелетов. При испытаниях самолета АНТ-4 летчик-испытатель А. И. Томашевский в 1926 году установил два мировых рекорда продолжительности полета с грузом: первый полет с полезной нагрузкой 2054 килограмма длился 4 часа 15 минут, а во втором — за 12 часов самолет пролетел 2 тысячи километров с грузом тысяча килограммов.

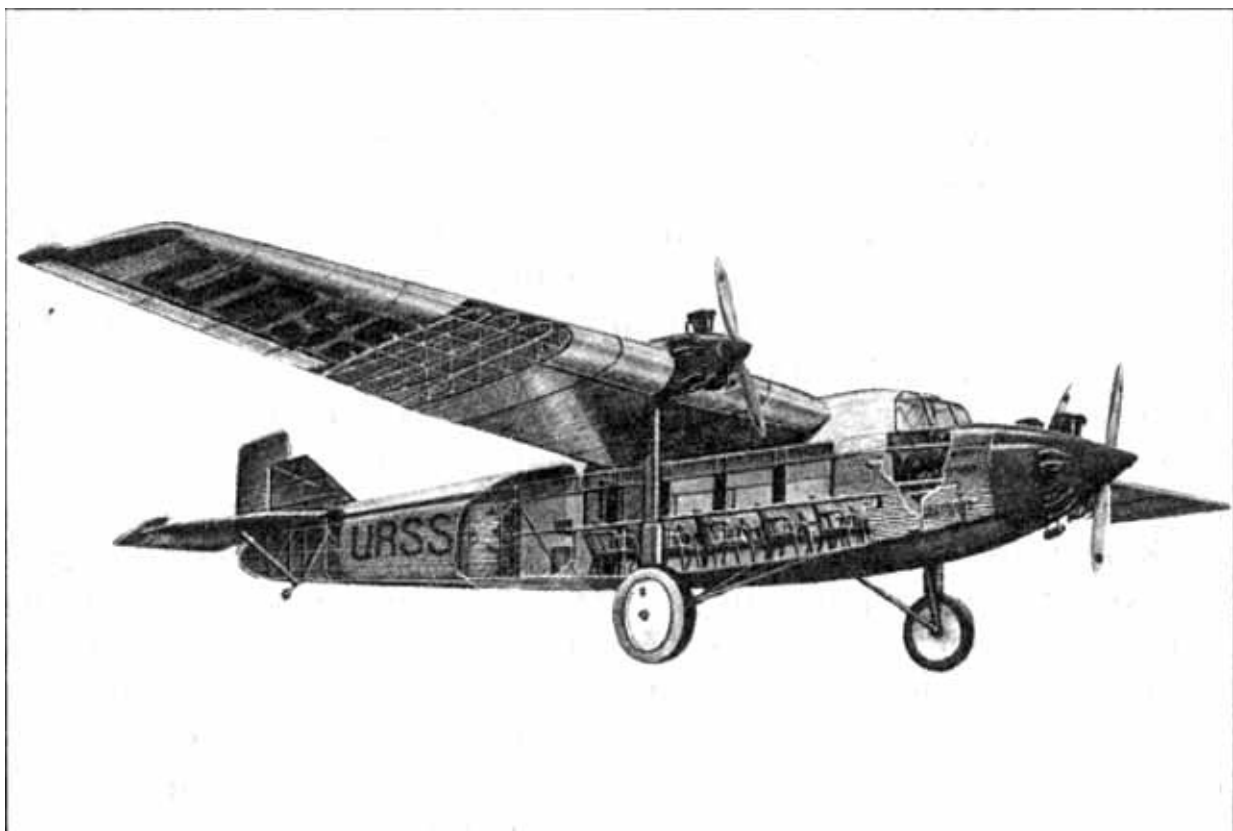
В январе 1929 года в аэронавигационный отдел Научно-исследовательского института ВВС пришли А. Н. Туполев и А. А. Архангельский. Визит известных в стране конструкторов в «святая святых» советской авиационной штурманской службы был связан с заданием, выданным им главкомом ВВС П. И. Барановым: «Выше всех, дальше всех, быстрее всех — это не наш внутренний лозунг, об этом должен знать весь мир! Вы должны показать возможности своей новой машины как можно шире». И теперь здесь, в аэронавигационном отделе, Туполев согласовывал маршрут нового рекордного перелета «через полмира», с запада — на восток, из Москвы — в Нью-Йорк.

На серийном самолете ТБ-1 со снятым вооружением, получившим собственное имя «Страна Советов», ветреной дождливой ночью 23 августа

1929 года экипаж известного в стране летчика С. А. Шестакова (второй пилот Ф. И. Болотов, штурман Б. В. Стерглигов, механик Д. В. Фуфаев) взлетел, чтобы совершить исторический перелет из Москвы в Нью-Йорк. Это был уже второй старт в том же составе. Первый завершился тяжелой аварией под Читой 8 августа 1929 года, когда самолет из-за отказа мотора упал на лес и разрушился. Лишь по счастливой случайности никто не погиб. Техническое руководство полетом осуществлял ближайший помощник Туполева авиаконструктор В. М. Петляков, полетом над морем руководил итальянский авиаконструктор-интернационалист Р. Л. Бартини.



Компоновочная схема самолета АНТ-4 (ТБ-1)



Компоновочная схема самолета АНТ-9

Несмотря на большие сложности при прохождении «дикой трассы», летчики приводинились на Амуре, из Авачинской бухты перелетели к острову Апу и приводинились у Ситки — бывшей столицы Русской Америки. Следующая точка — американский город Сиэтл. Здесь экипажу была устроена грандиозная и торжественная встреча. Установка колесного шасси, вновь старт и новая посадка в Сан-Франциско.

«Сегодня я большевик», — в эмоциональном порыве объявил мэр Сан-Франциско при эмоциональной встрече. 1 ноября 1929 года Шестаков выполнил широкий вираж над статуей Свободы и вскоре приземлился на аэродроме Лонг-Айленда. Путь протяженностью 21242 километра был пройден за 24 летных дня, 137 летных часов.

Американский авиационный журнал «Флайт» писал об этом перелете:

«США приняли группу воздушных визитеров. Они являются пионерами в двух отношениях. Они первые прилетели в Америку на аппарате тяжелее воздуха со стороны Азии. Они первые прилетели к нам из России... Экипаж самолета „Страна Советов“, построенного в России, состоит из храбрых и опытных людей. Мы предлагаем изучить их самолет с интересом, как оригинальный продукт национальной

авиапромышленности, о которой мы знаем очень мало. Мы рукоплещем их перелету. Мы искренни в нашем выражении надежды, что у гостей останутся приятные воспоминания о посещении Западного полушария».

Надо заметить, что этот перелет был совершен в годину жесточайшего экономического кризиса, трепавшего Соединенные Штаты как потерявший паруса корабль. Только управленческий талант и настойчивость нового американского президента Ф. Д. Рузвельта позволили Америке выбраться из сложнейшей экономической ситуации без видимых социальных потрясений.

Конечно, Андрей Николаевич внимательно следил за перелетом. Каждый свой день он начинал с просмотра шестаковских радиogramм. В туполевском коллективе ежедневно собирались совещания, где обсуждались замечания экипажа, вырабатывались рекомендации по текущим и возможным неисправностям. По его настоянию, из-за выработки ресурса двигателей и неудовлетворительных погодных условий — наступала зима, Шестакову и его товарищам было отказано в продолжении перелета из Штатов в Москву. Экипаж возвратился в Европу в роскошных каютах океанского лайнера «Мавритания».

Семен Александрович Шестаков — командир экипажа в этом знаменитом перелете — был опытным летчиком, шеф-пилотом главкома ВВС П. И. Баранова. После гибели Баранова в авиакатастрофе Шестаков скромно, по-русски, отошел в тень, работая летчиком-испытателем на заводе в Филях, впоследствии занимал невысокие командные посты. В годы Великой Отечественной войны он стал командиром авиаполка (с 1943 года — 146-го истребительного) и погиб (сбит в бою над вражеской территорией) 21 августа 1943 года в возрасте сорока пяти лет.

Самолет АНТ-4 (ТБ-1) широко применялся и в Арктике. 5 марта 1934 года летчик Л. В. Ляпидевский (впоследствии первый Герой Советского Союза) вывез со льдины первую партию челюскинцев — всех семерых находившихся в лагере женщин (по другим данным, десятирех) и двух детей.

ТБ-1 принимали участие в боевых действиях в 1929 году на станции Маньчжурия, в 1938 году — у озера Хасан, в 1939-м — у озера Буир-Нур. В 1939–1940 годах эти самолеты участвовали в военных действиях в Финляндии.

Во время Великой Отечественной войны самолеты этого типа в составе авиагруппы ВВС Северного флота использовались для транспортных перевозок. В 1941–1942 годах отдельные машины вылетали для нанесения ночных бомбовых ударов по позициям немецко-фашистских

войск.

Не успел еще С. А. Шестаков вернуться из Штатов, как Туполев уже начал подготовку к серийному выпуску нового тяжелого бомбардировщика — эпохального АНТ-6 (ТБ-3, Г-2). Эти работы начали задолго до того, как поднялся в воздух опытный экземпляр этой машины, настолько серьезными считали перспективы нового самолета и великими казались трудности при его создании. Поначалу даже опасались, что отечественные предприятия просто не осилят столь крупную и сложную машину, и предлагали передать заказ немецкой фирме «Рорбах», но оптимисты и патриоты победили.

Туполев начал разработку гигантской машины еще в конце 1925 года. Отстоять идею самолета-моноплана стоило больших сил и мужества. Сторонников бипланов, более распространенных в мире, было гораздо больше. Но среди полусотни самолетов, разработанных Туполевым до войны, в «эру бипланов», лишь три построены по бипланной схеме, со сдвоенными крыльями — АНТ-3, АНТ-5 и АНТ-10.

В июле 1929 года Реввоенсовет утвердил программу создания новых самолетов, уделив большое внимание созданию наступательного оружия — тяжелой бомбардировочной авиации.

В мае 1930 года проектирование ТБ-3 было окончено, а в октябре самолет был собран. При проектировании самолета Андрею Николаевичу наряду с конструкторскими задачами довелось решить массу организационных вопросов, касавшихся и финансирования программы, и выбора двигателей, и применяемых материалов (вновь пытались поднять голову «деревянщики»), и подготовки производства крупных деталей...

Экспериментальная модель АНТ-6 (ТБ-3) с лыжным шасси была поднята в воздух 22 декабря 1930 года М. М. Грозовым. Вот как вспоминает свой первый полет на этой машине великий летчик:

«Самолет стоял на аэродроме перед ангарами, повернутый носом в поле. Вместе со мной в полет должен был идти механик В. Русаков, летавший на АНТ-9 по столицам Европы.

Я пришел, сел в кабину, взялся за штурвал, взглянул на землю и был ошеломлен. Над землей я был теперь не на высоте двух метров, как обычно, а на четырех! Аэродром, казалось, уменьшился в четыре раза. Земля выглядела так далеко и непривычно, что я не смог себе представить, как буду совершать посадку. Глядя на землю, я взял штурвал на себя, как это требуется при выполнении посадки, и... ничего не понял. Расстроенный, я сошел с самолета. Как же быть — ведь отказываться нельзя, все равно кто-то же должен полететь и благополучно приземлиться!

...Через несколько минут я снова сел в самолет и снова принялся смотреть на землю, как это требуется при выполнении посадки. Посидев минут пять, я, наконец, почувствовал, что теперь ясно отдаю себе отчет в том, что посадка возможна. Выруливая на старт, я смотрел на землю, и это еще более реально способствовало выработке привычки видеть землю как во время посадки. Теперь я был уверен в себе».

АНТ-6 (ТБ-3) с двигателями М-17 был запущен в серийное производство 20 февраля 1931 года. С июля 1930 года освоением нового самолета занялся авиазавод № 22, располагавшийся в Филях. В то время это предприятие имело наибольший в стране опыт постройки современных цельнометаллических самолетов и выпускало двухмоторный бомбардировщик АНТ-4 (ТБ-1).

В октябре 1931 года в НИИ ВВС, где и находился в это время АНТ-6, прибыла немецкая делегация. Ей показали истребители И-4 и И-5, а также бомбардировщик ТБ-1. На последнем даже дали полетать немецкому пилоту, после чего «экскурсанты» двинулись дальше, и вот тут, у одного из ангаров, делегация вместе с сопровождающими «наткнулась» на выкаченный наружу гигантский бомбардировщик. Офицеры рейхсвера тут же закидали наших специалистов вопросами об этой машине, но те отвечали уклончиво. Надо ли говорить, что гигантский бомбардировщик произвел на немцев сильное впечатление.

Тем временем планы производства машины срывались — прежде всего из-за нехватки комплектующих, трудностей с производством сложных и крупных деталей, получаемых порой с помощью уникального, еще недостаточно освоенного оборудования.

Головной серийный самолет завода № 22, управляемый экипажем П. И. Лозовского, совершил первый полет 27 февраля 1932 года в присутствии наркома тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе, которому тогда подчинялось и самолетостроение. В полете за поведением машины наблюдал ведущий конструктор В. М. Петляков. Орджоникидзе с восторгом приветствовал успешный и впечатляющий полет гигантского самолета, расцеловав смущенного и счастливого А. Н. Туполева.

К 28 апреля 1932 года на заводе в Филях собрали первую партию из десяти машин с таким расчетом, чтобы они приняли участие в Первомайском параде.

Машины были еще «сырыми», и лишь благодаря отчаянным усилиям рабочих, инженеров и личного состава НИИ ВВС их удалось вывести на парад. Экипажи состояли попеременно из заводского персонала и военных из института. В фюзеляже каждого бомбардировщика сидели техники с

бидонами, готовые долить радиаторы. Однако цель была достигнута. Парадная девятка, которой командовал А. Б. Юмашев^[31], произвела на военных атташе зарубежных стран сильное впечатление.

Быстрейшему внедрению ТБ-3 в эксплуатацию придавалось очень большое значение. Алкснис еще в декабре 1931 года разослал циркуляр, в котором говорилось: «В 1932 году к нам в ВВС поступит большое количество ТБ-3 на вооружение и в эксплуатацию. С такими большими и сложными машинами мы столкнемся впервые... Если мы немедленно не начнем готовить личный состав и, главное, приспособления и оборудование... то встретим чрезвычайно большие затруднения».

С начала года стали формироваться тяжелобомбардировочные бригады. Для них готовили аэродромы, подвозили необходимое оснащение, боеприпасы, горючее, подбирали лучших летчиков, штурманов, стрелков, механиков. Группы специалистов проходили обучение в НИИ ВВС и на заводе № 22.

...Василий Васильевич Фролов, профессор, доктор технических наук, заведующий кафедрой химии МВТУ имени Н. Э. Баумана, чей бюст находится сегодня в галерее выдающихся ученых МВТУ, много и плодотворно работал в области сварки. Автору этих строк в конце 1970-х годов посчастливилось слушать лекции этого яркого преподавателя. Читал Василий Васильевич свой предмет (это были «Физпроцессы в металлах при сварке») легко, артистично, остроумно, нередко прибегая к точным наглядным примерам.

До войны ему довелось вести непростую работу по обеспечению надежной свариваемости турелей для ТБ-3 и других бомбардировщиков. При активной динамической нагрузке на турель, возникавшей из-за отдачи при стрельбе установленного на ней пулемета, сварные соединения конструкции растрескивались и разрушались. С помощью специальных присадок Василию Васильевичу удалось пластифицировать сваренный металл, не снижая его прочности, и тем самым решить поставленную задачу. Запомнились слова, которыми он характеризовал Андрея Николаевича в той давней и достаточно напряженной ситуации: «Туполев был тонкий интеллигентный мужчина, но ругался матом, как сапожник!»

При случае Андрей Николаевич любил и умел блеснуть «неформальной лексикой»: в его исполнении она становилась особенно ядреной и забористой. Порой он даже с оттенком гордости говорил разошедшимся подчиненным: «Ну, что вы ругаетесь, что стараетесь, что пыжитесь? Лучше меня все равно не выругаетесь!» Эти слова были очень близки к истине.

Рассказывают, что в конце 1950-х он нечаянно услышал среди слесарей-жестянщиков деда, которого явно «поцеловал бог сквернословия». Андрей Николаевич почти тайком, но с очевидным удовольствием выслушал неповторимую тираду, касавшуюся некачественной работы одного из товарищей рабочего, и ошарашил деда собственным тяжелым словесным сооружением из существительных и наречий, построенным в лучших традициях народного языка. Дед было удивленно замолк, но матерщинник не будет настоящим, если позволит сбить себя словесной атакой. Подстроившись под ритм сказанного, дед быстро выпустил еще более ядреное облако с силлабическим оттенком и несколькими новыми словами, значение которых позволяло предположить лишь глубинное знание сразу нескольких языков, применявшихся на территории и царской, и советской России. Андрей Николаевич был восхищен. Ликуя, он оглянулся за разделением своего восторга, но увидел лишь нескольких удивленных, растерянных и отчасти даже смущенных инженеров и разочарованно махнул на них рукой.

Андрей Николаевич познакомился с рабочим, похвалил его за редкое выразительное мастерство, незаменимое порой для русского человека при напряженной работе, выразил уверенность, как оказалось, полностью оправданную, что с таким умением человек должен быть мастером-рукотворцем...

Надо заметить, что Туполев переходил на «грубые формы общения» весьма избирательно: только с теми, кого они радовали (например П. В. Демичева) или кому, по его мнению, требовались. Ни дочь, ни жена, ни внуки, ни, в большинстве своем, заказчики, ни многие друзья-товарищи никогда не слышали от него грубого слова.

Ни одного, с позволения сказать, «выражения» не слышал от Туполева генерал-полковник авиации, командующий Дальней авиацией, Герой Советского Союза Василий Васильевич Решетников, который провел за одним рабочим столом с Туполевым десятки часов. «В моем окружении она (матерная брань. — Н. Б.) как-то не прививалась», — говорил он.

Ближайший помощник Туполева С. М. Егер в своих записках вспоминает, как решительно возразил однажды против попытки Андрея Николаевича «свободно выразиться». Повторять свою просьбу ему больше не пришлось.

«Речь его всегда была красочной, образной, точной и предельно доходчивой. Поговаривали, что русским языком он пользуется во всем его необъятном богатстве, прибегая подчас к оборотам отнюдь не литературным. Мне, однако, ни разу не довелось в этом убедиться: в

отношениях с женщинами Андрей Николаевич был безукоризненно корректен и неизменно галантен: не было случая, чтобы он забыл пропустить даму у дверей, предложить ей сесть, когда она входила в его кабинет, — вспоминала ведущий конструктор ОКБ Туполева О. И. Полтавцева. — Как-то раз сгоряча при мне чертыхнулся, разговаривая с кем-то по телефону. Повесив трубку, взглянул на меня: „Извини, милая“».

Уже в середине 1960-х годов, когда не ладился вопрос с двигателями для Ту-22, циамовцы, получая от Туполева жестокие разносы с применением «неформальной лексики», остроумно, но недальновидно придумали, как им нейтрализовать грозного Аэнтэ. Они нашли у себя двух эффектных дам с инженерным образованием, попросили их «выглядеть на „отлично“» и стали брать их с собой на совещания, сажая напротив Андрея Николаевича. Туполев остался верен себе: не изменил принципам, но изменил тактику. В полемике он стал предельно корректен, но использовал язвительную аргументацию и проявлял еще большую требовательность. А в авиационной полемике он не знал себе равных. Давление, ставшее еще более жестким, между тем принесло свои плоды, и вопрос с требуемыми двигателями был успешно решен.

В последние годы при встречах со своими бывшими коллегами уже вне рабочей обстановки Туполеву не раз задавали вопрос:

— Андрей Николаевич! А помните, как вы нас ругали?!

— Так ругал-то, наверное, за дело? — лукаво спрашивал Туполев.

— О-о-о! Еще как за дело! — зачастую радостно соглашался вопрошавший.

Люди, работавшие с Андреем Николаевичем, всегда чувствовали, что разносы и «громовые» замечания от «деда» основаны отнюдь не на его несдержанности или гневливости, а на необходимости собрать воедино и точно направить усилия сотен, иногда тысяч людей на создание сложнейшего инженерного сооружения, от которого зависела безопасность государства. Несправедливых, ошибочных «наездов» генерального конструктора его сотрудники почти не помнили.

Но вернемся в 1930-е годы, к ТБ-3. Уровень советской авиапромышленности в то время не соответствовал потребностям, возникавшим при производстве этой машины. Почти всегда при создании новых туполевских машин работникам смежных областей приходилось прилагать колоссальные усилия, чтобы «обеспечить» тот или иной узел. Особенно много претензий появлялось к сборке и нивелировке гигантского бомбардировщика. Из-за требования возможности перевозки по железной дороге ТБ-3 членился на большое количество узлов, даже крыло

разделялось не только поперек, но и вдоль. Все эти части собирались затем с большим трудом. В первой «Временной полетно-эксплуатационной инструкции» по ТБ-3, выпущенной УВВС в 1932 году, перечень производственных дефектов занимал шесть страниц, набранных мелким шрифтом.

Однако из цехов выходили все новые машины, тем более что выпуск ТБ-3 начали осваивать и на заводе № 39 в Москве. 7 декабря 1932 года с заводского аэродрома поднялась в воздух первая машина, которую пилотировал экипаж Ю. И. Пионтковского^[32]. За год это предприятие выпустило пять самолетов ТБ-3, а завод в Филях — 155, что составило примерно половину планового задания.

Хотя формирование тяжелобомбардировочных авиабригад началось уже в первые месяцы 1932 года, основной тактической единицей ВВС РККА продолжала оставаться эскадрилья, в которой полагалось иметь 12 ТБ-3 и три Р-5 для тренировки и связи. Стоимость комплектования одной тяжелобомбардировочной эскадрильи составляла примерно 8 миллионов рублей. Поэтому к пилотам тяжелых бомбардировщиков предъявлялись очень высокие требования. Они обязательно должны были налетать значительное количество часов на Р-5 и ТБ-1, причем на последнем — на правом и левом сиденьях. Затем полагалось 18 полетов с инструктором на ТБ-3. Командирам самолетов, кроме этого, предписывались длительные тренировки на правом сиденье ТБ-3 в качестве вторых пилотов. И вдобавок у командира должен быть партийный стаж.

На практике оказалось, что эта сложная система требований сдерживает освоение новых бомбардировщиков. Нужного количества подходящих пилотов просто не оказалось. Да и тех, кого нашли, приходилось долго тренировать. В результате боеспособных самолетов стало существенно больше, чем подготовленного летного состава. Кроме этого, длительное обучение поглощало моторесурс и горючее. Пришлось снизить летные требования и сократить программу тренировок, поскольку к 1 января 1933 года по плану следовало подготовить 200 экипажей.

Тяжелобомбардировочная бригада полного состава имела четыре эскадрильи ТБ-3 (всего 49 машин), эскадрилью «крейсеров» Р-6 (12 самолетов) для дальнего сопровождения и разведки и эскадрилью истребителей И-5 (31 самолет) для прикрытия аэродромов и эскорта близ линии фронта. Таким образом создавалась стройная структура стратегической авиации. Все это делалось впервые в мире. Обычно бригады сначала формировались из двух эскадрилий, а потом разворачивались до полного состава.

На 1 октября 1932 года в составе трех эскадрилий в Монине было десять самолетов ТБ-3, в Ржев не поступило ни одного, шесть машин оказались в Воронеже и еще 13 перегнали по воздуху на Дальний Восток. Надо сказать, что перелет на такое расстояние в те времена выглядел достаточно сложным. Командовал перегоном С. А. Шестаков, тот самый, который слетал в Америку на «Стране Советов». Некоторые ТБ-3 держались в воздухе до 14 часов. К 27 октября ВВС успели принять уже 93 ТБ-3, одна машина была потеряна в авиакатастрофе. На 1 января 1933 года в боевом составе ВВС РККА уже числилось 144 ТБ-3. К концу года четырехмоторных машин в строевых частях было уже больше, чем ТБ-1.

Тогда же, в 1933 году, в СССР были осуществлены опыты по дозаправке самолета в воздухе. Первоначально эта программа была задумана годом ранее и предполагала использование самолетов ТБ-1. Но из-за конструктивных особенностей этот самолет плохо подходил в качестве заправщика, и было решено продолжить опыты в 1933 году с использованием серийного бомбардировщика ТБ-3. В средней части фюзеляжа перед кабиной стрелков была смонтирована приемная горловина с крышкой и трубопроводами к бакам. В качестве самолета-танкера использовался Р-5. Танкер шел в 7–8 метрах выше бомбардировщика, заправочный шланг с «грузовой грушей» ловили сразу два стрелка, а поймав, помещали его в приемную воронку и открывали кран. 20 ноября 1933 года экипаж летчика И. Т. Иващенко впервые успешно заправил свой ТБ-3 в воздухе. В акте по госиспытаниям указывалось: «...приспособление для заливки горючего из самолета Р-5 в самолет ТБ-3 государственные испытания выдержало». Всего было совершено 24 полета с дозаправкой.

Хотя работы проводились в НИИ ВВС, Туполев внимательно следил за испытаниями, отрядив для этого инженера Е. А. Иванова (впоследствии активного помощника П. О. Сухого), и радовался их успешному завершению. С большим вниманием он относился и к сведениям о переучивании летчиков на новую машину, читал «вэвээсовские» отчеты, при случае расспрашивал летчиков и командиров.

Впоследствии ТБ-3 также стал танкером: с него заправлялись в воздухе истребители И-5, И-15, И-16.

Несмотря на успешное завершение испытаний по дозаправке в воздухе командование ВВС не приняло названную систему на вооружение. Этот факт может послужить еще одним аргументом против тезиса об агрессивной направленности РККА. Система авиационных вооружений СССР носила чисто оборонительный характер, о чем свидетельствуют и абсолютное численное превосходство истребителей в ВВС РККА, и отказ

от дозаправки, хотя тогда, в начале 1930-х годов, эта система опередила свое время.

К тому времени у основной массы летного состава туполевский бомбовоз вызывал чувство законного уважения. Четырехмоторные гиганты оказались достаточно устойчивы в воздухе и покладисты в пилотировании. В отзывах из частей, осваивавших новую машину, отмечалось: «Конструкция корабля ТБ-3 в основном вполне удовлетворительна, прочна и может выдержать самые неблагоприятные условия эксплуатации при условии увеличения надежности моторной группы», «...качество продукции завода № 22 в основном удовлетворительное, за исключением мелких дефектов... Наличие многих вмятин на обшивке, прорывов гофра, забоин, трещин около заклепок и в других местах, трещины в узлах, недотяжка болтов, отсутствие шплинтовойки соединений... Бензиновые баки текут, главным образом по швам...» Краска, которой покрывали самолет, оказалась непригодной для металла — шелушилась, пузырилась и отлетала. В инструкции по эксплуатации печально констатировали: «...окраска, легко сползающая под влиянием дождя, а зачастую и просто в полете, не может выдержать даже бережного обмывания мягкими тряпками».

Особые нарекания вызывала установка мотора: разрушались водорадиаторы, текли и обрывались трубопроводы, порой ломались коленчатые валы двигателей. В строевых частях столкнулись и с другими неприятностями, например, трещинами в горизонтальных трубах тележек шасси. Свой вклад в эту картину внесли примитивные условия обслуживания на полевых аэродромах. Так, для того чтобы собрать ТБ-3, в частях попросту копали огромную яму с профилированными откосами, укладывали туда секции и соединяли их болтами. Это было куда легче, чем изготовление предписанной регламентом сложной многоярусной системы выставленных по нивелиру козлов.

Несмотря на впечатляющие характеристики новых бомбардировщиков, имелись и определенные недостатки, главным из которых была сравнительно небольшая дальность полетов машины подобного класса. Необходимость увеличения этого параметра особенно ощущалась в Забайкалье и на Дальнем Востоке, где потенциальные цели далеко отстояли от советской границы. В частях практиковали облегчение бомбардировщиков за счет снятия подкрыльевых башен, отдельных балок, а иногда и кассет, что экономило до 400 килограммов.

В 1933 году нашли и другие способы увеличения радиуса действия ТБ-3. Во-первых, начали летать на обедненных топливных смесях (много

воздуха — мало топлива). При правильной регулировке карбюраторов это давало примерно 15-процентную прибавку к дальности полетов. Во-вторых, попробовали перейти со штатной для двигателя М-17^[33] бензино-бензольной смеси на этилированный бензин.

В июне 1933 года два самолета, пилотируемые М. М. Громовым и А. Б. Юмашевым, за счет применения обедненной смеси и этилированного бензина показали дальность 3150 километров. Члены экипажей получили благодарность Реввоенсовета и денежную премию. Два месяца спустя Юмашев поднял в воздух модифицированный облегченный ТБ-3, с которого полностью убрали наружную подвеску бомб. Вместо этого в просторном фюзеляже установили дополнительные кассеты Дер-9. Теперь самолет мог нести на внутренней подвеске 36 стокилограммовых бомб. За счет «борьбы с весом» конструкторы выиграли более полутонны.

Все эти доработки проводились при самом непосредственном, постоянном и требовательном участии Андрея Николаевича.

Выступая 14 июля 1933 года на первой партийно-технической конференции КОСОС ЦАГИ, Андрей Николаевич удовлетворенно говорил: «...самолет ТБ-3 теперь строится всего за 18 тысяч рабочих часов. Что это за цифра? А вот что: американцы тратят 27 тысяч часов на трехмоторный самолет с двигателями по 200 л. с, причем все мелкие детали они получают со стороны. Мы же тратим теперь на самолет типа ТБ-3 только 18 тысяч часов. Это достижение получается как за счет серийности, так и за счет простоты конструкции»

Вообще 1933 год стал для 45-летнего Туполева годом наград. В феврале он был избран членом-корреспондентом АН СССР, в мае ему было присвоено звание заслуженного деятеля науки и техники, а в декабре, вслед за получением орденов Ленина и Красной Звезды, он был награжден орденом Трудового Красного Знамени СССР, учрежденным в 1928 году.

На бомбардировщиках выпуска 1933 года добились достаточно высокой надежности. При этом от серии к серии вес пустого самолета неуклонно снижался. Если первые машины весили около 12 тонн, то вес последующих был снижен до 11,35 тонны. В годовом отчете НИИ ВВС было записано: «Самолет ТБ3-4М17 был доведен по своим данным полностью удовлетворяющим поставленной задаче». Неблагозвучно, но вполне справедливо. В результате совместных усилий коллектива конструкторов, серийных заводов и ВВС страна получила грозное современное оружие, с наличием которого не могли не считаться потенциальные противники.

На 1933 год ВВС первоначально заказали 350 ТБ-3, затем под

давлением представителей промышленности военные ограничили свои аппетиты 300 машинами. По планам за год предстояло сформировать 22 эскадрильи, для чего требовалось 264 бомбардировщика. В действительности в 1933 году заводы выпустили 307 ТБ-3. Это позволило фактически впервые в мире создать крупные соединения стратегической авиации — бомбардировочные авиакорпуса (БАК). Было сформировано пять таких корпусов (по две бригады в каждом). Первоначально они имели в своем составе и ТБ-3, и ТБ-1, но постепенно четырехмоторные машины вытеснили двухмоторные.

Части и соединения тяжелых бомбардировщиков нередко носили сложные политические наименования, характерные для того времени. Например, «9-я бригада имени X Всесоюзного съезда Ленинского комсомола». Пять входивших в нее эскадрилий носили имена Ворошилова, Кагановича, Кирова, Постышева и Косарева.

За 1933 год смогли сформировать 17 тяжелобомбардировочных эскадрилий, в ВВС же хотели получить гораздо больше — из-за невыполнения планов в этом году отказались от создания шести тяжелобомбардировочных бригад. Для развития ВВС РККА предполагалось, что «линкоры 2-го класса» ТБ-3 в 1934–1935 годах будут дополнены «линкорами 1-го класса» — ТБ-4 и ТБ-6 (соответственно восьми- и двенадцатимоторными). Но неудачный ТБ-4 так и остался опытным образцом, а до ТБ-6, слава богу, руки и вовсе не дошли.

С 1934 года парк тяжелобомбардировочной авиации начал пополняться модернизированными ТБ-3 с оригинальными двигателями А. А. Микулина М-34. С начала 1933 года серийные М-34 (мощность 750–800 л. с.) начали выпускаться московским заводом № 24 (ныне завод «Салют»).

Самолеты с М-34 были почти на тонну тяжелее: сами моторы весили больше, емкость маслобаков увеличили почти вдвое, и в системе охлаждения стало в полтора раза больше воды. В самолетах последней серии из подкрыльевых опускаемых башен убрали часть оборонительного вооружения, которое заменили «кинжально» установленными в люке фюзеляжа орудиями для стрельбы вниз.

От серии к серии, по мере совершенствования производства, планер бомбардировщика становился легче. Если вес первых пустых самолетов с М-34 в среднем составлял около 12,5 тонны, то далее он снизился до 12,2 тонны, а у самолетов без башен Б-2 дошел до 12,1 тонны.

М. Н. Тухачевский в статье «Армия пролетарской диктатуры», опубликованной в «Правде» 23 февраля 1933 года, удовлетворенно отмечал, что «тяжелая же наша авиация имеет исключительно крупные достижения

и по качеству стоит не ниже тяжелой авиации наиболее вооруженных капстран».

Видный советский авиационный теоретик, профессор ВВИА имени Н. Е. Жуковского, комбриг (с 1935 года) А. Н. Лапчинский писал в своей работе 1932 года «Воздушные силы в бою и операции»: «В области воздушного дела, так же как и в других областях, мы имеем крупнейшие достижения. Достаточно указать на тот факт, что лучшие французские машины, посланные на конкурс самолетов в Персию, оказались битыми по всем показателям нашими самолетами, чтобы ясно представить себе те успехи, которых мы достигли в качестве наших самолетов. Этот успех нашей авиационной техники не единственный. В целом ряде достижений мы имеем в настоящее время показатели мирового масштаба. Мы не можем не отметить при этом, что наша собственная оценка наших успехов подчас излишне скромна, ибо мы не прибегаем к той рекламе, которая свойственна буржуазным странам. Наши масштабы далеко превосходят масштабы других стран...

Громадное преимущество, состоящее в социалистической концентрации сил и средств, мы имеем даже перед такими высокоиндустриальными странами, как Англия и Франция. Это не голословное утверждение. Что могут противопоставить буржуазные государства такому, например, нашему учреждению, как ЦАГИ, созданному при советской власти. Научная и конструкторская авиационная мысль капиталистических государств распылена по частным фирмам, конкурирующим друг с другом. Конструкторские бюро различных авиационных заводчиков и фабрикантов являются поистине мелочными лавочками по сравнению с „мировым масштабом“ наших учреждений. Отсюда и разница в темпах. С точки зрения „невысоких колоколен“ частных фирм капиталистов, невозможно даже понять, как был возможен тот бурный рост нашей авиации, который мы наблюдаем уже к сегодняшнему дню. Сама организация труда у нас обеспечивает нам темпы геометрической прогрессии по сравнению с темпами прогрессии арифметической капиталистических стран».

В духе такого славословия официальных лиц происходило становление советской авиации. «Мелочные лавочки» «авиационных заводчиков» буржуазных стран во время войны позволили создать более эффективную и вариативную авиацию. Надо ли говорить, что не имевший технического образования И. В. Сталин был поражен, когда в 1937 году во время боев в Испании получил, вразрез с шапкозакидательскими отчетами собственного командования, аргументированную информацию, что

советская военная авиация уступает немецкой.

В то же время определенные преимущества у СССР были. Во-первых, росла научно-прикладная мощь ЦАГИ, во-вторых, советское государство было способно сконцентрировать для деятельности в нужном направлении требуемое число людей. Правда, концентрация эта зачастую достигалась в ущерб квалификации.

Туполев, назначенный 3 декабря 1930 года главным конструктором и начальником АГОС ЦАГИ, осознавал и имевшиеся преимущества, и объективные недостатки развития индустриализации в пока еще крестьянской стране. Вступив в должность, он незамедлительно предпринял первые шаги для создания ЗОКа — завода опытных конструкций.

Строительство нового завода начиналось одновременно с наиболее кропотливой и напряженной работой по постановке в серию тяжелого АНТ-6 (ТБ-3) и подготовкой к летным испытаниям АНТ-14. Приказ Всесоюзного авиационного объединения (ВАО), согласно которому ЦКБ завода № 39 объединялось с АГОС ЦАГИ в единое конструкторское бюро самолетостроения — ЦКБ ЦАГИ, появился 17 августа 1931 года. Начальником ЦКБ ЦАГИ назначался Н. Е. Пауфлер, руководителем конструкторского отдела — С. В. Ильюшин. Тогда чиновники делили лишь должности, а не собственность. Для многих это закончилось катастрофой. В мае 1932 года ЦКБ преобразовалось в СОС — сектор опытного строительства (заместителем начальника ЦАГИ по СОС стал С. В. Ильюшин) с самостоятельными отделами, руководить одним из которых, конструкторским (КОСОС), назначили А. Н. Туполева. По мнению многих, это была громоздкая, надуманная и тяжеловесная схема, мешавшая не только развитию производства, но и просто нормальному ходу работ.

«Творческая деятельность ЦАГИ в новых условиях не только не развивалась, но, наоборот, стала спадать, — вспоминал один из ближайших сподвижников Туполева И. Ф. Незваль. — Конечно, ни руководство ЦАГИ, ни его общественность, ни сам Андрей Николаевич после ряда столь блестящих успехов и признанных достижений в области отечественной авиации не могли мириться с создавшимся положением. Началась острая борьба за восстановление прежних прав и условий работы ЦАГИ и ОКБ Туполева. Много было написано докладных и писем в различные инстанции, много было проведено переговоров и в ВСНХ, и в ВВС, и в СНК, и в ЦК партии. Тем не менее, эта „свадьба“, как ее называли в народе, продолжалась до весны 1933 года, когда эти организации были, наконец, разделены».

Приказом начальника ГУАП П. И. Баранова, столь много сделавшего для развития советской авиации и столь высоко ценимого Туполевым, изданным 13 января 1933 года, положение было в какой-то степени восстановлено. Надо ли говорить, что именно чиновничьи дразги, в то время помноженные на понятия классовой непримиримости, более всего выматывали силы Андрея Николаевича, заставляли отвлекаться от проектирования новых машин, от строительства столь нужных зданий ЗОК и КОСОС.

...Еще в сентябре 1933 года на ТБ-3 поставили двигатели М-34Р из пробных партий с новыми винтами диаметром 4,4 метра. Винты большего диаметра были установлены по личному распоряжению Туполева. Но заменой двигателей и винтов конструкторы не ограничились. За счет установки редуктора вал винта сместился вверх, что привело к необходимости изменить капоты. На самолете полностью переделали хвостовую часть. В фюзеляже появилась дополнительная секция, где разместили кормовую турель Тур-6 с парой пулеметов ДА.

С 27 сентября по 6 октября 1933 года провели заводские испытания опытного самолета, а с 19 октября — государственные. Испытания показали, что летные характеристики резко улучшились, несмотря на прирост взлетного веса (на 1,46 тонны). Вариант с двигателем М-34Р сделали на 1934 год эталонным и приняли к серийной постройке, несмотря на то, что двигатели и винтомоторная группа в целом не соответствовали требованиям надежности. Фактически же самолет-эталон, полностью аналогичный машинам первой серии, появился с задержкой — только в середине мая 1934 года. Задержка была связана с отсутствием некоторых агрегатов новой моторной установки, производство которых еще только осваивалось заводами-поставщиками. После освоения их выпуска последовали повторные заводские испытания с целью отлаживания винтомоторной группы.

Серийные ТБ-3 с моторами М-34Р имели целый ряд отличий от опытной машины: костыль заменили хвостовым колесом, заполненным пенорезиной (гусматиком), ликвидировали входную дверь на правом борту (теперь экипаж пользовался входным люком снизу в носовой части), сняли коки винтов, ввели триммер на руле направления, после чего компенсирующий механизм стал уже не нужен, сняли первую верхнюю турель Тур-5, на центроплане появились люки со ступеньками для вылезания на крыло, ведущие из довольно просторного тоннеля, по которому механики могли подобраться к моторам. Раньше оба верхних стрелка размещались на откидных сиденьях. Теперь сиденье осталось одно,

оно не складывалось и было меньше по размеру. Существенно модифицировали оборудование самолета: поставили авиагоризонт, фотоаппарат «Поттэ-1Б» (созданный еще в Первую мировую войну) заменили более современным АФА-15, установили линию электропневматической почты системы Агафонова между штурманом и радистом. Усовершенствовали систему отопления кабин от выхлопных газов двигателей, причем из-за доводки этого устройства дважды меняли форму выхлопных коллекторов.

ТБ-3 с моторами М-34Р в документах иногда именовали ТБ-3Р. Машины этой модификации в 1934–1935 годах выпускались заводом № 22. Выпуск самолетов сдерживался нехваткой турелей, радиаторов, бомбосбрасывателей; субподрядчики поставляли некондиционные тормозные колеса. Тем не менее из 150 ТБ-3Р, заказанных к 20 декабря 1934 года, завод закончил сборку 131 машины, 109 из которых уже облетали. А вот сдали значительно меньше — 55 самолетов — военную приемку не проходили недоукомплектованные машины. Доходило до того, что с уже облетанного бомбардировщика снимали винты, чтобы поставить на машину, только выходящую из цеха. Между представителями заводов, летчиками и военной приемкой разворачивались невидимые сражения, со своими резервами, тактикой, неожиданными ударами...

В марте специальная комиссия обследовала все ТБ-3Р, сданные, но еще не отправленные с завода. Из 27 осмотренных машин повреждения нашли на 16. УВВС запретило полеты во всех трех бригадах, успевших получить новую технику, — в Кречевицах, Едрове и на базе академии. Приостановили приемку самолетов на заводе и перегонку в части уже сданных. К ответу призвали ЦАГИ. Прибывшему на завод В. М. Петлякову пришлось признать ошибочным расчет на прочность узлов вертикального оперения. Оперение усилили, и бомбардировщики вновь пошли в войска. Неприятности с хвостовым колесом стали наблюдаться реже, но еще бывали.

Неисправности, постоянно возникавшие в большой и сложной машине, лихорадили и ВВС, и завод, постоянно что-то переделывавший на уже готовых самолетах. К 10 мая 1935 года завод отставал от плана на 23 бомбардировщика ТБ-3. Самолеты получались дорогими — каждый обходился более чем в четверть миллиона рублей.

К этому времени появились целые бригады, вооруженные ТБ-3Р, такие как 9-я ТБАБ. Много бомбардировщиков было отправлено на Дальний Восток и в Забайкалье, где периодически обострялись отношения с японцами. Спецификой ведения там военных действий являлись зимние

холода. На Дальнем Востоке эти машины работали зимой при температуре до 50 градусов мороза. У ТБ-3 первых серий с моторами М-17 на морозе загустевала, а иногда даже затвердевала смазка, что затрудняло запуск двигателей. Вода в сильные холода ухитрялась замерзнуть в системе охлаждения даже работающих моторов (!), и двигатель заклинивало от перегрева...

Боеспособность частей, вооруженных ТБ-3Р, поначалу также страдала от некомплектности оборудования и его низкого качества. Фиксировали большой процент отказов и плохой работы радиостанций. По-прежнему не хватало бомбовых прицелов. Например, в 23-й ТБАБ из 36 машин прицелы имелись только на семи.

Конечно, такая ситуация Туполева не устраивала. Большую часть рабочего времени он тратил на звонки смежникам и руководству — просил и ругался, ругался и требовал... «Я превращаюсь в Цербера, — жаловался он Архангельскому, — уже забыл какой на ощупь карандаш!»

За 1935 год выпустили всего 74 самолета, все модификации ТБ-3Р. В этот период количество четырехмоторных бомбовозов в ВВС РККА достигло своего пика — ими полностью или частично были вооружены 36 эскадрилий. Во время Первомайского парада 1935 года над Москвой прошли 72 туполевских гиганта.

В общей сложности изготовили более двухсот ТБ-3Р. Десять парадных машин были построены в 1934 года на заводе № 22 и предназначались для перелетов в Варшаву, Рим и Париж. Собирали их по особому заказу, и машины отличались улучшенной аэродинамикой (зализами стабилизатора и киля, улучшенными капотами моторов) и отделкой. Вооружения они не имели. Зато в бомбоотсеках стояли обитые бархатом диваны. Колеса в тележках смонтировали тормозные, спицы передних колес прикрыли колпаками. Самолеты покрасили в белый цвет и нанесли гражданские регистрационные номера, повторявшие заводские.

Экипажи и делегации подбирались заранее. Летчиков, штурманов и механиков набрали из НИИ ВВС и бригад Московского военного округа. Все командиры самолетов имели большой налет и опыт полетов в сложных метеоусловиях. Поскольку начальников, желавших побывать в Европе, оказалось больше, чем мест на диванах, то часть из них включили в состав экипажей согласно специальности. И получалось так, что командир — по званию капитан или старший лейтенант, а на правом сиденье у него — комбриг. На первых же тренировках (для которых выделили боевые ТБ-3Р) возник ряд конфликтов — кто же кем должен командовать? Кроме этого, оказалось, что за время сидения в кабинетах многие комбриги и комдивы

растеряли навыки пилотирования и навигации. Одного из них после первого же полета пришлось «списать» в пассажиры — экипаж наотрез оказался с ним лететь, после того как он чуть не перевернул самолет вверх ногами, попав в облака.

Три ТБ-ЗР отправились в Варшаву 28 июля 1934 года (командиры — Байдуков, Ефимов и Леонов). 1 августа самолеты благополучно возвратились в Москву. 5 августа стартовали сразу две тройки. Одна (с экипажами Байдукова, Ефимова и Леонова) двинулась через Киев и Вену в Париж. Во время пребывания во Франции наши летчики посетили также Лион и Страсбург, откуда через Прагу 17 августа вернулись в Москву. Вторая тройка ТБ-З (командиры — Соколов, Головачев и Рябченко) через Киев, Люблин и Краков направилась в Рим, возвращалась через Вену, прибыв домой 16 августа.

Советские бомбардировщики произвели должное впечатление в европейских столицах, что и требовалось. Мнения о советских самолетах, публикуемые в европейских газетах, как это не раз случалось в будущем, бывали и курьезными, и паническими. Так, один из ведущих репортеров британского еженедельника «Индепендент» писал: «...пока в Европе спорят о ценности теории Дуэ, красные уже ее фактически реализовали, продемонстрировав четырехмоторные бомбардировщики, существенно превосходящие британские машины аналогичного назначения», а корреспондент французской «Пти Паризьен» истерично заявлял, что «пятьсот русских бомбовозов могут раздавить Европу как тухлое яйцо».

Доля истины в этом была, так как имевшиеся в то время на вооружении ВВС всех без исключения европейских стран истребители-бипланы с двумя, реже — четырьмя пулеметами винтовочного калибра были почти бессильны перед армадами советских четырехмоторных бомбардировщиков, к тому же имевших достаточно мощное оборонительное вооружение, эффективность которого еще больше возрастала в случае массированного применения ТБ-З в плотных боевых порядках (что, в сущности, и отрабатывалось в ходе маневров). Иностранные авиационные специалисты, конечно, обратили пристальное внимание на архаичные деревянные винты, отсутствие на машинах современных средств радиосвязи и радионавигации, детально прошлись по всем недоработкам и промахам, но, по большому счету, для того времени это были мелочи, а в целом они были просто шокированы.

Между тем 9 марта 1935 года, после обвинения Англии и Франции в стремлении оставить немцев безоружными, Германией было объявлено о создании новых национальных ВВС — люфтваффе. К тому времени, в

феврале, уже совершил первый полет «пассажирский» Хе-111, в конце марта был поднят в воздух Ю-87 (Ju 87) с английским роллс-ройсовским двигателем, а 28 мая с тем же двигателем в Аугсбурге взлетел Ме-109. Эти машины, многократно модернизированные, причем уже в 1936 году они летали с отличными немецкими двигателями, служили в люфтваффе до конца войны, став лучшими боевыми машинами своего класса. Объявленная модернизация немецких ВВС позволила создать за несколько лет более ста типов новых самолетов, завоевать пол-Европы, «прорубила окно» в новую, реактивную эру.

Этому резкому повороту во внутренней политике Германии советское правительство не придавало большого значения. Правительства Англии и Франции со своей стороны из кожи вон лезли, чтобы подтолкнуть Гитлера к войне с СССР.

Бомбардировщики ТБ-3 в дальнейшем были использованы в боях на Халхин-Голе, в Китае, в Финляндии. Эти большие тихоходные корабли активно использовались и в начале Великой Отечественной войны.

Многим, наверное, памятны строки романа К. Симонова «Живые и мертвые», где он рисует тяжелую картину истребления этих машин в дневном налете немецкими истребителями.

Подтверждения потери шести и даже восьми ТБ-3 в одном боевом вылете 30 июня 1941 года (а именно эти цифры приводит писатель в своих дневниках «Разные дни войны») в документах не найдено. Как это часто бывает с человеком, ставшим свидетелем глубоко поразившего его события, детали запоминаются резко преувеличенными.

Огромный и медленный (скорость до 280 км/ч), с неважным (малый калибр), но удачно расположенным на машине оборонительным вооружением (как правило, 6–8 пулеметов «винтовочного» калибра 7,62 мм) бомбардировщик ТБ-3 был идеальной целью для неприятельских истребителей. Но сбить эту неуклюжую на первый взгляд машину было далеко не просто. Самолет был очень «летуч», конструктивно прочен, в воздухе держался хорошо, даже с очень значительными боевыми повреждениями.

Советские летчики сумели использовать этот тяжелый бомбардировщик (а брал он до пяти тонн бомб) для нанесения значительного ущерба противнику в ночных налетах. Были разработаны специальные приемы «бесшумного налета» (когда на несколько минут выключались двигатели), значительно усилено оборонительное вооружение. Некоторые из этих машин совершили в годы Великой Отечественной войны более сотни боевых вылетов, а единицы — более

двухсот, бомбардировщики ТБ-3 совершали ночные налеты на врага в ходе Курской битвы и в некоторых операциях 1944 года.

В начале Великой Отечественной войны ТБ-3 применялись и в качестве воздушного авианосца. Истребителям с бомбами, стартовавшим с ТБ-3 в августе 1941-го, удалось существенно повредить стратегический Черноводский мост в Румынии, приостановив столь необходимую противнику подачу нефти.

ТБ-3 часто использовались для выброски десантов, доставки оружия, продовольствия, боеприпасов и снаряжения окруженным войскам и партизанам. Изношенные машины, исчерпавшие ресурс, летали в ГВФ, доставляя необходимые грузы.

Три ТБ-3 были подготовлены для пролета над Москвой в ходе Парада Победы. Эта была бы данью памяти старой машине, появившейся еще в «первобытную» аэродинамическую эпоху, но сумевшей достойно провоевать и остаться в небе до самой победы.

Весной 1930 года в ЦАГИ было предпринято проектирование пассажирского самолета АНТ-14 на 32 места. Машина была выполнена по схеме пятидвигательного свободнонесущего высокоплана цельнометаллической конструкции с неубирающимися шасси и являлась дальнейшим развитием схемы самолета АНТ-9. Планер самолета АНТ-14 разрабатывался с учетом использования агрегатов и деталей с тяжелого бомбардировщика ТБ-3, а его конструктивно-силовая схема имела много общего с военными самолетами АНТ тех лет. Силовая установка состояла из пяти двигателей воздушного охлаждения «Гном-Рон» мощностью по 480 л. с, один из которых устанавливался в носовой части фюзеляжа, а остальные — как обычно на центроплане крыла.

В прямоугольном, с овальными верхом и низом фюзеляже самолета АНТ-14 оборудовалась комфортабельная пассажирская кабина, в которой первоначально размещались 32 пассажирских места — восемь рядов сдвоенных кресел (четыре в ряд с одним центральным проходом между ними). Уже в процессе летных испытаний число пассажирских мест было увеличено до 36 путем добавления еще одного ряда кресел.

Экипаж АНТ-14 состоял из пяти человек: двух летчиков, штурмана и двух бортмехаников. Рабочие места летчиков и штурмана оборудовались в носовой части фюзеляжа, а бортмехаников — в центроплане крыла под обтекаемым прозрачным фонарем, обеспечивающим визуальный контроль за работой и состоянием двигателей в полете.

С полной нагрузкой — 36 пассажиров и пять членов экипажа — рейсовая скорость самолета достигала 200 км/ч, а максимальная — 236 км/

ч, посадочная — 105 км/ч. Потолок немного превышал 4200 метров. Несмотря на относительно небольшую мощность силовой группы — 2400 л. с, самолет легко взлетал даже с небольших аэродромов. Для разбега ему было достаточно относительно короткой полосы длиной 250–300 метров. При взлетном весе свыше 17 тонн это были очень хорошие данные.

Первый полет самолета АНТ-14 состоялся 14 августа 1931 года, пилотировал его М. М. Громов. По его оценке, машина в воздухе вела себя прекрасно и мало реагировала на встречавшиеся воздушные течения.

Самолет АНТ-14 серийно не строился. Сказались и отсутствие необходимых производственных мощностей, и сложное экономическое положение страны в начале 1930-х годов, и относительно небольшой объем воздушных перевозок в СССР, в те годы еще довольно дорогих и непривычных.

В начале 1933 года опытный самолет АНТ-14 под названием «Правда» был включен в состав агитэскадрильи имени Максима Горького. Пилотируемый летчиками И. В. Михеевым и В. И. Чулковым он совершил большое число агитационных полетов в различные районы страны, а в 1935 году побывал с визитом в Бухаресте. Особенно интенсивно самолет использовался для недорогих, но платных полетов с пассажирами над Москвой. До начала войны на АНТ-14 было совершено около тысячи таких полетов без единой аварии и поднято в воздух до сорока тысяч пассажиров. Десятки будущих советских асов впервые поднял в воздух именно этот самолет. Свой первый полет на этой машине совершил Д. С. Марков, впоследствии ближайший помощник Туполева, а тогда молодой инженер. Всю жизнь помнил, как в детстве летал на АНТ-14 «двойной» ас (на поршневых и на реактивных машинах), Герой Советского Союза В. И. Колядин.

После выработки ресурса АНТ-14 использовался в качестве кинотеатра в Парке культуры имени Горького в Москве.

Интенсивное развитие советской авиации начиная с середины 1930-х годов стало возможным благодаря созданию в стране в годы первой пятилетки (1929–1934) мощной тяжелой промышленности.

Открывая 23 декабря 1933 года в Большом театре СССР торжественное заседание, посвященное 15-летию ЦАГИ, народный комиссар тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе говорил: «Наша авиационная промышленность имеет неоспоримые огромные достижения. В этих достижениях наш сегодняшний юбиляр ЦАГИ играет решающую роль. Несколько лет назад наша авиационная промышленность целиком зависела от заграничной техники. Мы не имели моторов и самолетов своей

конструкции. Теперь дело в корне изменилось. Мы имеем первоклассные моторы и самолеты своей, советской конструкции. Мы имеем мощную авиационную промышленность.

Особая заслуга ЦАГИ заключается в том, что он не отгородился от заводов, от промышленности. Напротив, он тесно с ними связан и совместно с ними реализует плоды своих теоретических работ.

Праздник ЦАГИ — праздник всей советской технической мысли. В прошлом враги советской власти не раз утверждали, что большевики не справятся с задачами построения социалистического хозяйства, потому что у них нет своих техников и инженеров. Но ленинская партия воспитывает новые, прекрасные кадры техников и инженеров. Они у нас есть! Андрей Николаевич Туполев является представителем этой лучшей многочисленной части новой советской интеллигенции.

Приветствуя ЦАГИ, я приветствую его вдохновителей и руководителей — товарищей Туполева и Чаплыгина и в их лице всю советскую интеллигенцию, связавшую свою судьбу с пролетарской диктатурой, социалистическим строительством и вырастившую новые поколения талантливой технической молодежи».

Туполев со своей стороны всегда исключительно высоко оценивал роль Г. К. Орджоникидзе и П. И. Баранова в становлении авиационной промышленности. «По сути дела, главное в авиации принадлежит у нас двум лицам — это Серго Орджоникидзе... и Баранову Петру Ионовичу, — говорил Туполев. — Этот период ознаменовался в промышленности очень большим сдвигом вперед, очень большой организаторской работой — как Серго, так и Баранова — для того, чтобы обеспечить создание большой промышленности по авиации. Быстро создавались заводы, концентрировалось на этом большое внимание, правительство давало много средств. Серго этому делу уделял очень большое внимание. Баранов отдавал все силы. Здесь следует отметить ту широту, с которой Орджоникидзе вместе с Барановым разворачивали нашу авиационную промышленность. Петр Ионович считал, что наша промышленность должна быть так развернута, так оснащена, чтобы получить возможность в случае конфликта иметь у себя на снабжении порядка ста тысяч самолетов. Верно им была оценена цифра или нет? Все, кто знает, сколько у нас было самолетов во время Великой Отечественной войны, видят, что эта цифра была им предугадана почти правильно».

Особое внимание Андрей Николаевич обращал на кадровую политику П. И. Баранова: «По его мнению, авиация в будущей войне будет играть если не самую решающую, то, во всяком случае, чрезвычайно важную

роль. И поэтому авиации надо дать очень хороший размах как по подготовке летного, технического персонала, так и по развитию авиационной промышленности. При нем создан был целый ряд научных институтов. Как в военной авиации он создал академии, так и в промышленности создавал высшие учебные заведения, которые готовили для нас кадры».

Не раз Туполев вспоминал, как в один из приездов на серийный завод Серго предложил ему снять главного инженера, с которым, как он сказал, «вы авиацию не восстановите». Несмотря на заступничество Андрея Николаевича, считавшего этого инженера хорошим специалистом, Серго через какое-то время подписал приказ о его снятии с должности. Андрею Николаевичу запомнилось то, что ему сказал при этом Серго: «Тебе нужны другие люди, я тебе дам главных инженеров и директоров с тех заводов, на которых мы наладили массовое производство по сельскохозяйственным машинам. Я оттуда сниму и тебе дам. Вот они помогут в авиационной промышленности наладить серийное производство. А этого инженера вы найдете, где использовать. Я ничего плохого про него сказать не могу, но вам нужны другие люди, имеющие другие привычки и навыки».

«И действительно, он дал нам прекрасных работников на этот же самый завод и на ряд других наших заводов, которые очень и очень помогли нам в становлении и обращении серийных заводов в действительно серийные и поточные заводы. И вот роль Баранова, роль Орджоникидзе состоит в том, что они твердо понимали, что нужна не только техника, создать нужно не только самолеты, а создать нужных людей, — подытожил Туполев. — В начале 1930-х годов была создана комиссия, которая поехала через Германию в Америку. В эту комиссию входил и я. В это время Рузвельт как-то сочувственно относился к приезду комиссии. Эта комиссия объехала все основные авиационные предприятия. Петр Ионович заключил целый ряд концессионных договоров. Благодаря этой поездке, стало очень многое ясно, что нам нужно делать для того, чтобы передовую американскую технику перенести к нам, в Советский Союз.

В это время было сделано несколько очень важных лицензионных покупок, которые определили разворот нашей авиационной промышленности. Это было приобретение во Франции лицензий на мотор. И вторая — покупка у „Кёртисс-Райт“ мотора с воздушным охлаждением. Это два мотора, которые потом и стали основными, основной базой для становления нашей советской промышленности».

В авиационной катастрофе 5 сентября 1933 года погибли начальник

ГУАП П. И. Баранов с женой, директор филиевского завода С. П. Горбунов, несколько других руководящих работников ГУАП и ЦАГИ, летевшие на опытном АНТ-7 Р-6 с обозначением USSR-S, которому в ЦАГИ в июле 1933 года были приданы черты пассажирского самолета. При крушении самолета, в производстве, доводке и переделке которого Туполев принимал самое деятельное участие, вместе с другими погиб близкий по духу человек, глубоко уважаемый им руководитель...

«Опытный вариант был изготовлен заводом в единственном экземпляре. С самолета убрали все вооружение. В фюзеляже разместили восемь кресел для пассажиров. Кабину экипажа остеклили. Самолет сделал первые пробные полеты в районе нашего аэродрома, — вспоминал академик Б. Е. Черток, тогда работник завода. — Неожиданно пришлось распорядиться подготовить его к дальнему перелету, установить дополнительные бензобаки. 5 сентября 1933 года на этом самолете вылетели в Крым Горбунов, начальник Глававиапрома Баранов, начальник управления ГВФ при Совете министров Гольцман, его заместитель Петров, член президиума Госплана Зарзар и жена Баранова, упросившая мужа взять ее с собой к детям, отдыхавшим в Крыму». Самолет не был оборудован приборами для слепого полета ночью и в условиях плохой видимости.

О том, что произошло, на следующий день сообщила «Правда»: «5 сентября в 9 час. 20 мин. южнее Подольска, около станции Лопасня, в результате аварии самолета погибли: заместитель наркомтяжпрома, начальник Главного управления авиационной промышленности т. Баранов Петр Иванович, начальник Главного управления гражданского воздушного флота т. Гольцман А. З., директор завода № 22 т. Горбунов С. П., зам. начальника Главного управления гражданского воздушного флота т. Петров А. В., член Президиума Госплана СССР т. Зарзар В. А., шеф-пилот т. Дорфман И. М., бортмеханик Плотников Н. Е. и т. Баранова Б. М. Правительство назначило семьям погибших персональные пенсии».

Причина катастрофы не составляла тайны — она до малейших деталей напоминала ту, что произошла с АНТ-9, — тогда погибли заместитель начальника штаба РККА В. К. Триандафиллов с известным летчиком С. Т. Рыбальчуком. Самолет опять вылетел во время тумана, заставившего пилотов идти на бреющем полете. И вновь на его пути оказались деревья.

«Пролетая над Подольском, — писал Б. Е. Черток, — самолет колесами оборвал и утащил за собой канатик любительской антенны, укрепленной на высоких шестах. Затем задел элероном левой плоскости за верхушку высокой ветлы. Левая консоль крыла отвалилась, а самолет носовой частью ударился о землю и рассыпался».

На место П. И. Баранова пришел другой чиновник, при котором, как замечал Андрей Николаевич, «получилось свертывание нашей авиационной промышленности».

Истребители

Туполев, как конструктор, имевший за спиной прочную научную теоретическую и практическую базу, в основном проектировал тяжелые многомоторные самолеты — самые сложные и ответственные типы. Но среди его разработок были несколько истребителей — исключения, подтверждавшие право выбора конструктора.

Первым истребителем Туполева стал АНТ-5 (И-4) — одноместный одномоторный полутораплан с французским двигателем воздушного охлаждения GR-9Aq мощностью 420 л. с, впоследствии замененный на отечественный М-22 (480 л. с).

Полутораплан — фактически биплан, со значительно большим верхним крылом. Во времена, когда в авиастроении преобладала бипланная схема, а для маневренного истребителя она казалась незаменимой, Андрей Николаевич лишь тремя машинами заплатил вассальную подать его величеству биплану.

Фюзеляж, крылья, оперение и многие детали конструкции в общих чертах повторяли самолеты АНТ-2 и АНТ-3 (Р-3). Верхнее крыло состояло из двух половин, стыкуемых на пилоне фюзеляжа по оси самолета.

В конструкции планера АНТ-5 (И-4) использовались все расчеты первого отечественного цельнометаллического самолета, туполевского АНТ-2, который построили в 1923 году из кольчугалюминия по прочностным расчетам А. Кузина и Н. Р. Брилинга. Именно тогда в ОКБ серьезно занялись расчетами по методике использования металлических конструкций. Конечно, у «пузатенького» АНТ-2 и относительно изящного АНТ-5 были существенные отличия при примерно равных геометрических и весовых данных.

Заводские испытания АНТ-5 с 10 августа по 25 сентября 1927 года провел известный летчик М. М. Громов, который впоследствии вспоминал: «Мне довелось испытывать истребитель И-4. Уже в первом полете он показал себя великолепно.

Я проделал на нем многие фигуры высшего пилотажа. Очень хорошая машина, маневренная и легкая в управлении».

После устранения выявленных дефектов машину передали на государственные испытания. Интенсивные полеты проходили в НИИ ВВС с 27 сентября по 17 ноября 1927 года. Летали М. М. Громов, А. Ф. Анисимов, И. Ф. Козлов, А. Б. Юмашев и В. О. Писаренко. Там были

получены несколько более высокие показатели, нежели в ЦАГИ, но все равно скорость у земли не превышала 240 км/ч, 5000 метров набирали не быстрее, чем за 14 минут, а потолок составлял около 7200 метров.

В НИИ ВВС выявили и недостаточную устойчивость — истребитель тянуло вправо. Специалисты ЦАГИ быстро справились с этим дефектом, увеличив киль и руль поворота и изменив их конфигурацию. Заканчивали испытания уже по снегу. Специальных лыж для И-4 еще не было, и к нему приспособили лыжи от И-2.

АНТ-5 (И-4) в своем окончательном облике удовлетворил специалистов НИИ ВВС, давших вполне благожелательное заключение, хотя и с существенными оговорками: «...с новым оперением может быть рекомендован при условии исправления недостатков». А недостатков выявили предостаточно — 34 пункта. Среди них были и весьма существенные. Например, неразъемное нижнее крыло не позволяло отстыковать его, не снимая шасси. Неудачным признали соединение верхних половин крыла. Недостаточно жесткими были признаны моторама и обтекатели дисков колес. Комплект приборов не совпадал по типам с утвержденным УВВС обязательным списком...

Тем временем ОКБ работало над вторым опытным экземпляром самолета — дублером (иногда его называли И-4бис). Он отличался от первой машины тем, что на нем был поставлен более мощный (480 л. с.) мотор «Гном-Рон» 9Аq. Этот двигатель планировался к производству в СССР по лицензии (лицензионный договор был заключен в марте 1928 года). Новый «Гном-Рон» был совсем чуть-чуть, на 40 миллиметров, длиннее старого, и его разместили в новом, более «обжатом» капоте с индивидуальными обтекателями цилиндров. Также была увеличена площадь вертикального оперения, изменено крепление верхнего крыла, компоновка фюзеляжа и кабины.

Полноразмерный деревянный макет дублера 5 ноября 1927 года продемонстрировали комиссии НТК УВВС, которую возглавлял А. В. Надашкевич^[34]. Члены комиссии высказали ряд замечаний по оборудованию и вооружению самолета. В частности, на макете им не понравилось перемещение пулеметов вперед, расширившее фюзеляж и ухудшившее обзор. Однако ЦАГИ обещал сузить фюзеляж до прежних габаритов. Остальные замечания были учтены, и 30 ноября НТК утвердил размещение на И-4бис вооружения и оборудования. В июле 1928 года закончилась постройка дублера. В этом же месяце М. М. Громов провел краткие заводские испытания, и 1 августа самолет был принят НИИ ВВС. Начались длительные испытания. Облегчение планера и увеличение

мощности двигателя позволили подтянуть данные И-4 почти до уровня технического задания: максимальная скорость у земли выросла до 257 км/ч, потолок — до 7650 метров. По горизонтальной маневренности требования были даже превышены.

Испытания закончились 25 апреля 1929 года. В отзыве НИИ ВВС отмечались хорошая устойчивость на всех режимах полета, быстрая и четкая реакция на работу рулей, легкое выполнение фигур высшего пилотажа, устойчивое пикирование, хороший обзор, удобная кабина. Правда, указывались недочеты — небольшая вибрация концов крыльев при некоторых режимах работы мотора и запаздывание с выходом из штопора, но это не повлияло на окончательное заключение: «Самолет И-4 ЮВИ может быть рекомендован на снабжение воздушного флота как современный истребитель».

Всего было изготовлено около сотни истребителей И-4. Этот самолет был первым отечественным цельнометаллическим истребителем.

Позднее под руководством Туполева были созданы истребители АНТ-23 и АНТ-31.

Одноместный истребитель АНТ-23 (И-12) с двумя двигателями «Гном-Рон Юпитер VI», установленными в тандем, с кабиной летчика между ними, двухбалочной схемы, был низкопланом с 76-миллиметровыми динамореактивными пушками Курчевского АПК-4 в трубчатых балках.

Отношение А. Н. Туполева к Леониду Васильевичу Курчевскому, создателю динамореактивных пушек, которыми по личному настоянию начальника вооружений РККА М. Н. Тухачевского были вооружены истребители, было двойственным. Туполев познакомился с ним еще до революции, в Кучинском институте, встречался с ним и в 1918 году в приемной у Горбунова. С одной стороны, он отдавал ему должное как энергичному и плодовитому, полному идей изобретателю, с другой — отмечал его крайнюю разбросанность, техническую поверхностность и безалаберность. Курчевский занимался и пушками, и гранатометами, и вездеходами, и танками, и глиссерами, и торпедами, и бомбами... Для Андрея Николаевича была очевидна научная бессистемность, авантюризм, «нахрапистость» — стремление Курчевского получить заказ любой ценой и умение избежать ответа за предыдущий.

«Творчество» Курчевского дорого обошлось стране. Исключительно над его сухопутными, авиационными, морскими безоткатными орудиями в канун войны (1931–1937) работали сразу несколько крупных артиллерийских заводов, а вот на фронт ни одно из этих орудий не попало ввиду очевидной небоеспособности. Надо ли говорить, что судьба

конструктора была печальной.

Объяснять подобный государственный просчет лишь настойчивой всеядностью одержимого изобретателя неверно, важно отметить низкую техническую образованность советского правительства в то время, отметить отсутствие необходимых научно-исследовательских институтов и оторванность Академии наук от контроля поставленных и решаемых научно-технических задач.

...Конструкторскую бригаду АГОС, проектировавшую АНТ-23 (И-12), возглавлял Виктор Николаевич Чернышов. Сборка закончилась в начале лета 1931 года, и в июле самолет появился на аэродроме. 29 августа состоялся первый полет, показавший достаточно низкие характеристики. 21 марта 1932 года при пробной стрельбе из пушек произошло частичное разрушение конструкции, но летчик сумел привести самолет на аэродром. На посадке хвостовая балка переломилась, пилот чудом не пострадал.

Устранить промахи в конструировании планировалось на втором экземпляре с несколько измененными размерами — АНТ-23бис (И-12бис). Постройка началась еще летом 1931 года, но задержалась из-за неудовлетворительных летных испытаний первой машины. В процессе сборки в конструкцию вносилось много изменений. Работа затянулась, и руководство уже не проявляло к ней должного внимания. В этих условиях Бауманский райком ВЛКСМ в 1933 году решил взять шефство над строительством самолета, и И-12бис получил название «Бауманский комсомолец». Комсомольцы ЦАГИ обязались отработать на сборке по 60 часов в свободное время. Хотя машина практически была построена (на 1 января 1934 года ее готовность определялась как 84,95 процента), положение спасти не удалось. 4 июня на завод поступило распоряжение заместителя начальника ЦАГИ А. Н. Туполева о прекращении постройки И-12бис. Очевидно, Андрей Николаевич счел аэродинамическую схему самолета порочной, а положение летчика — между тянущим и толкающим двигателями — крайне опасным.

Еще одним истребителем стал АНТ-31 (И-14) — самолет со свободнонесущим монопланом, первый в Советском Союзе с убирающимися шасси. Проектирование выполнила бригада Сухого под руководством Туполева. Фюзеляж и киль выполнялись с гладкой обшивкой, крыло и стабилизатор — с гофрированной.

В серии строился АНТ-31бис, имевший ряд существенных отличий: обшивка была полностью гладкой, кабина вновь осталась открытой, опоры шасси крепились под бортом фюзеляжа и убирались в сторону консолей крыла. Первые самолеты выпускались с двигателем «Райт-Циклон»,

позднее — с отечественными моторами М-25. Вооружение составляли пулемет ПВ-1 и две автоматические пушки Курчевского АПК калибра 37 миллиметров. Всего было построено 18 экземпляров этой машины.

Первый полет истребитель, пилотируемый летчиком-испытателем К. К. Поповым, совершил 23 мая 1933 года.

Главным недостатком этого самолета, в течение двух лет считавшимся конкурентом И-16, была сложность его конструкции и вытекавшая отсюда относительно высокая стоимость, что оказалось решающим фактором. И хотя, по некоторым данным, этот истребитель в воздушном бою превосходил И-16, был проще в пилотировании, он был снят с производства.

Последним поршневым истребителем Туполева стал Ту-1. Но это была уже другая эпоха.

Дальний морской разведчик

В начале 1920-х годов в СССР приступили к восстановлению Военно-морского флота. Однако строить крупные боевые корабли молодому, ослабленному войной государству было не по силам. Упор сделали на развитие подводных лодок, торпедных катеров и морских самолетов, которые стоили относительно дешево и при этом способствовали достаточно эффективному решению оборонительных задач. Уже в марте 1923 года была утверждена программа разработки гидросамолетов различного назначения. В 1925 году программу значительно расширили, включив несколько новых типов машин. Одним из них был «разведчик открытого моря» (РОМ). Полагалось, что это будет летающая лодка с продолжительностью полета до шести часов, крейсерской скоростью 150 км/ч и потолком 4500 метров. Летом того же 1925 года создание РОМ поручили двум конструкторским коллективам. Под руководством Д. П. Григоровича в Отделе морского опытного самолетостроения (ОМОС) приступили к проектированию лодки смешанной конструкции, получившей обозначение МДР-1, или РОМ-1. В ЦАГИ в отделе АГОС начались работы над цельнометаллическим МДР-2, который, как и все туполевские самолеты, имел второе название — АНТ-8.

Поставленная задача была исключительно сложной. Еще никто в России не строил летающих лодок подобного класса, да и в мире за них брались немногие фирмы. Экспериментальная и технологическая база для таких конструкций в СССР отсутствовала. Григорович обладал весьма солидным опытом в области гидросамолетостроения, но все его предыдущие лодки были сравнительно небольшими одномоторными деревянными бипланами. Туполев взялся за создание морского самолета впервые, и, кроме того, его конструкторам предстояло решить существенно более сложные задачи, чем конкурентам из ОМОС. Передовая цельнометаллическая кольчугалюминиевая конструкция АНТ-8 обеспечивала меньший вес и большую прочность. Она обещала существенно улучшить эксплуатационные характеристики и ресурс самолета по сравнению с деревянным.

Туполев, уже имевший достаточный опыт, двигался вперед очень осторожно. В январе 1926 года Управление ВВС (УВВС) и ЦАГИ заключили договор, по которому АГОС обязывался построить опытный образец разведчика под два мотора мощностью по 400–450 л. с. Сроки

установили достаточно жесткие, но уже в сентябре ЦАГИ обратился в УВВС с просьбой сдвинуть дату готовности опытной лодки на август 1928 года, что объяснялось чрезмерной загруженностью. В 1927 году военные пересмотрели программу морского самолетостроения, изменив количество типов машин и предъявляемые к ним требования. В УВВС были вынуждены изменить техническое задание, что вызвало очередную задержку в работе конструкторов.

С середины 1920-х до середины 1930-х годов Туполев семь раз побывал за рубежом. В 1927 году он выехал в Берлин, потому что наконец-то удалось получить валюту на покупку приборов, которых в нашей стране тогда не производили. В советском торгпредстве он познакомился с прославленным корабелом академиком А. Н. Крыловым^[35]. Тот был очень приветлив и прост, чем сразу завоевал симпатии Туполева. Он подсказал Туполеву, что купить приборы следует в Вене: и дешевле обойдется, и лучше сделают.

Знакомство Туполева с Крыловым на этом не закончилось. Когда Андрей Николаевич приступил к проектированию своих первых гидросамолетов и столкнулся со специфическими проблемами мореходности, Крылов с душой подключился и помог их решить. До конца своих дней Туполев часто с теплотой вспоминал своего великого «крестного отца» в области гидродинамики и мореходства.

Из Германии Туполев приехал под впечатлением от увиденной летающей лодки Рорбаха и в новый план вошел «морской разведчик открытого моря», предназначавшийся не только для дальней разведки, но и для бомбометания. Такому самолету предстояло действовать в одиночку, и защитой от истребителей ему могли служить лишь скорость, которую потребовали довести до 200–210 км/ч, и оборонительное вооружение из 6–7 пулеметов. Продолжительность полета первоначально оставили прежней, но вскоре и ее подняли до 6–8 часов. Все это привело почти к удвоению полезной нагрузки. Параллельно в план включили «торпедоносец открытого моря» в поплавковом и лодочном вариантах с несколько большей боевой нагрузкой, но меньшим запасом топлива.

Туполев решил совместить все функции в одной машине, названной МРТ-1. За образец взяли все ту же немецкую летающую лодку Рорбаха «Ромар» с тремя моторами БМВ VI. По расчетам МРТ-1 получался немного меньше «Ромара» и в полтора раза легче, но при этом вдвое тяжелее знаменитой лодки Дорнье «Валь».

По плану опытного строительства ЦАГИ предписывалось закончить проектирование МРТ-1 к апрелю, к маю следующего года построить

опытный самолет, а в сентябре 1930 года надо было уже создать головную серийную машину. В 1928 году НТК уточнил требования к этой летающей лодке, проходившей уже под обозначением РТОМ-1. По-видимому, рассматривался только один вариант — с тремя двигателями БМВ-VI. Для него более подробно расписали размещение оборудования и вооружения, функции членов экипажа. Появились и требования, которые сегодня воспринимаются забавно, например то, что самолет следует укомплектовать съемной мачтой с парусом. Надо сказать, что многие члены НТК считали, что машина не сможет одинаково успешно выполнять функции разведчика и бомбардировщика-торпедоносца. В конечном итоге все упоминания о разведке были сняты. На этом история МРТ-1 и закончилась.

Но недаром те годы славились грандиозностью планов. В том же месяце появилось задание на еще больший гидросамолет — «морской тяжелый бомбардировщик-торпедоносец» (он же «морской бомбардировщик-торпедоносец тяжелого типа») МТБТ. В его арсенал предусматривалось ввести две торпеды по 1200 килограммов или две тысячекilограммовые бомбы, а полезную нагрузку приблизить к четырем тоннам. Туполев упорно отработал предложения по этой машине, в результате возник проект четырехмоторного АНТ-11, однако к его реализации так и не приступили.

Время шло, и заместитель начальника ВВС Я. И. Алкснис вынужден был констатировать: «Опытное и серийное производство морских самолетов лодочного типа у нас, к сожалению, продолжает оставаться в зачаточном состоянии из-за недостатка конструкций, базы для опытного строительства и конструкторских сил».

Для того чтобы обеспечить флот дальними разведчиками, в Италии пришлось купить две партии лодок «Валь». Но эта машина, созданная еще в 1919 году, даже после неоднократных модернизаций, к тому времени уже безнадежно устарела. Лодка Рорбаха считалась последним словом техники, и начиная с апреля 1928 года советские представители стали добиваться организации производства гидросамолета этого типа в СССР. Алкснис предложил создать в нашей стране мощное советско-немецкое конструкторское бюро с опытным заводом, специализирующееся на морской авиации.

Туполев, по достоинству оценивший немецкую лодку, тем не менее отстаивал принципиально другую, более передовую позицию. На одном из совещаний он говорил: «Покупать можно только зарекомендовавший себя в неоднократных перелетах образец, то есть машину вчерашнего, а не

сегодняшнего дня... Пока образец будет внедряться в наше производство, пройдет минимум два года, и в результате — серия покойников, а не машин сегодняшнего дня. Выход один — необходимо развивать свои оригинальные конструкции, идя путем опытов и анализируя этот опыт»^[36].

Андрей Николаевич, в те годы часто называвший себя «гидровцем» и любивший работы над гидросамолетами, упорно повторял, что начинать надо со сравнительно небольших, чисто экспериментальных лодок, отрабатывая на них методики проектирования, технологию, и параллельно создавать производственную базу. В качестве временной меры он предложил поставить на поплавки сухопутный ТБ-1 и быстро предоставить флоту пусть не очень мореходный, но достаточно современный разведчик, бомбардировщик и торпедоносец. В конце концов Туполев получил согласие заказчиков на создание опытной машины. В дальнейшем она носила разные названия: АНТ-8, экспериментальный разведчик ЭР, морской экспериментальный разведчик МЭР, разведчик открытого моря — РОМ, самолет «8», самолет «Щ». Для УВВС он сохранял обозначение МДР-2.

Чтобы ускорить работы, решили использовать консоли крыла от самолета АНТ-7 (Р-6). Лодку собирались оснастить задним съемным реданом, позволявшим устанавливать его под разными углами. Это отчасти заменяло исследования в гидроканале, который построили в ЦАГИ только весной 1930 года. В ноябре 1928 года ЦАГИ представил УВВС проект соглашения о постройке опытного самолета и отдельных его узлов для статиспытаний. В начале следующего года поступил ответ с приложением уточненного задания. Из него следовало, что ВВС все-таки рассматривают МРД-2 как боевой самолет, хотя и временный («переходный»). Наконец, в июле 1929 года был заключен договор и началось непосредственное создание самолета. Общее руководство проектированием АНТ-8 осуществлял А. Н. Туполев, ведущим инженером он назначил И. И. Погосского. В. М. Петляков занимался конструированием крыла, Н. С. Некрасов — оперения, Е. И. Погосский руководил группой по компоновке мотоустановки.

Первоначальные расчеты делались под два мотора М-34, которые только начали проектировать в ЦИАМ. Однако туполевцы быстро поняли, что их не дождаться, и переориентировались на БМВ VI. По размерам и весу АНТ-8 примерно соответствовал «Валю», по схеме был подобен лодкам фирмы «Рорбах». Он являлся свободнонесущим высокопланом с крылом, установленным непосредственно на фюзеляже. Два двигателя с толкающими винтами размещались на высоких стойках над центропланом.

Лодка была двухреданная со слабовыраженным задним реданом. Подкрыльные поплавки выполнялись несущими, то есть не только обеспечивали поперечную остойчивость, но брали на себя часть веса самолета на плаву.

Параллельно с военным вариантом АНТ-8 разрабатывался гражданский проект. Руководство «Добролета» сочло возможным использовать этот самолет на больших реках и на линиях вдоль морского побережья. В июне 1929 года ЦАГИ получил от него требования к пассажирской лодке. Они в целом были близки к данным АНТ-8, однако полезную нагрузку следовало поднять до 1600 килограммов, а продолжительность полета уменьшить до 5,5 часа. В июле заказчику уже представили эскизный проект, по которому гражданский вариант отличался от военного только внутренней компоновкой лодки и оборудованием. Чуть позже возникла мысль использовать пассажирский АНТ-8 в Охотском море, для чего нужна была дальность порядка 1500 километров. Туполев пообещал спроектировать для этого новое крыло, вмещающее до 1750 килограммов бензина (в баках старого находилось 1600 килограммов). Но в конце года работы по гражданскому варианту приостановили, отдав приоритет разведчику.

Однако и по нему сроки не выдержали. Лишь в апреле 1930 года предъявили полноразмерный макет самолета. Комиссия его забраковала длинным списком претензий. Их устранили к 14 июля, и повторное рассмотрение макета прошло успешно. Но уже 26 июля нагрянула новая комиссия, которая установила, что по вооружению и оборудованию самолет уже не соответствует современным требованиям. Представители ЦАГИ с этим согласились и впоследствии смогли исправить все наиболее важные дефекты.

К тому времени стало ясно, что разрабатывавшийся ранее МДР-1 Григоровича, проходивший испытания в 1927–1929 годах, не удался. УВВС требовало ускорить постройку АНТ-8, чтобы в сентябре начать его летные испытания. Но сборку машины завершили лишь к 1 декабря. В конце того же месяца ее разобрали и отправили на гидробазу ЦАГИ в Севастополе. Для проведения испытаний Туполев пригласил опытного морского летчика С. Т. Рыбальчука. Ранее он облетывал лодки Григоровича — МДР-1, МР-3 и МР-5, а также некоторые иностранные машины и считался очень хорошим пилотом, спокойным, уравновешенным, никогда не торопящимся.

АНТ-8 впервые поднялся в воздух 30 января 1931 года.

Заводские испытания продолжались недолго — общий налет составил 3 часа 47 минут, и лодку быстро передали на государственные. Они

проходили с 15 февраля по 20 марта. Рыбальчук выполнил 25 полетов, кроме него летали строевые летчики, в том числе начальник ВВС Черного моря В. К. Лавров. Была выявлена недостаточная поперечная устойчивость самолета — на воде он попросту заваливался на крыло. Испытания прервали, и машину вернули в ЦАГИ на доработку.

В феврале в НТК вновь прошло обсуждение проекта АНТ-8. Общую схему самолета признали прогрессивной. Высоко расположенное хвостовое оперение не подвергалось ударам волн. А вот прочность крыла при перегрузочной массе сочли недостаточной. Запас бензина и масла оказался на треть меньше предусмотренного заданием.

Испытывавшие МДР-2 летчики в первую очередь сравнивали его с хорошо знакомым им «Дорнье-Валем» (у нас обозначавшимся ДВ). На вооружении морской авиации на Балтике и Черном море имелись две модификации этой машины — 1925 года с моторами «Лорэн-Дитрих» и 1927 года с БМВ VI. Туполевская лодка оказалась несколько проще в пилотировании, ее вооружение сочли более сильным, а зоны обстрела более рациональными. По скоростному диапазону МДР-2 и ДВ примерно равны, а по скороподъемности «Валь» выигрывал. На воде АНТ-8 вел себя плохо, на рулежке не слушался. Проявлялась вибрация передних подкосов стабилизатора в полете.

Кроме увеличения объема поплавков или их разнеса по крылу, комиссия по испытаниям потребовала доработать подкосы стабилизатора, установить добавочные бензо- и маслобаки, увеличить количество водонепроницаемых отсеков, предусмотреть подвеску двух бомб по 250 килограммов вместо четырех по 82 килограмма. В заключение комиссия сделала вывод, что МДР-2 по летным данным примерно равен «Валю», а по вооружению и оборудованию — лучше. После замены поплавков он мог быть принят на вооружение ВВС РККА.

Но на горизонте вновь возник опасный конкурент. Весной 1931 года началась постройка новой летающей лодки МДР-3 конструкции И. В. Четверикова. Она была больше и тяжелее, чем МДР-2, лучше соответствовала представлениям военных о дальнем морском разведчике и бомбардировщике. В итоге на отчете об испытаниях АНТ-8 появилась резолюция начальника УВВС Алксниса: «Решение вопроса о введении на вооружение отложить до окончания испытаний и проверки технических изменений, до получения результатов испытаний МДР-3...»

И все же подготовку к серийному производству АНТ-8 начали. И военный, и гражданский варианты самолета должны были выпускать на заводе № 31 в Таганроге. Там собирались освоить сразу три частично

унифицированные машины: сухопутный «крейсер» Р-6, пассажирские АНТ-9 и АНТ-8. В мае 1931 года полноразмерный макет пассажирского варианта лодки предъявили комиссии из представителей НИИ ВВС, ГУ ГВФ, авиапромышленности и ЦАГИ. Макет одобрили. Опытную пассажирскую машину решили не строить, учитывая ее большое сходство с военной. На серийных лодках крыло собирались опустить на 300 миллиметров, и в июне 1931 года это решение согласовали с УВВС.

В опытный АНТ-8 внесли ряд усовершенствований, в том числе увеличили поплавки и руль направления. Осенью того же года самолет вновь вышел на испытания. Так как еще 12 июля С. Т. Рыбальчук погиб в катастрофе АНТ-9, теперь на МДР-2 летали Б. Л. Бухгольц, М. М. Громов, а от НИИ ВВС — Н. Г. Кастанаев. Лодку испытывали на взлет и посадку с волны, в полетах с перегрузочной массой, при одном выключенном моторе и т. д. Так как в результате доработок вес машины возрос, то ее летные данные упали. Прежде всего ухудшилась скороподъемность, которая вышла даже за рамки задания 1925 года. Увеличились разбег и пробег. В перегрузочном варианте, с бомбами и балластом, ее скорость не превышала 197 км/ч. Комиссия по испытаниям, руководимая В. К. Лавровым, занимавшим должности начальника ВВС Черного моря, заместителя начальника штаба Управления ВВС РККА, начальника НИИ ВВС, посчитала принятие МДР-2 на вооружение излишним.

В ОКБ А. Н. Туполева к тому времени активно работали над более современным скоростным и дальним двухлодочным четырехмоторным самолетом АНТ-11. В результате многократного изменения задания проект по АНТ-11 реализован не был и конструкторы приступили к проектированию еще более тяжелого шестимоторного морского крейсера АНТ-22.

Начало пассажирской эпопеи

Начиная с 1923 года коллектив, руководимый Андреем Николаевичем, со все возрастающими темпами давал стране новые, прежде всего боевые самолеты. Так, с 1923 по 1927 год было построено пять новых самолетов (три серийных). В следующие четыре года — с 1928 по 1931 год — было создано уже шесть новых самолетов (четыре серийных). Не случайно, что инициатива создания фактически первого пассажирского самолета исходила от военных.

27 октября 1927 года в ЦАГИ было направлено письмо за подписью Я. И. Алксниса с предложением создания «большого» по тем временам пассажирского самолета. В письме оговаривались основные характеристики самолета: скорость не менее 190–195 км/ч, потолок до 5000 метров, полезная нагрузка до 750 килограммов, экипаж из трех человек. Но АГОС, уже перегруженный заказами, ответил официальным отказом. Между тем в НТК продолжались дебаты вокруг технического задания. Наконец, 11 ноября 1927 года там приняли ключевое решение и пассажирский вариант возобладал над бомбардировочным. В постановлении НТК говорилось: «Признать, что пассажирский самолет должен, прежде всего, отвечать своему назначению, но могущим в случае надобности применяться для военных целей лишь как транспортное средство». Сформулировано довольно коряво, но в целом понятно.

На первое место ставилась задача постройки пассажирского лайнера, на второе — создание на его базе бомбардировочной модификации. Хотя АГОС отказался было заниматься этой машиной, там все же сделали прикидки. В конце концов Туполев нашел компромиссное решение, позволявшее быстро и сравнительно «малой кровью» решить поставленную задачу. Он предложил ход, впоследствии не раз применявшийся, — построить пассажирский самолет на базе боевого. В АГОСе как раз проектировали «крейсер» Р-6 — дальний разведчик и самолет сопровождения. На коллегии ЦАГИ в марте 1928 года А. Н. Туполев сказал: «В настоящее время обстановка изменилась. Вопрос о благоприятных условиях для пассажирской машины в том, что мы можем, одновременно строя разведчик, дать в производство и эту машину». 9 апреля 1928 года на заседании НТК он уже докладывал об эскизном проекте нового самолета, названного АНТ-9. Это был трехмоторный цельнометаллический высокоплан с относительно просторной кабиной.

Подобная схема в те годы уже применялась на пассажирских лайнерах, поскольку создавала дополнительную безопасность полета при низкой надежности тогдашних моторов. При отказе одного из двигателей самолет продолжал устойчиво держаться в воздухе и летел дальше на двух оставшихся. Подготовили варианты с разными мотоустановками. Первый предусматривал использование трех двигателей «Гном-Рон Титан», второй и третий — комбинации из двух американских «Райтов» по 300 л. с. и одного французского «Гном-Рон Юпитер».

Туполев особенно подчеркивал, что в данном проекте использовались узлы и агрегаты других самолетов, созданных в ЦАГИ — АНТ-3 (Р-3), АНТ-7 (Р-6) и АНТ-8. Больше всего узлов заимствовали у Р-6 — консоли крыла и оперение. Оценка проекта участниками совещания была неоднозначной, однако общее мнение оказалось благоприятным для Туполева. Первым пунктом принятого постановления стала фраза: «Схему пассажирского самолета АНТ-9 утвердить». Позже нашли и способ обойти перегруженный план АГОСа. Заказчиком стала Комиссия по организации пассажирского самолетостроения, образованная приказом по УВВС от 12 июня 1928 года. В нее вошли представители ВВС, ЦАГИ, Авиатреста, ОСОАВИАХИМа и авиакомпаний «Добролет».

Работу над АНТ-9 решили считать внеплановой и вести в сверхурочное время. На каждый этап оформляли трудовые соглашения. Всего на проектирование ассигновали 100 тысяч рублей. Половину этой суммы выделили ВВС, а остальные — поровну «Добролет» и ОСОАВИАХИМ. Согласно заключенному с ЦАГИ договору опытный экземпляр АНТ-9 требовалось представить к 1 мая 1929 года. Для первой машины выбрали мотоустановку из трех «Титанов». Этот пятицилиндровый звездообразный двигатель воздушного охлаждения был разработан в Англии конструкторами фирмы «Бристоль», а во Франции выпускался по лицензии. К началу июля модель будущего АНТ-9 уже продули в аэродинамической трубе, а в начале сентября приступили непосредственно к конструированию. Ведущим инженером проекта являлся А. А. Архангельский, он же проектировал фюзеляж. Крылом занимался В. М. Петляков, шасси — А. Н. Путилов, оперением — Н. С. Некрасов, силовой установкой — братья Е. И. и И. И. Погосские. 24 сентября 1928 года завершили выполнение чертежей общего вида. Фактически заново сделали фюзеляж с центропланом, шасси и мотоустановку. Фюзеляж имел поперечное сечение, близкое к прямоугольному, и изготавливался целиком из кольчугалюминия. Обшивка была гофрированной. Жесткость фюзеляжа увеличивалась диагональными

лентами-растяжками. В самом носу размещался центральный мотор. За противопожарной перегородкой располагалась кабина для двух пилотов и бортмеханика. Она отделялась еще одной перегородкой от пассажирского салона. В салоне в два ряда, слева и справа от прохода, стояли девять пассажирских кресел. За салоном находились гардероб, два багажных отделения и туалет.

Двигатели крепились к моторамам, сваренным из труб. Рамы имели резиновые демпферы для гашения вибрации. Бензин размещался в крыльевых баках. Двигатели должны были вращать деревянные двухлопастные винты фиксированного шага, специально спроектированные в ЦАГИ.

В октябре был закончен полноразмерный макет АНТ-9, который 2 ноября был представлен комиссии. Не теряя времени, начали сборку фюзеляжа и крыла опытного самолета. В марте приступили к прочностным испытаниям.

Кое-что для нового самолета пришлось приобретать за рубежом. В Германии заказали систему освещения, аккумуляторы, стекла пилотской кабины, кресла, ткань и искусственную кожу для отделки салона. Планировалась установка немецких и американских приборов. Но импортные поставки серьезно задерживались, что тормозило сборку. Моторы прибыли с опозданием на три месяца, причем без глушителей. Произошла путаница с поставкой импортных колес, и все же 30 апреля, на день раньше срока, опытная машина была готова. В салоне располагались плетеные камышовые кресла, так понравившиеся в свое время Туполеву. Их аккуратно сделал маленький подмосковный заводик — получилось не хуже, чем у немцев. Окна пассажирской кабины открывались снизу вверх, как в трамвае...

1 мая 1929 года опытный АНТ-9 стоял на Красной площади, демонстрируя новый успех советского самолетостроения.

Предстояло лишь поднять машину в воздух. На Центральный аэродром самолет перевозили ночью. Всего несколько дней ушло у М. М. Громова на заводские испытания.

«Они прошли быстро, без доводок, — пишет Громов. — Самолет был очень удачным. Не могу не описать одно удивительное событие, случившееся в самом начале испытаний.

Было сделано всего несколько полетов, когда Андрей Николаевич совершенно неожиданно привез на аэродром всю свою семью, посадил в самолет, а я должен был поднять их в воздух. Мы все, принимавшие участие в испытаниях, восприняли этот поступок как веру в

добросовестность нашего коллектива. Это обязывало нас работать наилучшим образом. Впечатление было (что и говорить!) исключительное и вызвало много лестных толков».

После этого полета «агосные» острословы называли машину «семейным» самолетом Туполева.

Государственные испытания в НИИ ВВС начались 16 мая 1929 года. Машину пилотировал тот же Громов, а за летнаба у него был инженер К. И. Стоман. Испытания прошли быстро. Отзыв НИИ ВВС был положительным: «Как по скоростям, так и по скороподъемности самолет АНТ-9 представляет собой очень хороший пассажирский самолет и в некоторых качествах имеет несомненное преимущество перед лучшими заграничными аналогичными по мощности самолетами». Замечания, сделанные в НИИ, были легко устранимы.

Испытания самолета завершили небольшим перелетом Москва — Серпухов — Кашира — Москва.

А 6 июня 1929 года Громов со вторым пилотом И. В. Михеевым, штурманом И. Т. Спириным и механиками В. Русаковым и Монаховым на АНТ-9 отправились в Одессу. Это была своего рода репетиция перед большим рейдом по столицам Европы, запланированным на июль. Появление АНТ-9 в Одессе входило в программу встречи находившейся там с визитом вежливости группы итальянских летчиков, прибывших на летающих лодках S.55. Итальянцы познакомились с туполевским трехмоторником и дали ему высокую оценку. Начальник штаба итальянских ВВС де Пинедо даже немного полетал на советской машине.

Приняв на борт оказавшихся в Одессе А. Н. Туполева с сотрудниками и начальника УВВС П. И. Баранова, 10 июня 1929 года Громов взял курс на Киев. Вот как запомнил великий летчик тот непростой перелет:

«Мы тронулись в Киев при ясной погоде. Но на полпути погода начала портиться, пошел дождь. Высота полета стала всего 100 метров. Мы летели над лесным массивом и должны были выйти к правому берегу Днепра. Летя над лесом, я стал прислушиваться к какому-то странному звуку, примешивающемуся к звуку работающих моторов. Кроме того, начала падать скорость самолета. Я двинул рычаги секторов управления моторами вперед, чтобы увеличить их мощность, но скорость все равно продолжала падать. Звук, возникший ранее, еще более усилился. А лесной массив все не кончался. Дождь лил проливной. Для увеличения мощности рычаги газа даны были почти до отказа, а скорость все падала. Я подозревал Ивана Ивановича Погосского, заместителя А. Н. Туполева. Он пожал плечами и, так же как и я, не смог разгадать причину этого неприятного явления.

Рычаги секторов газа даны на полную мощность, а скорость вместо 200 км/час — 140 км/час!

Лес вскоре пролетели. Но скорость — 120 км/час! Наконец, справа показался Днепр. Лететь дальше я уже не мог: холмы на берегу впереди нас были выше высоты нашего полета, а набрать высоту мы уже не могли. Я тщетно кричал спутникам: „Ищите площадку для посадки“. Никто не мог помочь.

Скорость — 118 км/час. Я решил перелететь Днепр, потому что левый берег был более низким, чем правый. Пролетая мимо островка на реке, я видел, что труба на домике, стоявшем на нем, была выше высоты нашего полета! Скорость — 115 км/час! Это уже предел. Впереди, на левом берегу, наконец-то мелькнула полоска земли. По ней тянулась тропинка, а за ней телеграфные столбы, перелететь которые мы уже не могли.

Я сел на эту полоску со стороны Днепра. Фатальное везение. Самолет остановился. К счастью, все обошлось благополучно. Все мы сошли на землю и увидели: дождь разрезал полотно, обтягивающее лопасти винтов, так как на передней кромке они не были окованы. Полотно постепенно отставало все больше и больше, как бы надуваясь карманами. Аэродинамика винтов была нарушена, что ухудшило их тягу и создало добавочный звук.

— Дате-с, нуте-с! Что мы будем делать далее? — спросил Баранов.

Андрей Николаевич быстро принял решение и скомандовал:

— У кого есть перочинные ножи? Срезайте полотно с винтов!

Нашлось несколько ножей. И. И. Погосский сел ко мне на плечи и начал срезать полотно с лопасти винта. Затем и другие таким же образом садились друг другу на плечи и чистили лопасти. Работа сопровождалась смехом. Туполев шутил и ободрял всех окружающих: „Любишь кататься, люби и саночки возить“. Когда эта процедура была закончена, то решили — несколько человек из экипажа снять и отправить до ближайшей деревни искать транспорт. Часть бензина тоже пришлось слить. Эти меры были предприняты для облегчения веса самолета, так как полоска, на которую я сел, была очень мала.

Мы с Андреем Николаевичем решили подняться по ветру, незначительному в то время, используя хоть и небольшой, но все же ощутимый наклон для разбега. Против ветра подъем был опаснее, так как при этом мы разбегались в гору, в конце которой стояли столбы с натянутыми проводами.

Затащили самолет, насколько смогли, на самый край полоски, на взгорок. Запустили и опробовали моторы. Тряски не чувствовалось.

Вынули из-под колес подложенное бревно. Взлет был прямо на Днепр. Хватит ли разбега до воды? Расчет был сделан лишь на глаз, на основании опыта. Даю полный газ, и мы благополучно взлетаем до воды. Не успел я набрать 100 метров, как рядом со мною в проходе пилотской кабины появился Туполев с хитроватой одобряющей улыбкой и протянул мне открытую коробку с леденцами. Такая оценка и одобрение запоминаются на всю жизнь».

Самолет, на борту которого появилась надпись «Крылья Советов», 10 июля 1929 года отправился в зарубежный перелет. Экипаж — М. М. Громов и механик В. Русаков. АНТ-9 вез группу инженеров и журналистов. Возглавлял экспедицию В. А. Зарзар — один из организаторов Общества друзей Воздушного флота, член Госплана по вопросам авиации. Среди десяти членов экспедиции был друг и ближайший помощник Туполева А. А. Архангельский, журналист М. Е. Кольцов, его брат — карикатурист Б. Е. Ефимов. За месяц «Крылья Советов» облетел Варшаву, Берлин, Париж, Рим, Марсель и Лондон. На участке Москва — Берлин Громов летел десять часов против сильного ветра. Летя в Рим, уверенный в машине пилот даже позволил себе бреющий полет над волнами Средиземного моря. Единственный неприятный инцидент произошел над Южной Францией. АНТ-9 вдруг перешел в пикирование, а затем затрясся. Пилот тут же произвел посадку на небольшом лужке. Осмотрев самолет, он спокойно сказал: «Ну, а я думал — гроб». Бафтинг^[37] возник из-за самопроизвольно открывшегося лючка на центроплане. От вибраций лопнула одна из труб моторамы. Гонец, отправленный в ближайший городок, привел представителей властей. Трубу заварили механики местного гаража, и АНТ-9 полетел дальше. Над Кройдонским аэродромом в Лондоне машина появилась как раз тогда, когда утренние английские газеты, совершенно в своем духе, оповещали о катастрофе советского самолета.

АНТ-9 был заранее вписан в пятилетний план развития гражданской авиации. По первому варианту плана, подготовленному в июле 1928 года, трем авиакомпаниям, существовавшим тогда в нашей стране — «Добролет», «Укрвоздухпуть» и «Дерулюфт», собирались за пять лет поставить в общей сложности 148 машин этого типа. Но все авиазаводы страны были под завязку загружены и напрочь отказывались брать обязательства по выпуску нового самолета. Наконец, в апреле 1929 года обществом «Добролет» было предписано начать освоение производства новой машины на заводе в Филях — единственном, имевшем опыт изготовления цельнометаллических самолетов.

Первоначально предполагалось, что серийные АНТ-9 в качестве

двигателей, так же как и опытный самолет, получают «Титаны». Но осенью 1929 года в США отправилась представительная советская делегация во главе с начальником УВВС П. И. Барановым. Там были проведены, казалось, успешные переговоры с корпорацией «Кёртисс-Райт» о лицензионном выпуске в Советском Союзе трех типов двигателей воздушного охлаждения в 165,225 и 320 л. с. Последний из них, «Райт» J5, предложили использовать на АНТ-9 вместо «Титанов». 28 декабря 1929 года совещание УВВС утвердило решение отказаться от французских моторов и поставить «американцев» на все серийные машины. Проведенные расчеты показали, что более мощные «Райты» позволят увеличить скорость и грузоподъемность за счет некоторого уменьшения дальности. Фирме «Гном-Рон» послали официальное уведомление о расторжении контракта. Пришлось платить французам неустойку.

Баранов в январе 1930 года заказал в Америке небольшую партию «Райтов». Опытный АНТ-9 сдали «Добролету» с «Титанами». Первые шесть АНТ-9 планировали сдать к 1 июля 1930 года. К лету несколько АНТ-9 уже собрали, но ожидаемые моторы из впавшей в Великую депрессию Америки поставлены не были. Поскольку завод должен был выполнять план, а поставка двигателей лежала на ответственности заказчиков, приемку машин начали без двигателей. Один такой самолет приняли в июне и еще два — в июле. «Райты» же начали монтировать только в августе.

Внешне АНТ-9 с «Райтами» отличались от опытного самолета отсутствием коков на винтах и частичным капотированием двигателей. Винты купили у фирмы «Стил Пропеллер Корпорейшн». Устраняя недостатки опытной машины, увеличили ход стабилизатора. Вес пустого самолета несколько вырос, в основном за счет моторов. 16 сентября головной серийный АНТ-9, совершивший на заводе только один полет, прибыл в НИИ ВВС. Испытания шли до 25 сентября, и за это время машина поднималась в воздух десять раз. Отзывы летчиков НИИ о серийном АНТ-9 были куда хуже, чем о его предшественнике с «Титанами». С одной стороны, выросли максимальная скорость и потолок, устойчивость осталась удовлетворительной, самолет по-прежнему мог лететь на двух моторах: на крайних — без проблем, на крайнем и центральном — с незначительным снижением. Но площадь руля направления при возросшей тяге оказалась недостаточной, и пилотировать машину стало сложнее. На посадке появилась тенденция к развороту влево. В придачу специалисты института выдвинули ряд других замечаний по конструкции — от серьезных до анекдотичных: «Штурвалы надо обмотать

шпагатом, так как сильно холодят руки». В итоге — заключение: «В серию, до устранения недостатков, запущен быть не может». А серия уже стояла в Филях! И практически готовые самолеты начали дорабатывать. Руль направления нарастили вверх, что улучшило управляемость. На цилиндры двигателей надели узкие стабилизирующие обтекатели — «кольца Тауненда», а индивидуальные выхлопные патрубки заменили коллекторами. Однако эти работы требовали времени и, хотя к 17 декабря на заводе фактически были готовы все десять АНТ-9, сдать удалось только один.

Переделки привели к повышению стоимости машин — каждая из них обходилась теперь в 139 223 рубля без моторов. Между тем запасы «Райтов» кончались. Переговоры с американцами о строительстве завода по выпуску моторов зашли в тупик. Заменой мог стать новый мотор М-26. Он был создан под руководством А. А. Бессонова на заводе № 24 в 1929 году. М-26 представлял собой семицилиндровый звездообразный двигатель со взлетной мощностью 360 л. с, но задержки с выпуском этих моторов привели к тому, что УВВС потеряло к ним интерес и предложило весь заказ передать ВО ГВФ (Всесоюзному объединению гражданского воздушного флота — бывшему «Добролету»).

В мае 1931 года один из серийных АНТ-9 переоборудовали под три М-26. За ним последовали и другие машины. Серийный самолет с М-26 стоил дешевле, чем с «Райтами» — 110 тысяч рублей плюс 55 тысяч — моторы. К концу года завод № 22 (в Филях) выпустил в общей сложности 33 АНТ-9.

Первые АНТ-9 поступили на вооружение ВВС РККА в марте — апреле 1931 года. Это были обычные пассажирские машины с моторами «Райт».

С этими самолетами связаны первые учения советских ВДВ. 15 августа 1931 года из двух АНТ-9 в районе Красного Села под Ленинградом выбросили 19 парашютистов с условной целью захвата площадки для посадочного десанта. С парашютами приземлилось также тяжелое вооружение, включавшее пулеметы, две динамореактивные пушки Курчевского, боеприпасы...

Военные хотели получить новый опытный образец бомбардировщика к 1 апреля 1931 года, но Туполев не хотел делать из АНТ-9 бомбовоз, лучше других понимая несопоставимость задач. ЦАГИ отказывался от продолжения работы по боевой машине, ссылаясь на большую загрузку другими заказами. НИИ ВВС предложил провести переделку одного из серийных самолетов силами завода № 22. «Волейбол» продолжался до

марта, когда новое совещание, проведенное по инициативе УВВС, четко определило и сроки, и исполнителей: ЦАГИ к 10 апреля закончить чертежи, заводу — к 15 апреля подготовить для переделки фюзеляж с центропланом и к 1 июля 1931 года предъявить самолет на испытания. Но машину выпустили лишь в начале января 1932 года и сразу стали готовить к испытаниям. Однако 14 января на очередном совещании заместитель начальника УВВС С. А. Меженинов предъявил конструкторам новое требование — переместить вперед место командира (штурмана-бомбардира) самолета. Но вместе с ним надо было передвигать бомбовый прицел, навигационные приборы, переговорное устройство и многое другое. На изменение чертежей военные дали месяц, на переделку опытного образца — два с половиной; к 1 апреля бомбардировщик требовалось доставить в НИИ ВВС. Испытаний бомбардировочного варианта АНТ-9 не проводилось. Интерес ВВС к самолету постепенно угас.

АНТ-9 довольно долго эксплуатировала эскадрилья особого назначения ВВС. Последний остававшийся там самолет этого типа передали 9-й школе летчиков, откуда его списали в 1939 году. Гражданский воздушный флот начал осваивать АНТ-9 раньше, чем военные. В июне 1930 года «Добролет» получил из ЦАГИ опытный самолет с моторами «Титан». Эта машина числилась за Московским управлением. Новых самолетов становилось все больше. Во время ноябрьского парада 1931 года четыре АНТ-9 проплыли над Красной площадью вслед за пятимоторным АНТ-14. К концу года ВО ГВФ имели 18 АНТ-9.

В 1931 году на АНТ-9 совершили первый специальный рейс Москва — Тобольск. Летчик И. В. Михеев и бортмеханик Монахов отправились в Сибирь за мехами для пушного аукциона. Из Тобольска они слетали в Березово и Салехард. Это был первый рейс на Обской линии, которая вскоре стала регулярной.

В Сибири АНТ-9 летал с лыжами. Поначалу машину оснастили лыжами от ТБ-1. Затем внедрили их облегченный вариант, прошедший испытания в НИИ ГВФ в марте 1931 года. И, наконец, в начале 1932 года завод № 28 после личного вмешательства А. Н. Туполева стал выпускать специальные металлические лыжи для АНТ-9.

Внедрение АНТ-9 переводило на новую ступень всю работу советской гражданской авиации. Руководители ВО ГВФ очень хотели поучиться у американцев, хотя Соединенные Штаты в то время сотрясал тяжелейший экономический кризис. Советская делегация в конце 1931 года вела в США настойчивые, но безуспешные переговоры о создании в СССР совместной

«образцовой пассажирской линии».

Поначалу АНТ-9 отличался очень высокой аварийностью. Всего за год в авариях побывали восемь машин, две из которых пришлось списать. В обзоре аварийности инспекции ГВФ за 1931 год совершенно в духе того времени было сказано: «Большое количество выведенных из строя самолетов марки АНТ-9 надо отнести целиком к вине руководящих органов, не сумевших организационно подготовить и провести переход на новую материальную часть». Но прежде всего сказывалась низкая надежность моторов М-26. Ни один из этих двигателей неотягивал даже до «плохонького» ресурса в 50 часов, установленного заводом-изготовителем. Если у самолетов с моторами «Райт» вынужденная посадка из-за неполадок в моторах приходилась в среднем на каждые 126 часов налета, то машины с М-26 были вынуждены садиться через 8–9 часов! Такие показатели делали эксплуатацию АНТ-9 с М-26 просто опасной.

Туполев вновь и вновь собирал совещания, искал решения, уговаривал, предлагал, «низвергал громы и молнии». В конце концов Андрей Николаевич настоял на переводе всех АНТ-9 с М-26 на степные трассы, чтобы увеличить шансы успешно приземлиться при вынужденной посадке. Самолеты стали перегонять в Казахстан и Среднюю Азию.

Получилось так, что с АНТ-9 промышленность и ГВФ зашли в тупик. С французами поссорились, делать ставку на моторы «Райт» стало невозможно, а отечественный М-26 себя дискредитировал. 26 января 1932 года НИИ ГВФ получил распоряжение произвести расчеты целесообразности установки на АНТ-9 двух двигателей М-17. Два М-17 обеспечивали большую мощность, чем три М-26. В освободившейся носовой части хотели расположить рабочее место штурмана или еще одну пулеметную установку. Но модификация, которую спроектировали в Самолетном НИИ^[38] под руководством С. И. Комарова, имела чисто гражданское назначение. Когда машина была построена, Коллегия Главного управления ГВФ решила переделать подобным образом все имевшиеся в гражданской авиации самолеты этого типа. К тому времени производство АНТ-9 начали сворачивать. Завод № 22 изготовил за 1932 год 27 самолетов и прекратил выпуск, перейдя на исключительно боевые машины. Производство АНТ-9 шло на заводе № 31 в Таганроге, но это предприятие осваивало одновременно пять типов самолетов, причем «трехмоторник» Туполева являлся самым сложным.

В 1932 году Андрею Николаевичу Туполеву, всегда с равнодушием относившемуся к ученым званиям, решением президиума Высшей аттестационной комиссии за многочисленные конструкторские и

исследовательские работы, «послужившие делу укрепления обороноспособности страны», без защиты диссертации была присвоена ученая степень доктора технических наук. В феврале 1933 года решением общего собрания ученых Академии наук СССР он был избран членом-корреспондентом. Андрея Николаевича немедленно попытались привлечь к своим голосованиям и мнениям, а фактически к интригам, которыми всегда полнилась академия, старые и новые друзья. Но Туполев всегда умел, когда хитростью, а когда и резкостью, уклониться от лишних компаний.

После годичного перерыва пришли к решению, что предприятия ГВФ достроят машины, не законченные заводом № 31. Гражданской авиации из Таганрога передали задел на 32 самолета. К этому времени у ГУ ГВФ имелась сеть небольших заводов, не только чинивших, но и выпускавших самолеты, моторы и запасные части к ним. Планировалось, что в 1934 году восемь АНТ-9 соберут на заводе в Химках (№ 84) и 24 машины — на заводе ЗИГ в Москве (№ 89). Однако с осени 1934 года завод начал сдавать новые АНТ-9, направляемые в Среднюю Азию, Западную Сибирь и Закавказье. К концу 1934 года на 89-м заводе сделали по меньшей мере четыре машины. При этом они обошлись дешевле, чем рассчитывали — по 130200 рублей вместо 147 тысяч.

К 1934 году туполевская машина, однако, уже не полностью соответствовала потребностям гражданской авиации. В отчете ГУ ГВФ записано: «Самолет АНТ-9... является устаревшим, небезопасным и неэкономичным типом». Разработали программу его модернизации. Требовались устройства отопления и теплоизоляции, замена амортизаторов, установка тормозов на колеса, некоторое облегчение планера и улучшение окраски. Все АНТ-9 обычно летали с экипажем из двух человек — пилотом и бортмехаником.

В 1935 году сборку АНТ-9 окончательно прекратили. Общее количество построенных машин не превышало сотни. АНТ-9 или, как его стали называть с 1937 года, после ареста Туполева, ПС-9, долго оставался флагманом ГВФ. Более крупные по размерам и грузоподъемности АНТ-14 и АНТ-20 «Максим Горький» являлись лишь единичными образцами. Таким образом, АНТ-9 до войны был самым большим самолетом, регулярно эксплуатировавшимся на линиях, если не считать нескольких Г-2 — разоруженных ТБ-3, служивших фактически транспортными самолетами.

Как уже отмечалось, тот тип отличался довольно высокой аварийностью: в июле 1931 года в катастрофе на АНТ-9 погибли С. Т. Рыбальчук с В. К. Триандафилловым, в 1932 году произошло семь аварий.

Причина — низкая надежность моторов М-26 и их значительный износ: моторы были дороги и эксплуатировались «до упора». Так, 2 июля 1933 года у известного впоследствии летчика, Героя Советского Союза М. В. Водопьянова на посадке в Москве заглох правый мотор, машину развернуло, и она влетела в щель между двумя ангарами. Крылья разрушились, а фюзеляж протащило дальше. Экипаж остался цел, но самолет пришлось списать. Тяжелую аварию на АНТ-9 потерпел и другой известный летчик, впоследствии один из спасителей челюскинцев, Герой Советского Союза № 3, В. С. Молоков. Вот как описал он это происшествие в своей книге:

«Но вот как-то приказали мне лететь ночью из Новосибирска в Свердловск на АНТ-9. Моторы этой машины уже отслужили все сроки. Поэтому полет на таком самолете, да еще ночью, был крайне опасен. Своей тревогой я поделился с инженером, который подтвердил мои опасения и даже составил акт. Но приказ есть приказ. Взял на борт шесть пассажиров. Поднялись в воздух. Вдоль железнодорожной линии горели леса. Ночью и так ничего не видно, а тут еще сплошной дым. Летим как в тумане. Огоньки железной дороги исчезли. Я потерял ориентировку. Вскоре отказал один мотор. Самолет стремительно пошел вниз. Вот уже задевает нижними плоскостями верхушки деревьев. Еле различил просвет в темном лесном массиве. Поляна! Но предпринимать что-либо было уже поздно — альтиметр на нуле. Машина с грохотом падает на землю. Что было дальше — не помню. Когда пришел в сознание, вижу: лежу на поляне недалеко от разбитого самолета. Очевидно, меня выбросило из кабины при ударе машины о землю. У меня были смяты ребра, повреждено плечо. Пассажиры остались целы, но несколько человек получили серьезные травмы».

АНТ-9 эксплуатировались в агитэскадрилье имени Максима Горького. Сначала у них имелся обычный пассажирский самолет, называвшийся «Крестьянская правда», затем его сменил весьма экзотичный экземпляр под именем «Крокодил». Над ним шефствовал одноименный сатирический журнал. Для придания машине специфических «крокодилий» форм на заводе № 84 сделали нестандартный вытянутый и чуть вздернутый вверх носовой обтекатель, а поверху фюзеляжа — декоративный зубчатый гребень. Небольшие изменения внесли в шасси — подкосы стоек прикрыли общим обтекателем. После этого они стали похожи на лапы с когтями, нарисованными на каплевидных обтекателях колес. На носу, разумеется, изобразили зубастую пасть. Руководил «декоративным» процессом авиаконструктор В. Б. Шавров.

В 1936 году «Аэрофлот» открыл первую самостоятельную международную линию Москва — Прага. На трассу вышел все тот же АНТ-9. 31 августа 1936 года был совершен первый рейс в Прагу. Пилотировали машину Гуревич и Тимашев. Летели через Киев и Черновцы. Пассажирами были сотрудники ГВФ.

По количеству списанных ГВФ машин АНТ-9 занимал вторую строчку после П-5 (разоруженных Р-5), которых в парке ГВФ имелось куда больше. Планировали уже в 1936 году снять с эксплуатации все машины этого типа, но их списание требовалось чем-то компенсировать, а промышленность не могла предложить ничего подходящего. В 1937 году аварий стало еще больше. Пять самолетов разбились полностью. Руководство гражданской авиации отмечало: «Качество самолетов ПС-9 с двумя моторами М-17 — весьма низкое». Исправных самолетов становилось все меньше. В отчете ГУ ГВФ за 1938 год констатировали, что ПС-9 «...эксплуатируются в настоящее время только потому, что нечем заменить». Действительно, ПС-89 и ПС-35 очень долго доводились, были построены в мизерном количестве и оказались весьма ненадежными. В мае 1939 года в ГВФ имелись 34 ПС-9, из них 21 исправный. Они были разбросаны по разным управлениям и авиагруппам, в основном в Сибири и Средней Азии. В начале 1940 года два ПС-9 включили в состав 2-го отряда Особой авиагруппы ГВФ, действовавшей на Северо-Западном фронте.

К началу Великой Отечественной войны в парке ГВФ осталось менее двух десятков ПС-9 как в трехдвигательных, так и в двухдвигательных вариантах. И все же ПС-9 были очень «живучи». Они уже выработали многократно продлевавшийся ресурс, на них стояли моторы, прошедшие по пять — семь капремонтов! На 1 января 1943 года в списках ГВФ значились 15 машин этого типа, из них 13 — исправных. К сентябрю их осталось 11, к декабрю — 10. В это число входили две фронтовые машины из 8-го отдельного транспортного полка («отрап»). Использовали их не только для грузовых перевозок, но и для ночной выброски разведывательно-диверсионных групп в тылу врага. За время эксплуатации на фронте эти машины перевезли 655 человек и 67,3 тонны разных грузов. Возили наземный состав перебазируемых авиаполков, боеприпасы, запчасти, медикаменты. Иногда «старушки» делали до шести вылетов в день! На 1 января 1944 года в полку остался лишь один ПС-9, второй отправили в тыл.

Улучшение обстановки на фронте, рост выпуска новых самолетов и поставки С-47 по ленд-лизу позволили провести модернизацию ГВФ. За 1944 год девять ПС-9 списали по износу. Десятый же потерянный самолет, принадлежавший 8-му транспортному полку, числится по разряду

«небоевые потери». Он разбился в нашем тылу, на Украине, после обстрела бандеровцами летом 1944 года. По-видимому, это был последний ПС-9.

В начале 1930-х годов под руководством и при самом активном участии Андрея Николаевича были построены АНТ-10 (Р-7) и АНТ-13 (И-8).

Цельнометаллический разведчик АНТ-10 (Р-7) — последний третий полутораяплан-биплан в творческой истории Туполева был более дорог, чем серийно выпускавшийся деревянный Р-5 конструкции Н. Н. Поликарпова.

АНТ-13 — «общественный самолет», то есть машина, спроектированная в нерабочее время, строился на основе оставленного, ввиду перегрузки туполевского коллектива, проекта АНТ-12. Этот истребитель планировалось использовать в системе ПВО страны в качестве перехватчика — по терминологии того времени — «жокея». 12 декабря 1930 года М. М. Громов впервые поднял машину в воздух. Истребитель не удовлетворял предъявляемым к нему требованиям ввиду отсутствия в стране достаточно мощных высотных двигателей.

Нереализованный проект морского тяжелого бомбардировщика-торпедоносца — МТБТ — АНТ-11 стал основой для большой работы над АНТ-22 — шестимоторным «морским крейсером» — самым большим гидросамолетом, построенным по катамаранной схеме. Этот проект пользовался особым вниманием Андрея Николаевича, не раз говорившего в узком кругу, что он «обязан сделать большой гидросамолет». Туполев подходил к этой работе очень ответственно и сформулировал для ЦАГИ ряд задач, требовавших решения при осуществлении проекта. Научные и проектные задачи оказались очень сложными, достаточно сказать, что самолет этот планировался двух-, трех-, четырех-, а получился шестимоторным. Туполев со своими единомышленниками блестяще справился с поставленной задачей и смог завершить проект «большого гидросамолета» в 1934 году.

В самом начале 1930-х важнейшим шагом в развитии отечественного гражданского самолетостроения стала работа коллектива ЦАГИ под руководством А. Н. Туполева по проектированию и созданию самого крупного на то время пассажирского лайнера АНТ-14, получившего впоследствии название «Правда». Эта пятимоторная машина представляла собой цельнометаллический высокоплан с гофрированной дюралевой обшивкой, спроектированный по схеме, являющейся дальнейшим развитием самолета АНТ-9. В конструкции АНТ-14 проявилась свойственная для туполевских машин производственная преемственность, и находилось много узлов и агрегатов, заимствованных у АНТ-6 (ТБ-3) и

АНТ-9.

АНТ-14 явился продолжением генеральной линии Туполева по созданию тяжелых самолетов-монопланов с большой полезной нагрузкой.

В самом начале 1930-х годов в авиационном мире возобладала ложная точка зрения на неэффективность увеличения размеров самолета, так как при этом многократно и непропорционально полезной нагрузке возрастает вес конструкции. Большинство создателей самолетов в надежде поднять вес полезной нагрузки за счет снижения веса конструкции искали решение проблемы в применении более легковесной схемы биплана, несмотря на ее аэродинамическую нерациональность. Пренебрежение аэродинамическим качеством сделало этот путь бесперспективным.

Однако и применение монопланной схемы не прошло без издержек: усложнилось решение проблемы увеличения веса полезной нагрузки. Туполев нашел решение, как он сам говорил, в «революционной разгрузке» крыла — в разнесении силовых установок по размаху крыла и размещении топлива в крыле, в постройке его с большой относительной толщиной. Применяв эти принципы для своих тяжелых самолетов, он вывел свой коллектив в число лидеров мирового самолетостроения. Эта концепция была положена в основу и первого пассажирского лайнера АНТ-14.

Если самолет К-5 предназначался для восьми пассажиров, АНТ-9 для девяти, то у АНТ-14 их стало 36 при пяти членах экипажа. К проектированию этой машины Туполеву пришлось отнестись с особым строгим выполнением всех требований, предъявляемых к пассажирским самолетам: нормам летной годности, безопасности полетов, экономичности эксплуатации, надежности, комфорту для пассажиров.

Следует заметить, что основное направление работ по развитию гражданских самолетов в 1930-х годах отличалось прежде всего увеличением веса полной и полезной нагрузки при росте мощности за счет увеличения количества двигателей. Однако летные характеристики улучшались при этом очень незначительно. Но летно-технические данные АНТ-14 были достаточно высоки.

Изначально АНТ-14 предназначался для перелетов на сверхдальней трассе Москва — Владивосток. В марте 1930-го ГВФ и ЦАГИ подписали контракт о срочной разработке (в течение трех месяцев) технических требований и эскизного проекта. Руководителями по созданию машины Туполев назначил своих опытейших инженеров: А. А. Архангельский — фюзеляж, В. М. Петляков — крыло, Н. С. Некрасов — хвостовое оперение, И. И. Погосский — моторное оборудование.

Использование деталей и агрегатов от ТБ-3, основательно

опробованных в реальной эксплуатации, намного ускорило постройку. В октябре 1930-го уже создали макет самолета на 32 пассажира, а в июле 1931-го завершили сборку машины и выкатили ее из производственного цеха на аэродром.

АНТ-14 имел пять двигателей «Гном-Рон» мощностью по 480 л. с. Внутри крыла располагались четыре больших топливных бензобака общей емкостью 2000 килограммов. В салоне размещалось девять рядов кресел, по четыре в каждом ряду с проходом посередине. Основные опоры шасси оснащались двухколесными тележками с тандемно расположенными колесами. В зимнее время применялись лыжи.

Кабина двух пилотов и штурмана располагалась в носовой части машины, сразу за средним двигателем, а кабина двух техников — в центроплане. Там имелся фонарь, слегка выходявший за верхний обвод фюзеляжа, что позволяло наблюдать за работой моторов. Техники во время полета имели возможность подойти к двигателям через боковую дверь в центроплане. Стабилизатор оборудовался особым механизмом, который позволял летчику в полете изменять угол его установки.

Михаил Громов испытал самолет в полете 14 августа 1931 года. А на следующий день новую машину вновь подняли в воздух. Испытания прошли вполне успешно, и создатели убедились, что каких-либо конструктивных недостатков АНТ-14 не имеет — самолет получился удачным.

После первых испытательных полетов Громов записал в отчете: «Самолет в воздухе вел себя прекрасно, легко управлялся и мало реагировал на воздушные течения. Взлет и посадка производятся без осложнений».

Туполев был искренне рад успеху. Показывая соратникам на АНТ-14, он говорил: «Вы посмотрите, ведь он красив. А в самолете внешняя форма является важнейшей частью. Внешняя форма, сделанная хорошо и чисто, определяет в значительной степени его летные качества».

Туполев со своими товарищами старались сделать АНТ-14 удобным и приятным для воздушных путешествий. Главный конструктор консультировался даже с железнодорожниками, чтобы во всех деталях изучить запросы пассажиров. Андрей Николаевич подолгу расхаживал в макете машины, лично проверяя, удобны ли кресла, санузел, кухня, хорошо ли продуманы системы вентиляции и внутренней связи.

Когда АНТ-14 построили и доставили на Центральный аэродром, Туполев с надеждой обратился к Громову: «Ну вот, Миша, принимай летающий вагон. — Он обошел самолет, приговаривая, — тяжела ты,

машина, но полетишь. А если слушать, что, мол, рискованно строить большие пассажирские самолеты, то можно топтаться на месте и до окончания века...»

В той обстановке чувствовалось, что Громову после многочисленных полетов на бомбардировщиках было приятно иметь дело с пассажирским гигантом. Подобной машины в то время не было ни на одной пассажирской линии в мире.

Новый самолет привлек к себе всеобщее внимание. А для журналистов он стал шикарным подарком: после всех испытаний его передали в агитэскадрилью имени А. М. Горького, он стал ее флагманом. От имени журналистов выразить благодарность конструкторам приехал Михаил Кольцов. Он привез подарок — дружеские шаржи на создателей лайнера, выполненные его братом художником Борисом Ефимовым, и рассказал инженерам, как используется в деле их самолет-исполин.

С Кольцовым к Туполеву приехал тогда начинающий писатель Л. А. Кассиль^[39]. Энергичный и остроумный Андрей Николаевич произвел на Льва Абрамовича исключительное впечатление. Впоследствии Туполев и Кассиль не раз встречались и поддерживали добрые отношения. Писатель не раз бывал, чаще все же желанным гостем, и в ОКБ, и на испытаниях, и дома у Андрея Николаевича.

Собирательный образ профессора Токарцева, одного из героев романа Кассиля «Вратарь республики», во многом срисован с Туполева. Так, профессор Токарцев назван «крупнейшим теоретиком гидроавиации». А вот еще несколько штрихов: «он сам уверенно водил машину, которой наградило его правительство», «по его предложению утвердили строительство грандиозного гидроканала», «дом у Токарцевых был открытый, гостеприимный. Готовили вкусно, подавали много, пили в меру». А вот описание кабинета Токарцева: «На стенах, выкрашенных голубой эмалевой краской, висели портреты знаменитых ученых и деятелей авиации: Жуковского, Нестерова, Блерио, братьев Райт — Орвиля и Вильбура».

А чего стоит само название команды, где начинал известнейший герой Льва Кассиля, вратарь Антон Кандидов — «Гидраэр»!

...Туполеву особенно нравилось, что помимо агитационных полетов по стране «Правда» совершает еще и регулярные полеты с пассажирами над Москвой. Приобщение народных масс к полетам так заинтересовало Андрея Николаевича, что он даже несколько раз приезжал на аэродром посмотреть, как происходит это «воздушное крещение» над столицей.

В агитэскадрилье АНТ-14 «Правда» трудился целых десять лет. На

этом воздушном лайнере без единой аварии было совершено более тысячи полетов над Москвой. В необычных рейсах приняли участие свыше сорока тысяч человек. Когда же, наконец, все ресурсы АНТ-14 были исчерпаны, его отправили на «вечную стоянку» в ЦПКиО в Москве. Он стоял в двадцати метрах от того места, где стоит сегодня «Буран». Но и на стоянке самолет продолжал служить массовой агитационной работе: фюзеляж использовали под кинозал для демонстрации научно-популярных кинофильмов.

Туполев с грустью узнал об этом: вот, мол, судьба, отлетал свое в небе, состарился и стал никому не нужным... Однажды он лично приехал в парк, в задумчивости медленно обошел вокруг самолета, приговаривая:

— Ну, ничего-ничего, построим еще лучше...

Идея агитэскадрильи тогда, под влиянием советской пропагандистской системы, проявилась очень активно. В ее состав входили такие машины, как «Сталь-2», У-2, К-5, а также АНТ-9 и АНТ-14. За несколько лет своего существования эта эскадрилья выполнила сотни спецрейсов.

А. А. Архангельский вспоминал, что Туполев питал особо теплые чувства к АНТ-14, а небольшая, изящно выполненная модель этого самолета в течение нескольких лет стояла на его рабочем столе. Это вполне понятно: крылатая машина была одним из крупнейших пассажирских самолетов того времени, отличалась хорошими летно-техническими данными.

Самолет был схож с новым пассажирским «Юнкерсом» G-38. Интересно, что обе эти машины имели равную удельную нагрузку на единицу мощности двигателей — 7,3 кг/л. с. При меньшей суммарной мощности моторов и значительно меньшем взлетном весе АНТ-14 имел такой же, как и у G-38, вес полной нагрузки — порядка 6500 килограммов, но более значительную весовую отдачу — 38 процентов (у G-38 лишь 28 процентов). Правда, немецкая машина обладала большей дальностью полета.

Серийного производства АНТ-14 развернуто не было: машина получалась очень дорогой. Тем не менее АНТ-14 оставил заметный след в истории авиации.

Глава третья

В ТВОРЧЕСКОМ ПОИСКЕ

Рекордсмены и гиганты

Среди советских самолетов АНТ-25, иногда называемый РД — «рекорд дальности», один из самых знаменитых. На этой машине экипажами В. П. Чкалова и М. М. Громова были установлены абсолютные мировые рекорды дальности полета по замкнутому маршруту и по прямой, продержавшиеся в течение нескольких лет.

Официальная история самолета началась 7 декабря 1931 года, когда в ответ на записку Туполева и Алксниса, предлагавших создание самолета с рекордной дальностью (прилагался эскиз моноплана с гигантским крылом и мотором АМ-34), советским правительством была создана Комиссия по сверхдальним перелетам под председательством К. Е. Ворошилова.

Уникальную машину проектировали все подразделения АГОС ЦАГИ под непосредственным руководством А. Н. Туполева. Ведущим конструктором был назначен П. О. Сухой, прославивший советскую авиацию рядом выдающихся творений. Крыло новой машины проектировала группа В. М. Петлякова, фюзеляж — группа В. А. Чижевского, оперение — группа Н. С. Некрасова.

Самолет был задуман и построен как цельнометаллический свободнонесущий однодвигательный низкоплан с очень большим удлинением крыла. Отношение его размаха к хорде превышало 13 (!), что было необходимо для получения максимального аэродинамического качества, то есть наибольшего отношения подъемной силы к силе лобового сопротивления. Заметим, что крыло самолетов того времени брало на себя значительную часть лобового сопротивления. Не случайно, что до АНТ-25 машин с узкими и длинными консолями крыльев не существовало. Проектирование крыла такой необычной формы составили целую главу в истории советской аэродинамики. Созданное в результате уникальных расчетов, смелых обоснованных гипотез и многократных продувок, крыло оказалось легким и достаточно прочным для того, чтобы разместить в нем горючее и другие полезные грузы.

Впервые принятое на АНТ-25 большое удлинение крыла — с размахом в 2,5 раза превышающим длину самолета, с аэродинамическим качеством, превышающим 17 единиц, предопределило колоссальные летные успехи и рекорды этого самолета. В перелете М. М. Громова 10–12 сентября 1934 года было пройдено расстояние 12411 километров, а 12–14 июля 1937 года — 11500 километров, при остатке топлива по крайней мере на 1500

километров.

«Наш самолет проложил себе путь сквозь все невзгоды, — писал А. Н. Туполев в своей статье в газете «Правда» от 26 июля 1936 года. — Он выдержал до конца тяжелейшие испытания, и это наполняет гордостью наше сердце за детище коллектива ЦАГИ — самолет АНТ-25.

Что представляет собой самолет, на котором совершили дальнейшее и опасное путешествие наши героические летчики? Это классический моноплан с низко расположенными крыльями. Размах крыльев достигает 34 метров, удлинение — 13. Площадь крыльев 88 квадратных метров. Можно с полной уверенностью заявить, что ни в одной стране среди самолетов аналогичного класса нет машин с таким большим удлинением. Сконструировать подобное крыло заставила необходимость значительно увеличить радиус действия самолета...

Наш институт изучил в аэротрубе многочисленные модели на самых различных скоростях, доводя модели иногда до разрушения. Профессор В. Ветчинкин совместно с инженером В. Беляевым дал конструкторам безупречный теоретический расчет крыльев на вибрацию. Это был новый шаг в теоретической аэродинамике, в расчетах крыла на прочность.

Самолет АНТ-25 представляет собой сгусток технических новшеств. Он был, например, первой советской машиной, на которой поставили убирающееся в полете шасси с масляным амортизатором и электрифицированным подъемом. АНТ-25 требовал серьезнейшей работы не только от нашего института, но и от других научных учреждений и заводов...

Пройдет немного времени, и мир увидит советские самолеты, способные на беспосадочные полеты в пятнадцать-двадцать тысяч километров. Наша страна должна обладать технически рекордной, самой мощной в мире авиацией для транспорта и обороны»

Относительные неудачи с АНТ-25 и, впоследствии, со схожими АНТ-36 и АНТ-37, связанные с невысокими скоростями полета, заставили авиапроектировщиков в СССР отказаться от самолетов с большим удлинением крыла, к ним вернулись лишь в 1970-х годах на мясницевском М-17 и позднее на М-55. Но в других странах самолеты с большим удлинением крыла нашли свое место. Известен немецкий высотный бомбардировщик Ю-86 (Ju-86) с удлинением крыла 10,8, совершивший первый вылет через год после АНТ-25, несколько рекордных английских и французских машин, а также знаменитый американский разведывательный самолет фирмы «Локхид» У-2 (Lockheed U-2), совершивший десятки разведывательных полетов над территорией СССР, доставивший немало

хлопот советской системе ПВО, но еще больше — своим владельцам. У-2 был создан в США в обстановке глубокой секретности и совершил первый полет в августе 1955 года. Эта необычная машина вызывала повышенный интерес Андрея Николаевича, запрашивавшего в соответствующих службах интересовавшие его сведения об этом самолете. У-2 состоят на вооружении до настоящего времени (2010 год). Из 86 построенных самолетов восемь были сбиты ракетами ЗРК^[40]: один — в СССР, один — на Кубе, один — в Египте и пять — в Китае.

Заметим, что удлинение крыла было поставлено прежде всего на службу не дальности, а высотности полетов: Ю-86 забирался на высоту 14,4 километра, мясницевский М-17 — на 22, а У-2 — на 23 километра!

Среди теоретических работ, относящихся к постройке АНТ-25 (РД), интересными и значительными оказались исследования по вибрации конструкции. В литературе по самолетостроению той поры встречались указания на то, что при больших удлинениях крыла возникают опасные вибрации, получившие название «флаттер». Это явление возникало, как выяснилось, в определенном диапазоне скоростей полета. Андрей Николаевич Туполев при создании АНТ-25 справедливо опасался, что из-за большого удлинения крыла диапазон опасных для конструкции скоростей окажется весьма значительным.

В экспериментально-аэродинамическом отделе ЦАГИ создали группу флаттера. Метода его расчета еще не существовало. К решению задачи могли вести два пути: первый — опытный, при котором исследовался бы только частный случай — выбранное крыло РД — и указывались бы меры по предотвращению флаттера; второй — общий, включавший разработку общей теории явления и на ее основе дающий расчетный метод, пригодный для любого частного случая. В начале 1930-х годов М. В. Келдышу, впоследствии академику и президенту АН СССР, а тогда научному сотруднику ЦАГИ, и группе его сотрудников впервые удалось решить проблему флаттера в общем виде.

Обшивку крыла для жесткости выполнили поначалу из гофрированного кольчугалюминия, но после испытаний обтянули полотном и покрыли лаком для уменьшения аэродинамического сопротивления.

Внутри крыльев поместили пакеты с аварийными продуктами и снаряжением, которое могло понадобиться при вынужденной посадке. С убраным шасси самолет имел возможность сесть на воду и некоторое время держаться на плаву. Для этого были предусмотрены надувные баллоны из прорезиненной ткани.

Место соединения несущих поверхностей с фюзеляжем закрыли

обтекаемым зализом. В районе стыков консолей с центропланом к первому лонжерону крепились главные стойки шасси с масляно-пневматической амортизацией. Каждая стойка была снабжена двумя спаренными колесами. Впервые в практике отечественного самолетостроения они выпускались с помощью электромоторов. В полете колеса наполовину убирались в крыло, а внешняя часть для уменьшения лобового сопротивления, также как и неподвижный костыль с колесом, закрывалась обтекателями.

Фюзеляж состоял из двух частей: передней, выполненной заодно с центропланом, и хвостовой типа монокок. Обшивка фюзеляжа гладкая, дюралюминиевая, с выступающими полукруглыми головками заклепок, поперечный набор из штампованных шпангоутов. Через всю хвостовую часть проходили четыре лонжерона, расположенных поверх обшивки. В переднем отсеке разместили V-образный двигатель конструкции АМ-34 мощностью 750 л. с. Первые же полеты показали, что самолет недодает заявленной дальности. Ждали форсированного мотора с редуктором. Туполев в ожидании мотора не мог сидеть сложа руки. Он искал новые технические решения, позволившие бы улучшить аэродинамику, а с ней и дальность самолета.

В. П. Чкалов после перелета на остров Удд дал восторженную характеристику надежности форсированного двигателя А. А. Микулина: «Самый придирчивый человек не смог бы найти в нем недостатка. Экипаж был убежден, мощность мотора окажется достаточной для отрыва от земли одиннадцатитонного гиганта. У нас не было ни малейшего сомнения в надежности работы мотора».

За двигателем располагалась кабина с откидным фонарем, оборудованная всем необходимым для полета в сложных метеорологических условиях. Под ногами летчика находился бачок контроля расхода топлива. Сразу за креслом пилота проходил кессон центроплана, в котором помещался резервный маслбак: из него можно было ручным насосом пополнить рабочий бак. За стыком передней и хвостовой частей фюзеляжа оборудовали места штурмана и второго летчика, причем из-за тесноты второе пришлось расположить на резервном баке с водой.

Проектирование самолета было завершено в начале 1932 года, а в июне началось его строительство. Создавались, почти одновременно, два образца — опытный и дублер, впоследствии переоборудованные в АНТ-25-1 и АНТ-25. Первый ровно через год поднялся в воздух. Вслед за ним начались полеты дублера с двигателем М-34Р (то есть с редуктором). По сравнению с опытным самолетом дублер имел некоторые конструктивные

отличия. Использование двигателя с редуктором вызвало изменение формы капота. В кабине летчика для лучшего обзора увеличили остекление фонаря. Увеличили площадь кия, устанавливали разные по форме рули направления, снабженные сервокомпенсаторами.

Машина еще доводилась, но о ней уже можно было говорить как об одном из особо выдающихся достижений отечественной авиационной науки и техники. В 1934 году АНТ-25 установил несколько рекордов СССР и мировой рекорд дальности полета по замкнутому маршруту.

Сверхдальние перелеты начались 30 июня 1934 года. В этот день экипажем в составе летчиков М. М. Громова, А. М. Филина и штурмана И. Т. Спирина был установлен рекорд СССР дальности полета. АНТ-25 пролетел 4465 километров за 27 часов 21 минуту. Через месяц те же летчики улучшили рекорд; за 39 часов 1 минуту было пройдено 6559 километров, но и этот результат просуществовал недолго. В сентябре, летая по треугольнику Москва — Рязань — Харьков, экипаж Громова за 75 часов покрыл расстояние 12411 километров, значительно превысив мировой рекорд французских летчиков Боссутро и Росси. За это выдающееся достижение командиру самолета летчику М. М. Громову было присвоено звание Героя Советского Союза. Вскоре был определен новый рекордный маршрут Москва — Земля Франца-Иосифа — Петропавловск-Камчатский.

В 1935 году, после прохождения всех необходимых формальных процедур, СССР стал полноправным членом Международной авиационной федерации — ФАИ^[41]. Теперь мировые рекорды, устанавливаемые советскими самолетами при соблюдении известных правил, становились официальными. 5 апреля 1936 года вышло постановление Совнаркома, определившее новый порядок регистрации мировых рекордов и международных достижений в Советском Союзе.

Эти события еще более окрылили летчиков и авиастроителей, а рекордная машина претерпела ряд существенных доработок: самолет-дублер был переоборудован под улучшенный двигатель М-34Р с туннельным водяным радиатором, перед которым установили регулируемые жалюзи. Двухлопастный деревянный винт заменили после серии научно-исследовательских работ трехлопастным металлическим с изменяемым, пока лишь на земле, углом установки.

Самолет был оборудован двойным штурвальным управлением, предназначенным для контроля за машиной во время смены летчиков. Переднюю часть кабины штурмана закрыли прозрачным обтекателем с солнечным указателем курса. Кольцевой радиокompас в конце концов установили снизу на фюзеляже и сделали поворотным. Определять

местонахождение самолета теперь можно было по передачам любых двух радиостанций.

Модернизированный РД совершил испытательный перелет до Петропавловска-Камчатского 20 июля 1936 года. Состав экипажа — В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков.

Перелет прошел успешно. Сбросив вымпел над Петропавловском-Камчатским, экипаж решил лечь на курс к Николаевску-на-Амуре. Однако достичь его не удалось. Помехой стали сильный дождь и туман. Летели в нескольких метрах от воды. На борт была послана экстренная радиограмма с приказом сесть при первой возможности. Но где?.. Наконец увидели полосу земли: это был остров Удд. Здесь на узкой песчаной отмели Валерий Чкалов благополучно посадил краснокрылую машину.

АНТ-25 пробыл в воздухе 56 часов 20 минут и пролетел 9374 километра. Всем членам экипажа было присвоено звание Героя Советского Союза.

После полета на остров Удд Валерий Павлович писал: «Машина блестяще выдержала испытания... Самолет послушно набирал высоту и повиновался пилоту. Машина отлично вела себя и в тумане, и в облаках, и в условиях различных воздушных потоков, и в горной местности Якутии, и при различных температурах. Вообще летные возможности самолета оказались прекрасными».

Тем не менее машины подобного типа подстерегали и некоторые опасности, что позволил оценить этот перелет. В частности, серьезные трудности вызвало обледенение фюзеляжа, крыльев и особенно винта. Вот почему конструкторами ЦАГИ был в срочном порядке разработан и поставлен на винт первый советский антиобледенитель.

После дальнего перелета В. П. Чкалова М. М. Громов планировал совершить на АНТ-25 сверхдальний перелет через Средиземное море, Северо-Западную Африку, Атлантический океан, Южную Америку. Дальность перелета должна была превысить 13 600 километров. В августе 1936 года политбюро одобрило этот замысел, но правительство Бразилии неожиданно не дало разрешения на пролет над ее территорией советского самолета. Пришлось искать новый маршрут.

По естественной логике событий крылатый рекордсмен был включен в число советских экспонатов Всемирной авиационной выставки в Париже в ноябре 1936 года и имел там исключительный успех.

Тем временем, стремясь к решению еще более сложных задач, экипаж В. П. Чкалова, А. В. Белякова и Г. Ф. Байдукова обратился к правительству с просьбой разрешить полет по маршруту Москва — Северный полюс —

Северная Америка и получил добро.

...Ранним утром 18 июня 1937 года в 4 часа 5 минут на Щелковском аэродроме был взят старт этого полета. Путь лежал на север. Где-то внизу под крыльями впервые в мире дрейфовали в заполярных широтах четыре советских исследователя: И. Д. Папанин, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов и Е. К. Федоров. Дальше неизведанный маршрут: бескрайние льды... Над Канадой самолет попал в циклон. Пришлось долго и осторожно обходить его. Летели на высоте 4–4,5 тысячи метров. Сменяться приходилось каждый час. Кислорода оставалось мало. Над Тихим океаном запасы его иссякли. Пришлось спускаться к земле. Наконец, после 62 часов полета показался Портланд. 20 июня в 19 часов 30 минут по московскому времени АНТ-25 совершил посадку на аэродроме Баракс близ города Ванкувера (штат Вашингтон, США). Здесь завершился беспримерный в истории авиации беспосадочный перелет, длившийся 63 часа 25 минут. Над океаном и льдами было пройдено 9500 километров, из них около 2 тысяч километров было пройдено в слепом полете.

Имена героев не сходили со страниц газет и журналов всего мира. А спустя всего три недели экипаж Героя Советского Союза М. М. Громова совершил еще один перелет в Америку — через Северный полюс. Советские летчики установили при этом новый мировой рекорд дальности. Самолет находился в воздухе 62 часа 17 минут, преодолев расстояние 11500 километров.

Эти исторические перелеты продемонстрировали всему миру не только мужество, смелость и мастерство наших летчиков, но и высокий уровень отечественного самолетостроения.

В 1937 году часть английской прессы развернула очередную антисоветскую кампанию, где целью инсинуаций стали рекордные советские перелеты. На страницах журнала «Эйрплэйн» появилась статья, авторы которой, грубо передергивая факты, пытались «доказать», что заявленная дальность невозможна. Публикация была столь топорной, что вызвала протест секретаря английского аэроклуба Г. Перина, обязавшего журнал опубликовать официальное мнение и расчеты, «чтобы взять обратно ваши неправильные утверждения».

Андрей Николаевич также просмотрел английскую статью и от души посмеялся над «математическими доказательствами» и ухищрениями досужих «самолетчиков». Эти авторы, в частности, решили, что полет проходил при потреблении 75 процентов мощности мотора (в действительности на 20–25 процентов меньше), никак не учитывали потерю веса самолетом при выработке горючего и т. д.

— Ну, молодцы! Ну, затейники! Никакой «Крокодил», никакой «Сатирикон» не нужен, когда «Эйрплэйн» есть, — с улыбкой говорил Андрей Николаевич.

Но не все полеты на АНТ-25 заканчивались благополучно.

...3 августа 1935 года на самолете АНТ-25 С. А. Леваневский предпринял попытку перелета Москва — Северный полюс — Сан-Франциско (США). Однако над Баренцевым морем, через десять часов полета, визуально была обнаружена течь масла. О неисправности доложили в Москву. По мнению собранного консилиума, это не течь масла, а штатный выброс воздушно-масляной эмульсии. На борт сообщаются рекомендации, как уменьшить, а может быть, и прекратить выброс. Но с борта поступает решительная телеграмма: «Возвращаюсь назад, посадка районе Новгорода. Леваневский».

Наутро, на аэродром Кречевицы, где приземлился Леваневский, прилетела авторитетная комиссия в составе Туполева, Архангельского, Чкалова, других авиационных специалистов...

Увидев на аэродроме АНТ-25 с обгоревшей консолью, комиссия забеспокоилась, но оказалось, что пожар возник уже на земле, из-за ошибки одного из членов экипажа, но был быстро потушен вовремя подоспевшими красноармейцами. Стали взвешивать оставшееся масло, чтобы определить, сколько его потеряли. Но потеря масла была столь незначительна, что на аэродромных весах определить ее не удалось. Позднее Туполев скажет: «И все-таки, я не знаю, для чего требовалось больше мужества: продолжить полет или вернуться?»^[42]

Заметим, что полеты Чкалова и Громова были предприняты после этой неудачной попытки Леваневского. Перед перелетом Чкалова Сталин, принимая его, Байдукова и Беякова, с сомнением спросил:

— Достаточно ли надежно лететь на одном моторе?

— Достаточно, товарищ Сталин, — ответил Чкалов. — Один мотор — сто процентов риска, а четыре мотора — четыреста процентов!

«...Вскоре после возвращения экипаж вызвали в Политбюро, — вспоминал Г. Ф. Байдуков. — Присутствовали Сталин, Молотов, Ворошилов и Туполев.

Сталин спросил Леваневского о причинах неудачи. И тут произошло неожиданное. Леваневский прямо заявил, что он больше никогда не будет летать на туполевских самолетах, что он ему, Туполеву, не доверяет. Такие самолеты, сказал он, может делать только вредитель и враг народа. Ворошилов пытался прервать его, но Сигизмунд, видя, что Молотов что-то пишет, и почему-то решив, что тот записывает ход разговора, еще больше

распалился и, тыча в листки, повторил: „Да, Туполев — вредитель, и я требую это застенографировать!“

Когда Леваневский обвинил Андрея Николаевича — тот побледнел, когда повторил свое вздорное обвинение — тому уже стало плохо. Вызвали Поскребышева, и Туполева отправили домой.

Разговор продолжался. Сталин, напомнив, что Леваневский является не только Героем Советского Союза, но и национальным героем Америки (за вывоз Маттерна), предложил экипажу отправиться в США и посмотреть, что можно закупить там для задуманного перелета через полюс».

Заметим, что позднее, в беседе с Ф. И. Чуевым, Г. Ф. Байдуков вспоминал о той встрече: «Я никогда прежде и потом не видел таким рассерженным Сталина, хотя не раз встречался с ним».

— *O temporal O mores!*^[43] — удивлялся Цицерон. В пору удивиться и нам, менее, чем через столетие читая об обвинении летчиком великого авиаконструктора, обвинении удивительном по своей беспочвенности и очевидном в своем иезуитстве. 31 июля 1937 года было принято постановление Политбюро ЦК ВКП(б) о перелете экипажа Леваневского на самолете ДБ-А по маршруту Москва — Северный полюс — США, отпуске на эти цели 2,5 миллиона рублей и 75 тысяч долларов США и получении Наркоматом иностранных дел разрешения полета в соответствии с намеченным маршрутом.

12 августа 1937 года в 18 часов 15 минут самолет ДБ-А «СССР Н-209» с экипажем из шести человек: первый пилот — С. А. Леваневский, второй пилот — Н. Г. Кастанаев, штурман — В. И. Левченко, бортрадист — Н. Я. Галковский, бортмеханики — Г. Т. Побежимов и Н. Н. Годовиков, стартовал по маршруту Москва — Архангельск — остров Рудольфа — Северный полюс — Фербенкс (США). Затем предполагалось лететь в Нью-Йорк по маршруту Фербенкс — Эдмонтон (Канада) — Чикаго — Нью-Йорк с посадками в Эдмонтоне, Чикаго и Нью-Йорке.

Перелет проходил в сложных метеоусловиях. В Арктике наступила осень. Высокие широты пересекал мощный циклон.

Полетный график стал нарушаться, как только Н-209 очутился над водами Баренцева моря. Мощная облачность, вероятно, вынуждала Леваневского забираться все выше и выше.

13 августа 1937 года в 13 часов 40 минут Леваневский радировал: «Прошли Северный полюс на высоте 6000 метров, температура за бортом — минус 35. Глубокий циклон». В 14 часов 32 минуты с борта самолета поступила очередная, девятнадцатая по счету радиограмма, в которой

сообщалось: «Из-за порчи маслопровода вышел из строя крайний правый двигатель. Высота 4600 метров, идем в сплошной облачности. Ждите»... После этого регулярная связь с самолетом прервалась, а в 17 часов 53 минуты поступила последняя радиограмма: «Ждите...»

В конце 1930-х годов были предприняты сотни попыток сначала спасти, а затем хоть найти следы экспедиции Леваневского. 15 августа 1937 года вышло постановление правительственной комиссии, фактически объявившей крупномасштабную операцию по поиску экипажа Леваневского. Но спустя девять месяцев после трагедии было решено прекратить дорогостоящую и опасную операцию. За время поисков самолета была потеряна летающая лодка «Дорнье-Валь» и разбито два ТБ-3 — Б. Г. Чухновского и М. С. Бабушкина. Поиски предпринимались и с американской стороны, но все они окончились неудачей...

Из двух построенных экземпляров АНТ-25 до наших дней дожила машина чкаловского экипажа. Самолет демонстрировался на Всемирной выставке в Нью-Йорке в декабре 1939 года, в январе 1941-го морем вернулся во Владивосток и позднее нашел свое место в павильоне-ангаре мемориального музея В. П. Чкалова, созданном в 1939 году на родине летчика — в селе Василеве (ныне город Чкалов).

В 1936–1937 годах АНТ-25, в варианте дальнего бомбардировщика АНТ-36 (ДБ-1), был запущен в небольшую серию. Было построено 13 машин, из них 10 эксплуатировались в ВВС.

Восьмимоторный несчастливец

Создание в начале 1930-х годов тяжелого бомбардировщика ТБ-3 и принятие его на вооружение РККА выдвинули советские ВВС на позиции сильнейших в мире.

Успех А. Н. Туполева и его коллег позволил им продолжить изыскание путей создания еще более тяжелых машин. Коллектив стал развивать конструкцию ТБ-3, увеличивая размеры планера и суммарную мощность силовой установки при сохранении удельных нагрузок на крыло. В первой половине 1930-х годов появилось несколько проектов сверхтяжелых бомбардировщиков, буквально поражавших современников размерами и грузоподъемностью, при этом обладавших сравнительно небольшими скоростями и высотами полета. С появлением к середине 1930-х скоростных истребителей с пушечным вооружением и развитием средств ПВО выбранная концепция тихоходного невысокого бомбовоза стала быстро изживать себя.

Хотя официально в нашей стране доктрина Дуэ о решающей роли бомбардировочной авиации в войне полностью не принималась, многие из ее положений оказали существенное влияние на создание тяжелых и сверхтяжелых отечественных машин. Перед авиационной промышленностью ставилась задача создания сверхтяжелых бомбардировщиков с бомбовой нагрузкой до 25 тонн при сохранении дальности и скорости, достигнутых на ТБ-3.

В апреле 1930 года Совет труда и обороны СССР утвердил план опытного самолетостроения, где фигурировали работы по созданию ТБ-4 (АНТ-16). Реально работы по опытной машине вместо планируемого года заняли более двух лет, в мае 1930-го началось эскизное проектирование. Только в канун нового, 1933 года были получены требуемые двигатели, а в феврале 1933-го начали вывозить агрегаты на аэродром для сборки. К апрелю 1933 года АНТ-16 в целом собрали. В июле — летные испытания.

Общее руководство проектом осуществлял А. Н. Туполев, проектирование фюзеляжа как всегда возглавил А. А. Архангельский, крыла — В. М. Петляков, оперения — Н. С. Некрасов, силовой установки — И. И. Погосский и вооружения — Е. И. Погосский, И. И. Толстых. Для проектирования бомбоотсеков были созданы бригады К. В. Свешникова и В. М. Мясничева.

В октябре 1930-го в ЦАГИ закончили предварительный

аэродинамический расчет АНТ-16 с двигателями М-35 (проект моноблочного двигателя на базе М-34).

Камнем преткновения для проекта долгое время был выбор типа и числа двигателей. Поскольку на начало 1930-х годов появление двигателей М-35 было проблематично (этот мотор стал реальностью лишь к началу 1940-х), поэтому остановились на шести двигателях меньшей мощности (четыре — на крыле и два — тянущий и толкающий, в спарке над фюзеляжем).

Первоначально планировали вновь установить четыре мотора. Для этого пытались купить двигатели итальянской фирмы «Изотта-Фраскини», но из-за отказа итальянцев перешли к расчетам под шесть М-34 с редуктором и без редуктора, под проектные двигатели М-27 с редуктором, под двигатели «Роллс-ройс» и БМВ. В зависимости от двигателей АНТ-16 должен был иметь нормальную полетную массу — от 27 до 31 тонны, максимальную скорость — 242 км/ч, крейсерскую — 200–210 км/ч.

Как уже отмечалось, по своей аэродинамической схеме, компоновочным решениям и конструкции новый тяжелый бомбардировщик являлся развитием ТБ-3, но отличался большими геометрическими размерами и мощностью силовой установки. При этом основные удельные параметры самолета остались практически на том же уровне, что и у ТБ-3.

Особенностью конструкции фюзеляжа стали два больших бомбоотсека длиной пять метров и шириной около двух метров, расположенных за центропланом крыла. Такие крупные отсеки в фюзеляже впервые появились в практике мирового самолетостроения.

Силовая установка — шесть двигателей М-34 максимальной мощностью по 830 л. с. (номинальная — 750 л. с). Четыре двигателя — в носке крыла, а два — в тандемной установке на сварной раме над фюзеляжем.

В систему оборонительного вооружения ввели пушки. Предлагавшаяся схема оборонительного огня была достаточно эффективна и практически не оставляла «мертвых» зон, в этом АНТ-16 был как бы предтечей будущих «летающих крепостей».

АНТ-16 имел прицел для ночного бомбометания ОПБ-2, радиоприемник, внутреннюю телефонную связь и другие приборы того времени. Столь большой самолет с круговой системой оборонительного вооружения потребовал увеличения экипажа до двенадцати человек: два пилота, штурман, радист-пеленгатор, бортмеханик и семь стрелков.

Согласно техническому заданию опытный ТБ-4 с шестью двигателями М-34 должен был иметь нормальную полетную массу — 31 тонну

(перегрузочная — 37 тонн), массу пустого — 10,7 тонны, максимальную скорость у земли — 208 км/ч, дальность — 1600 километров... Нормальная бомбовая нагрузка — четыре тонны, максимальная — десять тонн. Оборонительное вооружение, для того времени очень мощное, — две пушки «Эрликон» калибра 20 миллиметров и десять пулеметов ДА.

Первый полет на машине совершил экипаж летчика Громова 3 июля 1933 года. Краткая оценка М. М. Громова была такой: «Взлет — прост, тенденций к развороту нет. Разбег — короток. При наборе высоты самолет устойчив и набирает высоту хорошо. При полете — устойчив и прост в управлении. При планировании устойчив, и перестановки стабилизатора почти не требуется. Посадка — очень простая, заворотов при пробеге не чувствуется...»

В сентябре 1933 года машина поступила на госиспытания. В состав экипажа входили П. М. Стефановский, М. А. Нюхтиков^[44], Л. Шевердинский и А. К. Рязанов. Общее впечатление всех испытателей о новой машине было положительным.

Однако ТБ-4 было трудно управлять при быстром изменении режима полета, не хватало эффективности руля высоты на посадке. Кроме того, полеты выявили, что при одновременном отключении двух двигателей на одной из плоскостей у самолета возникают недопустимые колебания хвостовой части фюзеляжа. С полетной массой 33 тонны самолет показал максимальную скорость всего 200 км/ч. Сказывалась недостаточная мощность силовой установки.

Об испытаниях ТБ-4 остались воспоминания Стефановского, по ним можно судить о восприятии летчиками этой машины:

«...ТБ-4 заставил забыть и о характере, и о привычках. Он просто потрясал! Человек среднего роста свободно расхаживал не только в фюзеляже, но не пригибался и в центральной части крыла. Оборудование чудовищной машины напоминало небольшой промышленный комбинат. Имелась даже самая настоящая малогабаритная электростанция для автономного энергоснабжения всех самолетных агрегатов... Различное оборудование, вооружение, системы и аппараты управления заполнили всю внутренность самолета диковинных размеров. М. М. Громов, передавая мне машину, охарактеризовал ее более чем кратко: „Хорошо летает. Сам увидишь“.

...Тридцать пять тонн металла и горючего дали себя знать сразу. Машина разбегалась грузно. На взлете не хватило руля высоты. Конструкторы возможность такого случая предусмотрели. Киваю второму пилоту Мише Нюхтикову, он нажимает кнопку электрического устройства

стабилизатора. Самолет послушно отрывается от полосы.

На этом корабле со стабилизатором вручную вообще не совладаешь. По площади он равен крылу одномоторного самолета. Вследствие недостаточной аэродинамической компенсации трудно управлять такой машиной, особенно при быстром изменении режима полета... К помощи электроуправления стабилизатором прибегали и на посадке, чтобы дожать самолет на три точки. Так оно и полагалось — руля высоты не хватало и здесь... На этот раз предстояло проверить поведение самолета при посменном выключении сначала одного, затем двух из шести моторов. Отключение одного мотора на пилотирование машины почти не сказывалось. Когда же выключили сразу два, и притом на одной стороне крыла, на хвостовом оперении появились сильные колебания. Поэкспериментировали второй, третий, пятый раз — то же самое: колебания возникают совершенно недопустимые, явно угрожающие разрушением воздушного корабля...»

Усилили хвостовую часть фюзеляжа, изменили регулировку руля высоты и, наконец, установили пулеметные башни на крыле. Вскоре ТБ-4 снова поступил в НИИ ВВС. Хотя дальнейшие испытания проходили относительно успешно, в серию машина принята не была из-за неудовлетворительных технических характеристик и высокой стоимости. При размахе крыла 54 метра и длине 32 метра на ТБ-4 получили максимальную скорость у земли — 200 км/ч, практический потолок — 2750 метров...

Проведенные испытания не удовлетворили военных: они отметили, что низкие летные качества самолета объясняются недостаточной мощностью двигателей. Аэродинамическая схема самолета удовлетворительна, но конструкция перетяжелена, запас топлива мал, самолет требует доработки. При постройке дублера необходимо было установить моторы с редукторами, существенно удлинив крыло.

В ноябре 1933 года у начальника ВВС РККА Я. И. Алксниса состоялось совещание по результатам испытаний АНТ-16, которое закрыло проект. Коллектив во главе с А. Н. Туполевым продолжил работу по созданию тяжелых многомоторных самолетов, предложив ряд новых проектов, в том числе АНТ-20, АНТ-24 и АНТ-26.

В 1932 году в СССР широко отмечалось 40-летие творческой деятельности А. М. Горького. Главный редактор журнала «Огонек» М. Е. Кольцов предложил построить в честь пролетарского писателя огромный агитационный самолет. Идея эта нашла поддержку у населения и в правительстве. Под председательством Кольцова был сформирован

Всесоюзный комитет по строительству агитсамолета, начался активный сбор денежных средств. За короткий срок было собрано шесть миллионов рублей и объявлен открытый конкурс.

Идея самолета-гиганта захватила Туполева.

— Не упустим шанс, — не раз вдохновенно повторял Андрей Николаевич, — горбом своим заработали мы право строить такой самолет.

Сделав предварительные расчеты восьмимоторного самолета и вместе с Б. М. Кондорским нарисовав эскиз, Туполев, не медля, поручил главные узлы проверенным бригадам: Петлякову — крыло, Архангельскому — фюзеляж, Некрасову — оперение, Сапрыкину — шасси, Погосскому и Енгибаряну — оборудование.

В 1933 году Туполев нередко дни напролет простаивал у кульмана — то решая одну из общих задач, то, вместе с Архангельским, Сапрыкиным или Погосским, вникая в какую-либо частность.

«Максим Горький» был таким же огромным тихоходным монопланом, как и АНТ-16, он целиком повторял аэродинамическую схему последнего: фюзеляж прямоугольного сечения, крыло толстого профиля, высокое неубирающееся шасси. Его проектированием и постройкой руководил специально организованный Всесоюзный комитет.

«К работе были привлечены ЦАГИ, ЦИАМ и другие институты, всего до ста учреждений и предприятий, — вспоминает В. Б. Шавров. — Разработка проекта и постройка самолета были поручены ЦАГИ. Еще в середине 1931 года коллектив под руководством А. Н. Туполева разработал эскизный проект пассажирского варианта бомбардировщика ТБ-4 с четырьмя двигателями М-35 с редуктором, получивший шифр АНТ-20. Теперь вместо пассажирского самолета АНТ-20 был пущен по тому же заказу „Максим Горький“. Самолет был создан в очень короткий срок. Изготовление самолета было начато 4 июля 1933 года на заводе опытных конструкций ЦАГИ, а 1 апреля закончено. В ночь на 3 апреля 1934 года машина была разобрана на крупные узлы и перевезена на Ходынку.

С 24 апреля специальная комиссия, в составе 200 (!) человек производила приемку самолета. Было выявлено более сотни недостатков. Их устранение шло до середины июня. 17 июня 1934 года летчик-испытатель М. М. Громов совершил первый полет продолжительностью 35 минут. 19 июня во время встречи челюскинцев состоялся второй полет — над Красной площадью, на высоте 150 метров, в сопровождении двух истребителей. С самолета на Москву было сброшено около 200 тысяч листовок. Михаил Громов через мощную бортовую радиостанцию приветствовал собравшихся. Многие запомнили гигантский самолет над

Москвой, листовки и „голос неба“ на всю жизнь.

Заводские испытания машины начались 22 июня. После их завершения 18 августа 1934 года самолет был передан в агитэскадрилью имени Горького в качестве ее флагманского самолета».

В отчетном докладе ГУАП за 1934 год было записано: «Самолет-гигант по своим размерам превосходит все существующие в мире сухопутные самолеты. Аэродинамические качества поставили самолет в разряд лучших экземпляров мировой авиационной техники».

Да, это был достойный флагман всего воздушного флота! Размерам и полетному весу «Максима Горького» мог позавидовать любой, самый большой самолет мировой авиации. Самолет поднимал в воздух восемь членов экипажа и 72 пассажира, имел максимальный взлетный вес 45 тонн. Его не зря называли агитационным. На борту располагались громкоговорящая установка, слышимая за 30 километров, несколько радиостанций, киноустановки, типография, фотолаборатория, АТС для внутренней связи на 16 номеров, пневмопочта, автономная электростанция... Словом, в арсенале у агитаторов оказались не только средства для вещания и выпуска летучих газет и листовок, но и поражающий воображение современный самолет, построенный на отечественном заводе советскими специалистами. Нужно ли говорить, какую веру в возможности молодой советской индустрии вселяла эта уникальная машина!

Многое на «Максиме Горьком» было в новинку даже выдавшим виды инженерам. Например, крыло необычно большого, прямо-таки планерного удлинения. Отношение длины крыла к его средней ширине составляло 8:2. Ведь чем длиннее крыло, тем по своим характеристикам оно ближе к крылу бесконечного удлинения, идеальному по аэродинамическому сопротивлению, но, к сожалению, немыслимому с точки зрения прочности. Была найдена золотая середина — в этом и сказался талант и опыт конструкторов, сумевших сделать гигантское крыло жестким и прочным.

Была у «Максима Горького» особенность, роднившая его с другими тяжелыми самолетами той поры — гофрированная обшивка. Она повышала жесткость и прочность элементов конструкции, требовала каркаса с более редким набором шпангоутов и стрингеров. Конечно, общая поверхность машины из-за гофрированной обшивки увеличивалась, повышалось и ее аэродинамическое сопротивление, но для невысоких скоростей в пределах 250 км/ч это не играло большой роли.

На «Максиме Горьком» пришлось поставить два дополнительных двигателя — седьмой и восьмой, так называемый тандем над фюзеляжем.

Тяги предусмотренных шести двигателей М-34Р не хватало — сказывалось тормозящее действие гофрированной поверхности великана.

Огромное аэродинамическое сопротивление новой машины тщательно изучалось, лично А. Н. Туполевым вместе с другими конструкторами, прежде всего с А. А. Архангельским, проводился детальный анализ его характеристик, были разработаны конкретные меры по его снижению, принятые при разработке других самолетов.

Новизна на гигантской машине проявлялась даже в мелочах: Туполев заметил, что дверь для входа в самолет пассажиров, располагавшаяся на правом борту, была узкой и неудобной, близкой по форме к перевернутому треугольнику. Он предложил в качестве «сений» использовать находившийся за крылом отсек, остававшийся пустым из соображений центровки. Отсюда, из двери отсека, была сделана трап-лестница, опускавшаяся тросами вниз. Поднявшись по трапу, пассажиры попадали в «сени», а оттуда — по своим местам.

18 мая 1935 года «Максим Горький» потерпел катастрофу, упав в районе Песчаных улиц — недалеко от нынешнего метро «Сокол». Опытный летчик Н. П. Благин, работавший ранее и на испытаниях туполевских машин ТБ-3, АНТ-29, АНТ-40, произведший облет геометрически подобного (уменьшенного в два раза) планера ТБ-6 — дальнейшего развития самолета-гиганта, сопровождая «Максим Горький» на своем истребителе И-5, пытался сделать мертвую петлю вокруг крыла гигантской машины, но, не рассчитав маневр, потерял скорость в верхней части петли и врезался в правое крыло самолета. По-видимому, на Н. П. Благина повлиял ажиотаж, сопровождавший полеты огромного самолета. Просчет в недопустимо рискованном пилотировании истребителя привел к трагической развязке: погибли 46 человек.

Трагедией поспешили воспользоваться антисоветские круги. В сентябре 1935 года в польской газете «Меч» было опубликовано якобы «письмо Благина» с соответствующими призывами и угрозами. Фальшивку тут же подхватили некоторые другие западные издания. Второе рождение забытое «письмо» пережило в России в 1990-е годы. Исследования, проведенные несколькими отечественными специалистами-историками, еще раз подтвердили полную несостоятельность «письма».

Эта авиакатастрофа глубоко потрясла Андрея Николаевича. В то время он находился в своей третьей командировке в США, в Чикаго.

«Рано утром мы готовились к отъезду в какой-то другой город. Все собрались в вестибюле гостиницы, ожидая Андрея Николаевича, — вспоминал позднее И. Н. Квитко. — Вдруг вбегает один из водителей

нашего автомобиля (это был безработный преподаватель ботаники в Массачусетском университете) с маленькой газеткой в руках и очень взволнованно говорит: „Смотрите, смотрите, что написано: погиб самолет 'Максим Горький'!“ В это время вошел Туполев и спросил: „В чем дело, почему так тихо?“ Ему рассказали о случившемся. Выражение его лица резко изменилось. Постояв молча, он опустился в кресло. Затем позвал А. А. Архангельского и меня и сказал: „Пошлите Харламову телеграмму, чтобы телеграфировал подробности“. Николай Михайлович Харламов был тогда начальником ЦАГИ.

До получения ответа в течение трех часов Андрей Николаевич находился в кресле, все молчали. В полученной от Харламова телеграмме было краткое описание катастрофы и фамилии погибших — сорока одного человека. Большинство из них мы хорошо знали. А в конце телеграммы была непонятная приписка: „Ждите уточнений“...

После получения телеграммы отпали всякие сомнения: гибель самолета и людей была свершившимся фактом. Андрей Николаевич расслабился, и у него закапали слезы. Он оставался в кресле до получения второй телеграммы. Во второй телеграмме многие фамилии погибших были заменены другими. Как позже стало известно, произошло это потому, что в первом списке были фамилии из полетного листа, а перед самым вылетом самолета некоторые уступили свою очередь другим.

Катастрофа произошла в воскресенье, в выходной день...

Посидев еще какое-то время, Андрей Николаевич, тяжело вздохнув, сказал: „До утра никуда не едем“, — и пошел в свой номер».

После гибели «Максима Горького» был построен его единственный дублер — гигантский пассажирский самолет ПС-124 (АНТ-40бис, Л-760). Эта машина летала на линии «Аэрофлота» Москва — Минеральные Воды до 1941 года, перевозя по 64 пассажира. Самолет оснащался уже шестью более мощными двигателями М-34ФРНВ (тандемная установка была убрана), а с 1940 года — АМ-35 мощностью 1200 л. с. В годы Великой Отечественной войны этот самолет использовался для перевозки грузов и был разбит на посадке в Ташкенте в декабре 1942 года, налетав всего 272 часа.

Приходилось слышать мнение, что в условиях все более обострявшейся международной обстановки основные усилия необходимо было сосредоточить на проектировании и строительстве боевых самолетов, что полеты «Максима Горького» отдавали показухой и привели к напрасному расходованию средств. Но утверждение людей в вере в отечественную авиацию, рост авторитета летного труда и международного

престижа Советского Союза невозможно оценить в финансовых терминах. Практический опыт, полученный при постройке и испытаниях «Максима Горького», обобщенный в ЦАГИ, был использован и при строительстве четырехмоторного Пе-8, и при строительстве послевоенных гигантов в ОКБ Туполева и Ильюшина, Мясничева и Антонова.

В феврале 1935 года, когда «Максим Горький» еще совершал демонстрационно-испытательные полеты, руководство СССР направило правительственную комиссию из семнадцати специалистов, руководимую А. Н. Туполевым, для ознакомления с авиационной промышленностью США. Одновременно комиссия выполнила и поставленную перед ней задачу по выбору и закупке лучших образцов американской авиационной техники. По ее рекомендации была куплена лицензия на изготовление самолета ДС-3 (впоследствии Ли-2) с отработанным плазово-шаблонным методом производства самолетов, широко использованным при массовом выпуске самолетов во время Великой Отечественной войны и после нее.

«Мы там приобрели ряд лицензий, в том числе и для некоторых специальных производств, — вспоминал позднее Туполев. — Не смогли мы приобрести лицензий на крупное серийное производство металлических конструкций, потому что „Алюминелкомпани“ запросила от нас за лицензию по организации технической помощи по алюминию сто миллионов долларов. В то время доллар был дорогой и трата ста миллионов для Советского Союза — это было просто недопустимо. Так как купить лицензию на металлические конструкции было невозможно, то было принято другое решение: заказать аванпроект по созданию завода по разработке металлических конструкций для дюралюминия по самым последним методикам, по которым работают сейчас американцы, заказать такой аванпроект, в который бы входило все лучшее на то время оборудование. Стоимость этого проекта была какой-то малой долей стоимости всей лицензии.

А на деньги, которые нам были отпущены, мы купили оборудование, которое входило в эти самые последние проекты и которого хватило у нас в Советском Союзе для того, чтобы оборудовать два новых завода по изготовлению дюралюминия и полуфабрикатов самыми последними методами. Это помогло, собственно говоря, и обеспечило становление металлического самолетостроения в крупной серии».

М. А. Тайц, входивший в состав комиссии, вспоминал: «Часто, докладывая Андрею Николаевичу об увиденном и услышанном за день, я был поражен его широким кругозором, умением быстро вникать и охватывать основное существо нового для него вопроса, связанного с

эксплуатацией самолетов, его заинтересованностью всем новым, имевшим отношение к авиации, быстротой реакции и принятия решения.

Как-то я рассказал ему, что американские аэродромы оборудованы телетайпами. Андрей Николаевич, выяснив назначение и методы использования телетайпов на аэродромах для передачи метеосводок и телеобслуживания самолетов на трассах, спросил меня:

— Надо купить их?

— Да, — ответил я, — их у нас не делают.

— Сколько?

— Три, чтобы два установить на какой-либо трассе, а один для изучения.

Решение Андреем Николаевичем было принято: „Скажи Соколову-Соколенку (фамилия уполномоченного торгового представителя в Амторге^[45]. — Н. Б.), чтобы он договорился о закупке трех экземпляров телетайпов“. Еще до нашего отъезда из США телетайпы были закуплены и отправлены в СССР».

По возвращении из США члены комиссии широко осветили в статьях состояние самолетостроения и авиационных научно-исследовательских институтов и лабораторий. По результатам этой командировки в нашей авиационной промышленности был внедрен ряд новых технологических процессов, методов исследований и конструкций.

Об одной из таких работ вспоминал член комиссии, впоследствии главный металлург завода И. Л. Головин: «Страстный интерес Андрея Николаевича ко всему новому в самолетостроении ярко проявлялся в поездке по Франции и Америке... По возвращении из командировки Андрей Николаевич предложил сразу заняться внедрением ряда новых конструкций и технологических процессов, увиденных во время командировки, в том числе разработкой конструкций сварных баков вместо клепаных. Эта большая работа целиком была сделана силами ОКБ А. Н. Туполева и внедрена затем в серийное производство».

Очень скоро технология сварки, разработанная у Туполева, была внедрена в других конструкторских бюро. Сварные баки эксплуатировались во время Великой Отечественной войны на всех боевых самолетах.

Решение новых проблем силами своего коллектива, когда специализированные институты или организации не брались за их решение, считая трудными или невыполнимыми, было характерной особенностью творческого метода Андрея Николаевича. Доказав у себя в ОКБ или на заводе, что проблема решается, он открывал путь к ее

реализации в масштабе страны. Так было с использованием металла в конструкции самолетов после успешного применения в аэросанях и глissерах, с внедрением электрохимической защиты металла от коррозии, с созданием советского воздушного винта изменяемого шага, с внедрением атомно-водородной сварки, стального литья, магниевых сплавов. Так создавались конструкция и технология изготовления мягких топливных баков (для этого был создан специальный цех), герметизирующие материалы, обтекатели радиолокационных антенн... Так появился целый ряд новых материалов и технологических процессов.

Государственный размах, широта мышления, огромный организаторский талант и успехи, достигнутые А. Н. Туполевым в самолетостроении, были высоко оценены наркомом Г. К. Орджоникидзе. Видя в Туполеве руководителя государственного масштаба, способного обеспечить быстрый подъем нашей авиационной промышленности, Орджоникидзе предложил ему занять пост главного инженера Главного управления авиационной промышленности (ГУАП). Как вспоминал Андрей Николаевич, Орджоникидзе неоднократно предлагал ему занять этот пост, однако он отказывался, отвечая: «Я конструктор, и хочу быть конструктором...»

«Когда я в третий раз пришел к нему, — вспоминает Андрей Николаевич, — он говорит: „Ну что ж, если ты не хочешь нам помочь, тогда иди, работай конструктором“. При такой постановке вопроса я сказал: „Товарищ Серго, если Вы считаете, что я так Вам нужен, то я согласен“».

5 января 1936 года А. Н. Туполев был назначен первым заместителем начальника ГУАП и главным инженером Народного комиссариата тяжелой промышленности (НКТП); при этом он был оставлен главным конструктором и руководителем отдела опытного самолетостроения ЦАГИ. На посту первого заместителя ГУАП Андрей Николаевич продолжил дела, начатые еще П. И. Барановым.

«Я стал работать по промышленности, — вспоминает Андрей Николаевич. — Трудно было, очень трудно. Помню, мы с М. М. Кагановичем приехали на один из больших комбинатов, создававшихся еще при Петре Ионовиче. Больше половины строительства было законсервировано. Петр Ионович задумал создать этот комбинат из ряда заводов: авиационного самолетного, моторного, агрегатного и завода каких-то деталей. После гибели Петра Ионовича строительство большинства из них не было начато. Походили мы с Кагановичем по этому заводу, и он меня спрашивает: „Что же делать?“ Я говорю: „Восстановить, что было

задумано“. И такое решение было принято. И что здесь характерно: когда подняли чертежи моторного завода, вся документация оказалась полностью на уровне дня — не потребовалось ни одного нового чертежа, чтобы создать этот завод и восстановить все оборудование так, как оно было задумано при Петре Ионовиче Баранове. Настолько велик у него кругозор, настолько правильно и широко он мыслил».

За год и девять месяцев (с начала 1936-го по октябрь 1937 года), которые Андрей Николаевич был в руководстве ГУАП, возобновляется строительство авиационных промышленных комплексов и организуется строительство новых, реконструируются старые заводы. Это существенно упростило во время Великой Отечественной войны перебазирование авиационной промышленности и ускорило налаживание массового выпуска авиационной боевой техники в городах Сибири и Урала.

Орджоникидзе поддерживал энергичные усилия Андрея Николаевича, направленные на достижение нашей промышленностью мирового уровня: дальнейшее развитие серийного производства, широкое внедрение новых технологических процессов, развитие авиационной металлургии.

«Нужно было развивать заводы и людей, — вспоминал Андрей Николаевич, — готовить не только инженеров, но и рабочих.

Заводы еще не начали работать, и не потому они не начали работать, что не было станков, что не было чертежей, а потому, что не было таких людей, которые могли бы работать. Все думали тогда, что можно заменить директора и все будет в порядке, но дело было не в этом, надо было подготовить людей, которые могли бы все сделать, эта работа была широко развернута в Советском Союзе, и это дело крепко осознала наша партия.

Но в то время в Америке не было большого производства самолетов, зато было массовое производство автомобилей, и надо было суметь сюда к нам привезти американскую технику таким образом, чтобы на базе автомобильной техники мы смогли бы сделать то, что нам требовалось в авиации. Я должен сказать о том, что в это время трудно было осуществить перенесение американской техники сюда к нам, и не потому, что мы не осознавали, что это надо сделать. Мы это осознали, но в то время у Сталина было такое убеждение, что мы сами настолько сильны, что решительно все станки сможем сделать сами. И вот когда я пришел к Серго Орджоникидзе и сказал ему, что надо закупить за границей специальные станки, то Серго прямо мне сказал: „Товарищ Туполев, я не смогу Вам в этом помочь“. Я ему говорю: „Но Вам ясно, что так надо?“ Он сказал мне: „Я думаю, что Вы правы, но помочь не могу. Сталин убежден, что мы все сейчас имеем, все можем сделать сами“.

Я докладывал Сталину о покупке этих станков. О том, что нам нужно 3,5 миллиона долларов на станки. Но он сказал: „Почему? Мы все можем сделать сами“. Я сказал, что это не так. Он поручил создать комиссию, которая установила, что таких станков мы не делаем. Это была первая ласточка, когда мы получили 3,5 миллиона долларов на развитие авиации.

Прошло полгода, и мы уже имели 70 миллионов долларов на приобретение станков. Мы приобрели 20 тысяч станков, включая такие, на которых строилась и автомобильная промышленность, и оборудование, на котором можно было массово строить самолеты».

Морские лодки, разведчики, крейсера

Летающая лодка МДР-4 стала первой и единственной туполевской машиной такого класса, принятой на вооружение. Все остальные лодочные гидросамолеты, созданные этим коллективом, остались лишь опытными образцами. Строго говоря, лодка эта не совсем туполевская. Ее «родословная» происходит от самолета МДР-3, спроектированного в морской бригаде ЦКБ на заводе № 39 имени Менжинского под руководством И. В. Четверикова. Работы над новым дальним разведчиком велись там с весны 1930 года. Машина имела «фирменное» обозначение самолет «11» и военное МДР-3. В ее чертах просматривалось много общего с немецкими лодками Рорбаха и с туполевским АНТ-8 (МДР-2), но и отличий было немало. Толстое крыло лежало на лодке сверху, но являлось не свободнонесущим, а подкосным. Между двумя киями хвостового оперения находился стабилизатор (эту идею, как и крыло, заимствовали у бомбардировщика ТБ-5). МДР-3 оснащался четырьмя немецкими моторами БМВ VI, размещенными тандемно в двух установках, каждая из которых располагалась над центропланом на невысоких фермах. Для обшивки крыла в основном использовалось полотно, и лишь центроплан сверху покрывался гофрированным дюралем. У концов центроплана крепились два поплавка, обеспечивавших поперечную остойчивость гидросамолета. Лодка выполнялась цельнометаллической. Конструкция являлась достаточно традиционной — силовой набор состоял из кильбалки, кильсонов, стрингеров и шпангоутов. К бортам должен был приклепываться фальшборт, предохранявший от повреждений при ударах о причал. Лодка делилась на шесть водонепроницаемых отсеков. В экипаж МДР-3 входили семь человек. Вооружение состояло из четырех установок со спаренными 7,62-миллиметровыми пулеметами ДА и двух 250-килограммовых бомб на наружной подвеске. В январе 1931 года модель МДР-3 испытывали в только что построенном гидроканале ЦАГИ. Результаты «протасок» обнадеживали. Обводы лодки подобрали удачно. Весной того же года началось изготовление первых узлов опытного образца самолета, а в декабре его постройку уже закончили. Первый полет совершил летчик-испытатель Б. Л. Бухгольц 15 января 1932 года. На борту находился и И. В. Четвериков. На заводских испытаниях МДР-3 неплохо вел себя на воде, оказался устойчивым в полете, посадка выполнялась без проблем. Но военных не могли удовлетворить малая скорость, низкая

скороподъемность и небольшой практический потолок. Выявились и просчеты конструктивного порядка. В частности, воздушный поток от tandemных винтов вызывал тряску хвостового оперения. МДР-3 забраковали, хотя он уже закладывался в планы серийного производства — хотели строить до двухсот штук в год. Но поскольку машина имела целый ряд положительных качеств, таких как большая дальность и длительная продолжительность полета, конструкцию решили дорабатывать. Но эту работу поручили не Четверикову, а самому сильному тогда конструкторскому коллективу страны КОСОС ЦАГИ во главе с. Туполевым. Переделкой МДР-3 занялась бригада, руководимая И. И. Погосским. В КОСОСе имелись свои наработки по большой летающей лодке. В мае 1929 года Инспекция Гражданского воздушного флота предложила ЦАГИ свои требования к пассажирскому гидросамолету с тремя двигателями по 300 л. с. (подразумевались французский «Гном-Рон Титан» или американский «Райт» J6). С предварительным проектом заказчик смог ознакомиться уже в июле того же года. Это был свободнонесущий моноплан с тремя моторами, стоявшими на пилонах над центропланом. Два двигателя имели тянущие винты и один — толкающий. Но в целом требования ГВФ туполевцы сочли нереальными. Работы по этому проекту прекратились. В 1931–1932 годах разрабатывался военный вариант этой же конструкции с гораздо более мощными двигателями М-34 и всеми тянущими винтами. Это был морской разведчик-бомбардировщик, вооруженный пятью пулеметами, 20-миллиметровой пушкой и способный нести до 2000 килограммов бомб. Но дело опять ограничилось проектом. И вот в феврале 1933 года КОСОС приступил к проектированию модернизированного варианта МДР-3, получившего в ЦАГИ обозначение АНТ-27. Поскольку предусматривались очень большие изменения, то Управление ВВС (УВВС), в ведении которого тогда находилась морская авиация, тоже изменило обозначение машины на МДР-4.

Доработка превратилась в создание нового самолета, совместившего черты туполевских проектов и МДР-3, от которого сохранились лишь общие обводы лодки. Самолет стал трехмоторным, со свободнонесущим крылом и однокилевым оперением. Высоко поднятый стабилизатор расположили в плоскости осей воздушных винтов, рассчитывая на то, что улучшение обдувки оперения избавит от тряски. По сравнению с МДР-3 площадь крыла увеличили на 25 квадратных метров. Стабилизатор больше не требовался, поскольку сам стабилизатор выполнили с изменяемым в полете углом установки. Новое крыло состояло из трехлонжеронного центроплана с дюралевой обшивкой и консолей, обтянутых полотном, что

было совершенно нетипично для самолетов Туполева. Концы отъемных частей крыла представляли собой съемные водонепроницаемые отсеки. АНТ-27 проектировался в трех вариантах: дальний разведчик, тяжелый бомбардировщик и пассажирский самолет на 14 мест. У разведчика экипаж состоял из пяти человек: штурман (он же передний стрелок), два пилота, бортмеханик и кормовой стрелок. В варианте бомбардировщика добавлялись еще двое: радист-бомбардир в передней кабине и стрелок пушечной установки. В целом по боевым возможностям АНТ-27 существенно превосходил МДР-3. Заказчики проект одобрили.

На постройку опытного образца отвели срок до 1 декабря 1933 года. Морской авиации нужен был новый дальний разведчик и бомбардировщик. Состоявшие на вооружении немецкие летающие лодки «Дорнье-Валь» (ДВ) давно устарели, несмотря на проведенную модернизацию. Но не все в руководстве вооруженных сил сохраняли уверенность в успешном завершении работы туполевского коллектива.

На состоявшемся 14 марта 1933 года совещании в штабе РККА, посвященном проблемам развития морской авиации, начальник Военно-морских сил В. М. Орлов, памятуя о предыдущих неудачах при попытках создать отечественную летающую лодку подобного класса, ратовал за покупку в Италии гидропланов-катамаранов «Савойя» S-55. Ему возразил начальник штаба ВВС В. В. Хрипин, считавший создание МДР-4 вполне реальным. В конце концов, за Хрипиным оказалось большинство присутствовавших. Самолет завершили к 7 марта 1934 года и через три дня в разобранном виде отправили из Москвы в Севастополь, где находилось Морское отделение экспериментально-летных испытаний и доводки (МОЭЛИД) ЦАГИ. Там машину собрали, провели регулировку и подготовили к первому вылету. 8 апреля летчик Т. В. Рябенко поднял самолет в воздух. Во всех последующих полетах АНТ-27 пилотировал А. А. Волынский. В испытаниях принял участие старый друг и соратник Туполева И. И. Погосский, неоднократно лично поднимавшийся в воздух. В целом полеты проходили нормально, летчики лишь жаловались на поведение самолета при взлете, так как он непривычно реагировал на принятый в то время разбег с раскачкой.

15 апреля 1934 года, на взлете, на глазах Туполева, самолет потерпел катастрофу и Иван Иванович Погосский, с которым он был знаком уже более двадцати лет, погиб.

Гибель старого друга, в которой Туполев винил прежде всего самого себя, произвела на него самое тяжелое впечатление. После катастрофы, наспех сдав дела, он уехал из Севастополя, по телефону доложил

Орджоникидзе о катастрофе и несколько дней не появлялся в ОКБ и не выходил на связь. Это был редчайший, если не единственный случай в биографии Туполева.

Установка новых моторов несколько увеличила нагрузки, и, возможно, проявились незамеченные дефекты прошивки. Судьба дублера не повлияла на решение о серийном производстве. В начале 1936 года МДР-4, официально переименованный в МТБ-4 (морской торпедоносец-бомбардировщик), был официально принят на вооружение ВВС РККА, правда, как «переходный». Это означало, что машина будет эксплуатироваться временно, до поступления более современной техники. В качестве таковой рассматривался четырехмоторный АНТ-44 (МТБ-2), работа над которым уже начиналась. К серийному выпуску МДР-4 стали готовиться гораздо раньше. Еще 31 марта 1934 года ЦАГИ заключил договор с Таганрогским заводом, по которому брал обязательства обеспечить необходимую техническую документацию и оказать помощь в процессе внедрения машины в производство. 27 января 1936 года ГУАП установило заводу новое задание — к концу года собрать 16 лодок. Но предприятие, строившее в основном деревянные самолеты, осваивало МДР-4 с большими сложностями и к новому году выпустило только пять машин.

Заводские испытания головного самолета начались 29 апреля 1936 года и проходили в двух вариантах загрузки — разведчик и бомбардировщик. По стрелковому вооружению они теперь не различались. На всех серийных машинах стояли по три пулемета ШКАС. В план 1937 года включили лишь десять МДР-4: уже всю шла подготовка к приобретению лицензий в США, а с намеченной для производства в СССР летающей лодкой «Консолидейтед 28» (более известной как «Каталина») МДР-4 конкурировать, безусловно, не мог. Таганрогский завод действительно собрал в 1937 году десять туполевских гидросамолетов.

Машины, первоначально оснащенные двигателями М-34Р, позднее были переведены на более мощные М-34РН. По крайней мере один самолет получил еще более совершенные М-34ФРН. Это был так называемый переходный вариант к модернизированному МДР-4Р, проект которого начали разрабатывать в декабре 1935 года с учетом опыта постройки дублера. Кроме новых двигателей, на нем решили упрочить крыло, заменить полотно на консолях гладкой алюминиевой обшивкой, переделать центроплан и поплавки, установить новую пулеметную башню и предусмотрели применение съемного лыжного шасси. Однако позднее МДР-4Р исключили из плана опытного строительства.

Летающие лодки, принятые военными, поступили в ВВС Черноморского флота, но сколь-нибудь широкой эксплуатации этих машин не было. В документах ВВС машины этого типа называются как бомбардировщики МТБ-1. Летала на них только 124-я морская тяжелая эскадрилья, базировавшаяся в Севастополе.

АНТ-22, или МК-1, был двухлодочным цельнометаллическим гидросамолетом с шестью двигателями АМ-34Р в трех tandemных (сдвоенных) установках на центроплане. Самолет этот уникален, он был крупнейшим из когда-либо построенных самолетов этой схемы. Назначение — морской крейсер, дальний разведчик открытого моря и бомбардировщик. Проектирование вела бригада гидросамролетов КОСОС под руководством И. И. Погосского при личном участии Туполева. Андрей Николаевич любил гидросамолеты и всегда подходил к их проектированию с особым интересом. Работая над гидросамолетами, он говорил, что чувствует дыхание молодости, и называл себя «небыводным», добавляя, что земноводных он перерос.

Новая машина получилась большой — взлетный вес до 32,5 тонны, способной брать до пяти тонн бомб, относительно хорошо защищенной — шесть пулеметов и две пушки. Отличные гидродинамические качества, хорошая управляемость и устойчивость не могли компенсировать низкой скорости (около 200 км/ч) и скороподъемности.

Самолет имел ряд особенностей в схеме и конструкции. Размах и площадь крыла были значительны по сравнению с длиной лодок. Крыло было сделано бипланым расчалочным, чтобы усилить жесткость всей системы. Корпуса лодок имели относительно большие ширину и водоизмещение и при этом сильно развитую притуплённую носовую часть, значительно большую, чем требовалось по условиям плавучести. Это обеспечивало отличную мореходность гидросамолета, но увеличивало его массу.

Конструктивно лодки были выполнены как поплавки, нижняя широкая часть их замыкалась сверху водонепроницаемым полом с большими люками для осмотра, были в них и килевые балки. Лодки были взаимозаменяемые. Часть корпуса лодок выше пола была сравнительно легкой и несла хвостовое оперение. Масса пустого самолета составляла 21,6 тонны, взлетный вес (с перегрузкой) — до 43 тонн.

Заводские испытания самолета были начаты 8 августа 1934 года и продолжались до 8 мая 1935 года. Была достигнута скорость 233 км/ч, потолок — 3500 метров, при наружной подвеске бомб максимальная скорость была 205 км/ч, крейсерская 180 км/ч, потолок — до 2250 метров.

Испытания показали, что самолет МК-1 обладает хорошими обводами и гидродинамикой, мог взлетать и садиться в открытом море на волне до полутора метров при ветре 8—12 м/с, выдерживал длительную стоянку на море, буксировку и мог рулить в еще худших условиях.

Однако по своим летным качествам самолет уже не отвечал требованиям ВВС к морскому крейсеру, разведчику и бомбардировщику. Было решено доработать самолет, установить более мощные двигатели с нагнетателями и провести другие мероприятия, но выполнено это не было. Но и без этих доработок самолет имел такие качества, которые позволяли использовать его для установления международных рекордов.

Так, 8 декабря 1936 года летчики Т. В. Рябенко и Д. Н. Ильинский поднялись на высоту 1942 метра с грузом 10 тонн, а затем 13 тонн. Это был новый мировой рекорд, увы, вновь неофициальный.

При работе над АНТ-22, по настоянию Туполева, силами ЦАГИ была проведена оценка эффективности винтов в тандемной установке. Туполев, как превосходный аэродинамик, давно сомневался в эффективности толкающих винтов на тандемных установках. Был поставлен эксперимент по оценке эффективности тянущего и толкающего соосных винтов. Эксперимент показал, что в результате воздействия турбулентной спутной струи от тянущего винта на толкающий винт его эффективность понижается более чем на 40 процентов. Правда, Андрей Николаевич усомнился в чистоте эксперимента, справедливо полагая, что толкающий винт оказывает также негативное воздействие на винт тянущий, внося дополнительную нестабильность в потоки вокруг него. Тем самым на применении тандемных установок была поставлена научно обоснованная точка.

Андрей Николаевич, в силу своего характера, всегда был готов не только исправить чертеж или обратиться с ходатайством на самый верх, но мог взять молоток и встать к наковальне или часами находиться на полноразмерной деревянной модели самолета, мелом отмечая неудовлетворительные с точки зрения аэродинамики сопряжения форм проектируемой машины.

Интересны свидетельства В. К. Фетисова, в то время инженера-строителя, о работе с Туполевым при подготовке строительства гидроспуска для испытаний гидросамолетов на Химкинском водохранилище в июне 1936 года:

«На следующий день я докладывал Андрею Николаевичу о результатах изысканий. Выслушав, он коротко сказал:

— Едем!

Выходя из кабинета, бросил секретарю:

— Я уехал в Тушино.

Ко мне:

— Трех часов хватит?

— Вполне.

— Буду через три часа.

Когда проехали Белорусский вокзал, Андрей Николаевич, повернув вполоборота голову, спросил:

— Дорогу знаешь, куда ехать?

— Нет, — растерянно ответил я.

— А где же ты был? — хмуро спросил он.

— Андрей Николаевич! Я ехал автобусом по Ленинградскому шоссе. А площадка на противоположном берегу хранилища.

— А куда надо попасть? — вмешался шофер.

— В Тушино.

— Тогда по Волоколамскому шоссе и сразу за мостом направо.

Лицо Андрея Николаевича подобрело.

— Где проходил геодезическую практику?

— На Урале. В районе станции Гороблагодатской.

— Как нумеруется квартальный столб на просеках?

— Две смежные цифры низшего порядка указывают на север. Две смежные цифры высшего порядка указывают на юг.

— В лесу блудил? Плакал?

— Приходилось.

— Мне тоже приходилось блудить, пока не узнал это золотое правило.

— Андрей Николаевич! А вы откуда так хорошо знаете геодезию?

— Уездный землемер обязан ее знать. Я им работал в ранней юности.

Нас рано приучали зарабатывать свой хлеб.

Через несколько минут мы были на площадке. Придирчиво осмотрев местность и особенно площадку, спросил:

— Профиль снял?

— Снял. Посмотрите.

Я передал ему миллиметровку с планом и профилем берега и дна будущего сооружения, построенным мною по геоподоснове. Внимательно изучив профиль, он спросил:

— Через сколько горизонтали на картах?

— Через полметра!

Профессиональность поставленного вопроса еще раз убедила меня в его хорошем знании геодезии.

— Проверим! Плавать и нырять умеешь?

Отплыв метров 20–25, он нырнул, за ним и я. Вынырнув, спросил:

— Достал дно?

— Нет.

— Тогда попытаемся стоя!

Всплыв на поверхность, тряхнув головой и оглядевшись, я услышал:

— Достал?

— Нет.

— Плыдем обратно.

К берегу он плыл саженками, попеременно выбрасывая правую и левую руки. Я пытался не отставать. Берега он достиг первым.

Вернувшись в Москву, Андрей Николаевич отпустил меня обедать. Через 30–40 минут он передал мне техническое задание, напечатанное на машинке, подписанное им...

Через месяц мы закончили строительство гидроспуска. Все сооружения были приняты заместителем Андрея Николаевича по гидросамолетостроению А. П. Голубковым. Можно было начинать испытание гидросамолетов в столице».

Всё выше и выше

До середины 1930-х годов на линиях «Аэрофлота» использовались в основном самолеты К-5, ХАИ-1 и ПС-9, перевозившие семь — девять пассажиров на расстояние до тысячи километров со скоростью 150–300 км/ч. Пришло время, и они устарели. «Аэрофлот» требовал новых, более совершенных машин. В 1933 году французскому конструктору Андре Лявиллю, работавшему по контракту в СССР, было дано задание на проектирование пассажирского самолета. Весной 1935-го начались летные испытания машины, получившей обозначение ЗИГ-1. Вначале все шло удачно, но 27 ноября самолет потерпел катастрофу вследствие бафтинга стабилизатора. В это же время Р. Л. Бартини разрабатывал пассажирский «Сталь-7». Пока шло расследование причины катастрофы ЗИГ-1, дорабатывалась его конструкция и изготавливался второй экземпляр, в ОКБ Туполева полным ходом велось проектирование самолета аналогичного назначения. Получение задания на разработку скоростной пассажирской машины совпало с созданием бомбардировщика СБ, показавшего в одном из полетов скорость 404 км/ч. Руководитель бригады А. А. Архангельский решил максимально использовать в новом самолете уже испытанные агрегаты и узлы боевой машины.

Подобным путем, позволяющим сократить сроки и стоимость разработки пассажирских самолетов, пользовались и раньше. Так, в ПС-9 от разведчика Р-6 заимствовали крыло и винтомоторную установку. Для АНТ-14 использовали крыло, оперение, шасси от бомбардировщика ТБ-3. Этим же путем нередко шли конструкторы и в послевоенные годы. Достаточно вспомнить Ан-10, Ту-104 и другие машины. «Основной целью, — писал впоследствии А. А. Архангельский, — было создание скоростного пассажирского самолета с тем новейшим оборудованием, которое обеспечило бы наибольший комфорт пассажиру и максимальную безопасность полета...»

Эти замыслы в значительной степени удалось реализовать в АНТ-35. 17 сентября 1936 года газета «Известия» опубликовала рапорт авиастроителей Сталину:

«Выполняя задание партии и правительства по созданию скоростных пассажирских самолетов, коллектив Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) и завода опытных конструкций сконструировал и построил опытный образец такой машины АНТ-35. 15

сентября самолет АНТ-35, пилотируемый шеф-пилотом ЦАГИ Героем Советского Союза тов. М. М. Грозовым, совершил перелет из Москвы в Ленинград и обратно в рекордно короткий срок, покрыв дистанцию в 1266 км за 3 часа 38 минут со средней скоростью 350 км/ч. Самолет имел на борту 7 человек экипажа и пассажиров. Коллектив ЦАГИ и завода опытных конструкций обещает Вам не останавливаться на достигнутом и вести борьбу и впредь за создание самолетов еще более высокого качества, обеспечивающих мощь нашего воздушного флота и оборону нашей великой страны».

После успешно проведенного первого этапа летных испытаний АНТ-35 (ЦАГИ-35), позволившего принять решение о демонстрации его на XV авиационном салоне в Париже, новый самолет передали на опытный завод для дооборудования кабины, упрочнения некоторых элементов конструкции, а также замены двигателей «Гном-Рон» 14К на лицензионный двигатель М-85. В ноябре 1936-го экипаж в составе М. М. Грозова, второго пилота С. С. Корзинщикова, штурмана С. А. Данилина и механика Аникина в сложных метеоусловиях совершил перелет по маршруту Москва — Кенигсберг — Кельн — Париж.

На авиационном салоне АНТ-35 получил высокую оценку. Оказалось, что из десяти представленных транспортных самолетов АНТ-35 и французский «Бреге» 470-Т имеют самые высокие летно-тактические характеристики. АНТ-35 отличался не только высокой крейсерской скоростью. Он мог продолжать полет на одном моторе, что повышало безопасность полетов. Оценивая результаты выставки, английский журнал «Флайт» писал: «Из представленных гражданских самолетов наибольший интерес представляют два русских АНТ-25 и АНТ-35, которые показали, что два последних года Россия шла по пути технического прогресса».

Посетившие выставку президент Франции и министр авиации обратили особое внимание на комфорт в АНТ-35, где кабины пилотов и пассажиров отапливались и вентилировались, причем пассажиры имели индивидуальные вентиляцию и освещение. Однако АНТ-35 не удовлетворял главного заказчика — компанию «Аэрофлот». Среди недостатков отмечалось, что высота салона не позволяла пассажирам перемещаться по нему в полный рост. Второй экземпляр самолета, получивший обозначение АНТ-35бис, отличался большей длиной и высотой фюзеляжа. Вместо двигателей М-85 установили более мощные М-62ИР с границей высотности около 1500 метров.

В 1937 году, после ареста А. Н. Туполева, этот самолет под обозначением ПС-35 (пассажирский самолет) был запущен в серию на

заводе № 22. Первоначально планировалось выпустить 150 машин, затем их число сократили до пятидесяти. Но и этот план остался на бумаге. Всего было построено девять самолетов. В период с 1938 по 1941 год ПС-35 эксплуатировались на линиях Москва — Львов, Москва — Одесса, Москва — Ленинград. 1 сентября 1937 года начались полеты на линии Москва — Рига — Стокгольм, затем на линии Москва — Прага.

Начиная с ПС-35, в состав экипажей самолетов «Аэрофлота» стали включать стюардесс. Первой стюардессой «Аэрофлота» по праву можно считать Э. Городецкую, первоначально зачисленную, правда, на должность кладовщицы.

В годы Великой Отечественной войны ПС-35, как и все его крылатые собратья, были переведены на военные рельсы. Пилотируемые летчиками гражданской авиации, они доставляли срочные грузы и пассажиров на прифронтовые аэродромы. В довоенные годы требования к самолетам очень быстро менялись. Главный акцент делался на скорость, что объясняется низким процентом пассажирских перевозок «Аэрофлота». В 1934 году, когда началось проектирование АНТ-35, был объявлен конкурс на скоростные пассажирские самолеты. Согласно тактико-техническим требованиям, максимальная скорость машин этого класса должна достигать 400–420 км/ч. Особенностью самолетов ЗИГ-1, ПС-35, «Сталь-7» была предельно обжатая площадь поперечного сечения фюзеляжа, сделанная для снижения лобового сопротивления.

В конце 1930-х годов требования к пассажирской машине еще раз изменились. В соответствии с ними была закуплена лицензия на производство американского самолета «Дуглас» DC-3, строившегося в нашей стране под индексом ПС-84 (Ли-2), более полно отвечавшего требованиям «Аэрофлота» и прослужившего до конца 1960-х годов. При той же мощности двигателей, что и у ПС-35, он имел большую грузоподъемность при меньшей скорости.

По задумке Андрея Николаевича, самолет этот был дальнейшим развитием РД-ВВ, но с двумя двигателями. Над проектом такого самолета работала с декабря 1934 года бригада П. О. Сухого под общим руководством А. Н. Туполева. Дальний бомбардировщик АНТ-37 (ДБ-2), оснащенный двумя звездообразными двигателями М-85 (копия французского мотора «Гном-Рон» 14К) мощностью 800 л. с., поднялся в воздух 16 июня 1935 года. 20 июля в воздухе произошло разрушение фюзеляжа за крылом. Причиной были вибрации горизонтального оперения, вызванные производственным дефектом в подъемнике стабилизатора. Летчик-испытатель К. К. Попов и ведущий инженер М. М. Егоров

спаслись, погиб электротехник. Происшествие было неожиданным и послужило основанием для дальнейших исследовательских работ по флаттеру и бафтингу с целью добиться устранения этих явлений во всяком новом самолете, что явилось де-факто неразрешимой задачей.

В самолете-дублере ДБ-2, строившемся почти одновременно, были сделаны силовые зализы крыла и усилен фюзеляж, причем его масса изменилась незначительно.

Самолет испытывался в 1936 году в НИИ ВВС и показал дальность полета с 1000 килограммов бомб — 5000 километров при средней скорости 213 км/ч. Но для того времени эти качества, кроме дальности, были уже недостаточны, и как бомбардировщик самолет принят не был.

24–25 сентября 1938 года женский экипаж Валентины Гризодубовой (штурман Марина Раскова, второй пилот Полина Осипенко) совершил дальний беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток на самолете АНТ-37 «Родина». Туполев в то время был в заключении, и эта его машина получила новое название — ЦАГИ-37. За 26 часов 29 минут экипаж Гризодубовой преодолел расстояние 6450 километров (по прямой — 5910 километров), установив тем самым мировой *женский* рекорд дальности полета.

В том историческом полете не все было гладко. Гризодубова опасалась, что застекленная кабина в носовой части самолета может разбиться при сложной посадке, и поэтому приказала находящейся там Расковой покинуть машину с парашютом. Переносные радиостанции были в то время редкостью, и после прыжка «потерявшуюся» Раскову искали в тайге девять суток.

Оставшиеся в самолете Гризодубова и Осипенко летели до полной выработки топлива. Им удалось совершить посадку на поверхность замерзшего озера без шасси, практически не повредив самолет. Позднее муж Гризодубовой, летчик-испытатель В. А. Соколов, перегнал самолет в Москву.

За этот рекордный перелет В. С. Гризодубовой, П. Д. Осипенко и М. М. Расковой были присвоены звания Героев Советского Союза. Они стали первыми женщинами, удостоенными этого высокого звания.

Андрей Николаевич Туполев, находясь вместе с товарищами в изоляции в Болшеве, внимательно следил за полетом по радио и по газетам. По-своему, образно и сдержанно, он комментировал его, радовался удачному завершению перелета.

В становлении бомбардировочной авиации страны ОКБ А. Н. Туполева к тому времени заняло прочное лидирующее положение. Там

были созданы такие этапные для своего времени машины, как тяжелый бомбардировщик ТБ-3 и скоростной бомбардировщик СБ. Коллектив Туполева обладал большими потенциальными возможностями и солидным опытом разработки многомоторных самолетов тяжелого и среднего класса.

Проектные работы над самолетом, названным АНТ-41, начались в августе 1934 года и велись в шестой бригаде, которую возглавлял В. М. Мясищев. Ведущим по самолету назначили инженера И. П. Мосолова.

К тому времени тактико-технические требования к самолетам подобного класса существенно возросли. Это было вызвано не столько улучшением летных характеристик тяжелых бомбардировщиков, сколько быстрым прогрессом одноместных истребителей. Поэтому создание воздушного крейсера довольно крупных размеров, сопоставимого с одноместными истребителями по основным летным показателям, и в первую очередь по скорости, представляло собой исключительно трудную техническую задачу. Однако у разработчиков АНТ-41 были все основания для уверенности в успехе, ведь не прошло даже года с момента создания двухмоторного бомбардировщика СБ, который по скорости полета не только не уступал, но даже превосходил все серийные истребители и был близок к новейшему из них — скоростному истребителю-моноплану Н. Н. Поликарпова И-16, еще только проходившему испытания.

Один из принципиальных вопросов, от которого во многом зависел выбор основных компоновочных решений и проектных параметров, состоял в определении круга выполняемых боевых задач. Ведь с момента создания первого воздушного крейсера Р-6 прошло уже довольно много времени и возможности авиации изменились. Основная идея конструкторов была очень четко выражена в проекте технических требований, направленном Туполевым на согласование начальнику НИИ ВВС. В разделе «Назначение самолета и его летно-технические качества», в частности, говорилось:

«Самолет должен быть спроектирован таким образом, чтобы он смог силами парковых мастерских (при наличии соответствующих запасных частей) быть подготовлен для выполнения следующих назначений: крейсера, бомбардировщика, сухопутного торпедоносца.

...Для всех вариантов назначения самолета должна быть выполнена следующая последовательность тактических требований по степени их важности: огневая защита, дальность, скорость, потолок».

После ряда согласований Я. Н. Алкснис в апреле 1935 года утвердил тактико-технические требования к самолету, в соответствии с которыми он был, во первых, заявлен как легкий крейсер (ЛК-4), во-вторых, он должен

был быть торпедоносцем, в-третьих — бомбардировщиком. Туполев протестовал: «Это же самолет, а не лапоть. Его нельзя натянуть на любую ногу».

Максимальную дальность ЛК-4 военные определили в 3 тысячи километров, скорость в 300–340 км/ч, потолок — до 7 тысяч метров. Это были очень высокие характеристики, особенно если учесть, что лучший в то время истребитель-биплан И-15 развивал скорость около 370 км/ч.

В конструктивном отношении наиболее трудная задача заключалась в необходимости разместить внутри самолета торпедное вооружение: наружная подвеска сильно испортила бы аэродинамику машины и не позволила бы достичь приемлемых летных показателей. В своей записке от 14 декабря 1934 года, направленной А. А. Архангельскому, который замещал Туполева во время его командировки в Англию, В. М. Мясищев писал: «...Основной задачей самолета является тактико-техническое совмещение в самолете двухмоторного крейсера, бомбардировщика средней грузоподъемности и сухопутного торпедоносца... в варианте торпедоносца этот тип самолета является впервые реализуемым проектом с большими скоростями, чем имеются сейчас...»

На разных стадиях проектирования АНТ-41 варианты его торпедного вооружения менялись. Если поначалу предполагалось, что самолет должен нести две торпеды массой по 820 килограммов или одну массой 1700 килограммов, то затем остановились на одной торпедо ТАНФ массой 920 килограммов. Но даже для нее потребовался бомболюк необычно большой длины — 6,5 метра (примерно 40 процентов всей длины фюзеляжа!). Ни один самолет, даже самый тяжелый, не имел тогда столь длинного бомбоотсека. Естественно, что в такой бомбоотсек свободно вмещалась и бомба самого крупного тогда калибра — 1000 килограммов. Для конструкторов основная трудность состояла в необходимости при минимальных весовых издержках обеспечить жесткость и прочность фюзеляжа, имеющего очень большой вырез в своей силовой конструкции. С этой задачей разработчики АНТ-41 справились успешно.

В июле 1935 года ЦАГИ закончил полный аэродинамический расчет самолета, после чего на заводе опытных конструкций ЦАГИ приступили к постройке опытного экземпляра.

Во второй половине 1935 года, когда проектные и конструкторские проработки АНТ-41 вступили в завершающую стадию, требования к самолету со стороны военных были изменены. Теперь основное назначение машины формулировалось как торпедоносец, главной боевой задачей которого было торпедометание по линкорам и крейсерам противника. Как и

прежде, торпедометание предполагалось вести с малых высот (от 10 до 40 метров) при скорости 180–200 км/ч. Такие назначения самолета, как крейсер и бомбардировщик, стали считаться дополнительными. Машина получила и новое официальное обозначение от военных — Т-1.

Изменение основного назначения АНТ-41 потребовало проведения дополнительных проектных работ. Хотя они и не носили кардинального характера, но все же выход самолета на испытания задержался на несколько месяцев. Правда, эта задержка обуславливалась не только изменением требований к самолету. В то же самое время были также уточнены характеристики разрабатывавшихся моторов М-34ФРН и появилась необходимость делать аэродинамический перерасчет.

В ноябре 1935 года проектирование Т-1 было в основном закончено и составлено его краткое техническое описание. Полным ходом шло изготовление опытного экземпляра. В соответствии с расчетом, Т-1 в сухопутном варианте базирования мог бы иметь максимальную скорость полета у земли (у воды) 358 км/ч, а на расчетной высоте 2100 метров — 400 км/ч, потолок 7000 метров. В начале января 1936 года первая машина покинула сборочный цех ЗОК ЦАГИ. Казалось бы, можно приступить к испытаниям. Но вот здесь-то конструкторов ждал неприятный сюрприз.

В середине 1930-х годов скоростная авиация впервые столкнулась с новым явлением — флаттером — необычайно быстрым нарастанием колебаний конструкции, способным за считанные секунды разрушить самолет. Хотя теоретически флаттер уже был известен, но в отечественной самолетостроительной практике с ним тогда еще не встречались и надежных методов его расчета создано не было. Когда работы по Т-1 шли к концу, инженер экспериментального аэродинамического отдела ЦАГИ Е. П. Гроссман, один из ведущих советских специалистов по вопросам аэроупругости, провел расчеты уже определившейся конструкции самолета на флаттер. И сразу стало ясно, что для горизонтального оперения критическая скорость, при которой возникает флаттер, столь мала, что самолет не мог быть выпущен на испытания. Требовалась полная переделка горизонтального оперения. Только через четыре месяца, когда работы по изменению геометрии и профиля крыла были выполнены, машину выкатили на поле аэродрома. Кроме оперения, на Т-1 заменили и винты: вместо двухлопастных были поставлены металлические трехлопастные винты переменного шага.

Для проведения заводских испытаний 28 мая 1936 года самолет перевезли на Центральный аэродром, где располагался Отдел эксплуатации, летных испытаний и доводок (ОЭЛИД) ЦАГИ. Ведущим

летчиком-испытателем назначили А. П. Чернавского. Сначала выполнялись рулежки и пробежки, а 2 июня 1936 года был выполнен первый полет, который продолжался 25 минут и закончился вполне благополучно. Началась обычная испытательная и доводочная работа. Самолет казался простым в пилотировании, обладал хорошей устойчивостью и управляемостью, только для улучшения поперечного управления понадобилось немного увеличить площадь элеронов. После того как это было сделано, летчик-испытатель А. П. Чернавский 3 июля 1936 года отправился в очередной испытательный полет с заданием замерить максимальную скорость и опробовать самолет на скорости, превышающей максимальную на 15 процентов (в пикировании). Этот полет стал для Т-1 роковым. Через семь минут после взлета самолет разбился в районе подмосковной железнодорожной станции Химки. Экипаж спасся на парашютах и остался жив.

Опрос летчика и наблюдателя показал, что на высоте 2900 метров при скорости 260 км/ч машина стала сильно вибрировать. Летчик убрал газ и попытался взять штурвал на себя, чтобы перевести самолет в набор высоты и тем самым резко уменьшить скорость. Однако сильная вибрация не прекратилась и буквально выбила штурвал из рук. Экипаж покинул самолет. В этот самый момент правое крыло сломалось, завернулось кверху, и машина перешла в беспорядочное падение.

Авария АНТ-41 поначалу казалась загадочной. С одной стороны, налицо был флаттер, но с другой стороны, критическая скорость флаттера для крыла была намного больше, чем скорость полета самолета перед аварией. По существу, летчик так и не приступил к выполнению задания, требовавшего полета с большой скоростью. В конце концов пришли к сомнительному выводу, что флаттер крыла был вызван слишком большими люфтами, которые образовались в узлах крепления элеронов, и авария, таким образом, не являлась следствием каких-то недостатков конструкции самолета.

Несмотря на то что первая опытная машина была потеряна, конструкторы по-прежнему верили в самолет, и работа продолжалась. Провели доработку чертежей и все подготовительные работы для запуска самолета в серию, спроектировали все плазовое и стапельное оборудование.

По проекту самолеты внешне почти не отличались от опытной машины, только фюзеляж был немного удлинен, а в его нижней части сделали обтекатель, для того чтобы обеспечить подвеску торпед в слегка наклонном положении. При установке самолета на поплавки его скорость

снижалась на 40 км/ч, а потолок уменьшался до 5 тысяч метров. Поплавковый вариант предполагалось выпустить после проведения государственных испытаний сухопутного торпедоносца.

Хотя конструкторы и сделали все от них зависящее, чтобы обеспечить серийную постройку АНТ-41, выпуск его так и не был налажен: специалистам стала очевидна выраженная подверженность новой машины флаттеру.

Замечательный писатель и летчик-испытатель И. И. Шелест в книге «Лечу за мечтой» оставил интереснейшие сведения о полетах АНТ-41 и околополетной атмосфере того времени:

«На столе у Александра Петровича (Чернавского. — Н. Б.) хранится полетная книжка. Я полистал ее и обнаружил такую запись:

„Самолет АНТ-41. 'Сорок первая'. ЦАГИ. Туполев. Проект вел Мясищев. Двухмоторный торпедоносец.

Первый вылет: 2.VI.1936 г.

Высота 600 метров, время 15 минут. В воздухе самолет держался устойчиво, слушался рулей, но на взлете очень долго разбегался“.

— Что же было дальше? — спросил я у Чернавского.

— Дальше?.. Дальше полет прошел нормально. Сел точно у „Г“... Потом подошли Туполев, Архангельский, Петляков, Мясищев, друзья-летчики, еще много знакомых инженеров — все поздравляли меня, хотя труд был *общий*... Потом был разбор полета... Туполев распорядился проверить установку лопастей пропеллеров... Потом Туполев объявил: „По случаю успешного вылета 'сорок первой' приглашаются все собравшиеся на банкет в ресторан 'Националь'...“».

Далее И. И. Шелест, со слов А. П. Чернавского, деликатно описывает (глава называется «Пики эмоций»), как тот, предчувствуя сильный флаттер, который разрушит эту машину, принял меры, чтобы спастись в случае аварии, предупредил о возможной аварии и мерах предосторожности инженера-экспериментатора Ф. Ежова, с которым летал на АНТ-41.

А вот как описан момент аварии:

«Сначала летчик воспринял высокий „зуд“ где-то в отдалении, может быть, на конце крыла: „Зи-и-и-и!“

Этот жалобный комариный писк влился в басовитый грохот напряженной до предела машины. Но *писк* набирал тон все выше и так же внезапно оборвался звонким щелчком.

Чернавский только хотел взглянуть в сторону, как у него вырвало из рук штурвал. Он машинально сделал попытку поймать его, но получил перекадиной сильный удар по кисти. Вот тут-то он и понял, что

началось...

Стрелки на приборах сразу заметались, как в испуге, их не стало видно, они размылись... Да и кресло под ним стало метаться. Раздался грохот, будто крылья кто-то осыпал камнями... И все вокруг стало коржиться и трястись!

Потом по записям приборов выяснилось, что все *это* продолжалось три секунды. А в сознании запечатлелось каким-то стоп-кадром!.. Он, например, запомнил четко, как что-то огромное, темное застлало от него вдруг солнце. Метнул взгляд и увидел крыло. Оно вывернулось вверх и, как показалось, застыло недвижно... Стоп-кадр!.. Потом оторвалось...

Фонарь был заранее сдвинут по совету Попова назад, и Чернавский, пребывая все в том же состоянии кажущейся медлительности, повернулся назад по потоку, встал и увидел Ежова. Тот стоял тоже и ждал, очевидно, когда прыгнет Чернавский...

Несколько дней спустя Чернавского посетил ведущий инженер Михаил Михайлович Егоров...

— А как ты считаешь, Александр Петрович, — интригуяще заулыбался Егоров, — сколько времени прошло с начала этого зуда до отрыва крыла?

— Секунд... пятнадцать, думаю? — неуверенно проговорил Чернавский.

— По записи акселерографа, случайно найденного в грудe обломков, *крыло* отломилось через три секунды после возникновения вибрации.

— Невероятно... А мне казалось, что все вокруг двигается так вяло и лениво... Ты на меня, Михаил Михайлович, смотришь как-то...

— Естественно, Саша, смотрю как на воскресшего из мертвых!

— Все же „сорок первую“ жалко...

— Да, конечно. Но ты не представляешь, что за материал мы получили!»

Боевые машины

Скоростной фронтовой бомбардировщик АНТ-40 (СБ) стал не только первым отечественным самолетом подобного класса, но и самым массовым серийным самолетом, сконструированным под руководством А. Н. Туполева.

Рассмотрение вопроса о создании специализированного скоростного фронтового бомбардировщика, скорость которого была бы сравнима со скоростями истребителей вероятных противников, началось еще в начале 1930-х годов. К концу 1933 года накопился достаточный опытно-конструкторский и научно-технический задел, способный обеспечить практическую реализацию концепции подобного самолета и ОКБ приступило к проектированию скоростного бомбардировщика, получившего внутреннее обозначение АНТ-40 и официальное — СБ. Ведущим по проекту был назначен А. А. Архангельский, поставленный во главе специализированной конструкторской бригады № 5, созданной в январе 1934 года.

В марте 1934 года УВВС предоставило свои требования к новой машине: максимальная скорость на высоте 4000 метров — не менее 330 км/ч, потолок — 8000 метров, дальность — 700 километров, бомбовая нагрузка — свыше 500 кг, оборонительное вооружение: носовая установка — два пулемета ШКАС, верхняя турельная и нижняя люковая установки — по одному пулемету ШКАС.

В работе над АНТ-40 участвовали также и другие бригады ОКБ, и подразделения ЦАГИ. Так, крыло и управление элеронами разрабатывала бригада В. М. Петлякова. В области аэродинамики ведущим был А. К. Мартынов. Проблемами прочности занимались А. И. Макаревский, С. Н. Шишкин и Г. А. Озеров.

В результате напряженной работы уже через три месяца, 8 марта 1934 года, эскизный проект нового бомбардировщика представили в УВВС на утверждение. Новый бомбардировщик выполнялся по схеме двухдвигательного трехместного свободнонесущего среднеплана с убирающимся в полете шасси и гладкой обшивкой фюзеляжа и крыла. Компоновка базировалась на том, что при заданной бомбовой нагрузке и мощном оборонительном вооружении габариты машины должны были быть минимальными. Вся полезная нагрузка размещалась внутри фюзеляжа. Аэродинамическая форма была совершенной, без каких-либо

резко выступающих частей. Таким образом, проект АНТ-40 стал логическим завершением поиска оптимальных решений и развития идей, принятых при работах над проектами АНТ-21, АНТ-29 и АНТ-30.

Постройка самолета началась 25 апреля, а 7 октября 1934 года летчик-испытатель К. К. Попов поднимает в первый полет АНТ-40 с американскими 730-сильными «Циклонами». На девятом полете первая машина потерпела аварию и была отправлена на завод для восстановления. В дальнейшем ее использовали для экспериментальных работ.

Основой для серии стал второй опытный АНТ-40 с немного более мощными двигателями «Испано-Сюиза» (780 л. с). 30 декабря 1934 года дублер был готов и в тот же день состоялся его первый полет (летчик И. С. Журов). Заводские испытания продолжались до 21 января 1935 года. Благодаря совершенным аэродинамическим формам машины была зафиксирована максимальная скорость 430 км/ч на высоте 4 тысячи метров, которая значительно превышала заданную в тактико-технических требованиях.

Государственные совместные испытания второго АНТ-40 проводились с 8 февраля по 3 марта 1935 года и были прерваны из-за элеронного флаттера крыла, который вскоре удалось устранить путем установки весовой компенсации на элеронах (работой руководил будущий академик М. В. Келдыш).

Испытания нового самолета начались на следующий день после окончания VII съезда Советов СССР — имевшего статус высшего органа власти страны. Съезд проходил в Большом Кремлевском дворце с 28 января по 6 февраля 1935 года. На съезде присутствовало все руководство страны. С речами выступили В. М. Молотов, Г. К. Орджоникидзе, А. С. Енукидзе и другие. Туполев был делегатом этого съезда и выступил на нем с развернутой и, как было принято в России всегда, хвалебной речью.

Вопрос о запуске в серийное производство нового бомбардировщика АНТ-40 (СБ) решился значительно раньше, еще в марте 1934 года. Советские ВВС остро нуждались в этом типе самолетов, поэтому еще до окончания государственных испытаний, с 5 декабря 1934 года, началась передача документации на завод № 22. И. В. Сталин интересовался ходом работ по этой машине, и по его прямому указанию, в середине 1936 года, бригаду № 5 во главе с А. А. Архангельским направили на серийный завод в качестве самостоятельного опытного конструкторского бюро для внедрения и усовершенствования нового самолета.

Головной серийный самолет СБ был выпущен весной 1936 года, но уже с отечественными двигателями М-100 (мощность 750 л. с), отсюда

название первой серийной машины СБ-2М100. С 25 марта по 31 июля 1936 года были проведены войсковые испытания пяти серийных СБ-2М100 первой опытной серии. На основании этих испытаний самолет был принят на вооружение.

В 1939 году, с увеличением скорости истребительной авиации, назрела необходимость увеличения скорости серийных бомбардировщиков СБ. На самолете были установлены более мощные двигатели М-105Р мощностью 1100 л. с, уменьшена площадь крыла, заменены винты и реконструирована система охлаждения. Бомбардировщик был сделан пикирующим. Для этого были добавлены аэродинамические тормоза-решетки, установлены более совершенные в аэродинамическом плане носовая часть фюзеляжа и мотогондол, снижены размеры оперения. С 1940 года пикирующий СБ модификации РК (СБ-РК) получил наименование Ар-2, в честь ближайшего помощника Туполева А. А. Архангельского.

Всего выпущен 6831 самолет СБ различных модификаций. Они широко использовались в боях в Испании и Китае, на Халхин-Голе и в Финляндии, в сражениях 1941–1943 годов Великой Отечественной войны.

СБ, конечно, был очень полезной, но ограниченно модернизируемой машиной. Немецкий Хе-111 (He 111), совершивший первый полет всего на четыре месяца позже СБ, успешно модернизировался до осени 1944 года, мог нести до 2,5 тонны бомб, имел достаточно хорошую скорость (до 415 км/ч) и отличное оборонительное вооружение. Среди советских асов лишь Герой Советского Союза А. Н. Дергач и выдающийся летчик-истребитель М. Ф. Манулин, пропавший без вести в октябре 1943 года и, по-видимому, по этой причине не удостоенный заслуженного им высокого звания Героя, имеют по шесть лично сбитых машин этого типа, еще семь человек записали на свой счет по пять «хейнкелей»... Удивительно, но ни одной машины этого типа не сбил великий А. И. Покрышкин. А ведь выпущено «хейнкелей» было больше, чем СБ, — около семи тысяч штук. Столь же успешно модифицировался и немецкий До-17 (Do 17), полный ровесник СБ (первый полет 23 ноября 1934 года), вылетававший на боевые задания до конца войны.

Проектирование тяжелого бомбардировщика — четырехмоторного самолета под рабочим названием АНТ-42 (ТБ-7, Пе-8) было поручено в июле 1934 года бригаде В. М. Петлякова ОКБ А. Н. Туполева. По своему назначению разрабатываемый самолет считался скоростным тяжелым бомбардировщиком дальнего действия. Надо ли говорить, что проектирование большой четырехмоторной машины всегда было задачей исключительно сложной, ответственной и дорогостоящей.

В конце 1934 года, после нескольких уточнений, были определены требования к самолету. Скорость машины должна была составлять 400 км/ч, дальность полета — 1200–3800 километров, грузоподъемность — две тонны, практический потолок — 12000 метров.

Опытный экземпляр бомбардировщика, получившего обозначение ТБ-7, был изготовлен осенью 1936 года. Летные испытания, начавшиеся 26 декабря того же года, подтвердили основные расчеты конструкторов. Тем не менее коллектив продолжал совершенствовать новый самолет, готовя его к серийному производству.

Заметим, что стоимость машины оказалась очень высокой. Сталин, справедливо полагавший экономические характеристики важнейшими критериями боевых машин, из-за этого отнесся к самолету прохладно. Высокая стоимость машины была главной причиной ее малой серии. Фактически АНТ-42, или Пе-8, был первым туполевским самолетом, имевшим законченные аэродинамические формы.

В октябре 1937 года, в разгар доводочных работ над этой великолепной, опережавшей свое время машиной, последовал арест Андрея Николаевича.

В июле 1938 года состоялся первый полет самолета-дублера, конструкция которого была несколько изменена. В акте полетных испытаний ТБ-7 отмечалось, что во время полета на высоте 10–11 тысяч метров самолет малоуязвим для истребителей противника. Высокая маневренность машины на высотах до 10 тысяч метров обеспечивала прицельное бомбометание и малую уязвимость машины от огня зенитной артиллерии. По результатам испытаний НИИ ВВС принял решение немедленно начать массовый серийный выпуск ТБ-7.

Производство двух первых опытных самолетов велось в Москве на заводе опытных конструкций, для серийного производства был определен завод в Казани. Несмотря на положительное решение комиссии по итогам испытания самолета, действительно массовое его производство так и не было организовано. Во многом это было связано с тем, что в то время не было полной ясности в вопросе, насколько необходим армии тяжелый бомбардировщик. Еще одним осложняющим условием являлся тот факт, что на изготовление самолета шло много дефицитного дюралюминия. Таким образом, самолет производился несколькими мелкими сериями.

Размеры и конструкция самолета не менялись за время его существования. Размах крыла составлял 39,01 метра, площадь — 188,68 м², длина самолета — 23,59 метра.

Сверху центроплана находились кабины экипажа, снизу — бомбовый

отсек. Под центропланом самолета также оборудовались наружные бомбодержатели. В носовой части фюзеляжа устанавливалась вращаемая пулеметная башня. Также за двумя центральными мотогондолами, в корме и в фюзеляже располагались установки оборонительного вооружения. В кабине места летчиков расположены одно за другим и закрыты продолговатым фонарем, немного сдвинутым к левому борту.

В качестве силовой установки на большинстве самолетов использовались четыре V-образных 12-цилиндровых карбюраторных двигателя жидкостного охлаждения АМ-35А по 1200 л. с. каждый.

По первоначальному замыслу должно было быть пять двигателей: пятый, размещенный внутри фюзеляжа, приводил в действие компрессор, нагнетавший воздух в двигатели маршевой группы, повышая таким образом высотность самолета.

Имели место попытки применения дизельных авиадвигателей М-40 конструкции А. Д. Чаромского. Однако дизели порой неожиданно останавливались из-за того, что подачу топлива летчик задавал вручную, сообразно оборотам двигателей. Это приводило к остановке турбокомпрессоров и двигателей, а запустить их можно было только на высоте менее 1500 метров.

С бомбовой нагрузкой в две тонны, при полной заправке топливом, максимальная дальность полета Пе-8 с лучшими из стоявших на этой машине двигателями М-82 составляла 5800 километров. Максимальный взлетный вес машины достигал 35 тонн.

В отдельных случаях дальность полета могла быть существенно повышена. К примеру, для организации перелета Молотова в Англию и США в 1942 году на самолете были установлены дополнительные баки и кислородные баллоны, для повышения веса топлива часть оборонительного вооружения сняли.

Максимальная бомбовая нагрузка Пе-8 составляла четыре тонны, однако даже в перегруженном состоянии самолет не терял своих основных показателей. Это позволило в 1943 году разработать специально для этого бомбардировщика пятитонную бомбу ФАБ-5000. Эта бомба в бомбовый отсек полностью не помещалась, поэтому самолеты, снаряженные этой бомбой, летали с незакрытыми створками бомболюка.

Бомбардировщик имел несколько официальных названий: АНТ-42, ТБ-7, даже Не-2 (по фамилии И. Ф. Незваля, назначенного главным конструктором после ареста В. М. Петлякова, но это наименование сохранилось только в служебных документах), в 1942 году, после гибели В. М. Петлякова, бомбардировщику официально было присвоено

наименование Пе-8.

В период Великой Отечественной войны Пе-8 применялись в основном для дальних рейдов в тыловые районы Германии, Польши, Венгрии, Румынии, Финляндии. Иногда, достаточно редко, Пе-8 наносили удары по целям в прифронтовой полосе.

19 мая 1942 года этот самолет перевез советскую делегацию во главе с В. М. Молотовым над оккупированными странами Европы на переговоры в Великобританию и в США.

За успешный перелет пилоту и обоим штурманам: Э. К. Пусэпу, А. П. Штепенко и С. М. Романову было присвоено звание Героев Советского Союза. Второй пилот В. М. Обухов, бортмеханики А. Золотарев и В. Дмитриев награждены орденами Ленина. Позднее В. М. Обухов за боевую работу был удостоен звания Героя Советского Союза.

Четырехмоторный Пе-8 для своего времени, как большинство других самолетов Туполева и его соратников, был в числе лучших образцов мировой авиации.

В 1936 году командование ВВС объявило редкий в те годы «конкурс на осуществленный в натуре моноплан-разведчик и ближний бомбардировщик под условным девизом „Иванов“». Над заданными самолету тактико-техническими характеристиками (ТТХ) трудились сразу три конструкторских бюро — И. Г. Немана, Н. Н. Поликарпова и А. Н. Туполева. Новый самолет должен был сменить имевшиеся на вооружении устаревшие штурмовики-разведчики бипланы Р-5 и Р-3ет.

Туполев с энтузиазмом взялся за проект: на основе полученного задания разработал общую концепцию самолета, вместе с Б. М. Кондорским прорисовал и выбрал общие виды и передал детальную разработку самолета в конструкторскую бригаду П. О. Сухого, прекрасно зарекомендовавшего себя как начальник бригады, отвечавшей за проектирование АНТ-25.

Су-2 оказался неважной боевой машиной, хотя кому-то эта оценка покажется чрезмерно резкой. Он нес значительно меньшую бомбовую нагрузку (до 600 килограммов против 1800), чем немецкий Ю-87, имел заметно более слабое стрелковое вооружение (три — шесть пулеметов ШКАС против пушек) и бронирование, не имел системы динамического торможения и соответствующей механизации крыла, что делало пикирующим знаменитый одномоторный «лаптежник». Ведь Ю-87, ведомый опытным летчиком, без «крайних мер», с высокой вероятностью мог поразить одиночный танк!

Причина появления «сырого» самолета была прежде всего в

неподготовленности руководства ВВС и авиапрома СССР. Военные были не в состоянии выдать реальные, обусловленные предсказуемыми условиями надвигающейся войны тактико-технические требования к самолету. Авиапромышленность не могла вовремя предоставить необходимый двигатель. Пожалуй, единственное, в чем Су-2 соответствовал современным требованиям, была просторная, обогреваемая, с хорошим обзором кабина.

Опытный экземпляр самолета под названием «Иванов» (АНТ-51) был построен в 1937 году. 25 августа 1937 года, как всегда в присутствии Туполева, стоявшего у взлетной полосы рядом с точкой отрыва, Михаил Громов впервые поднял самолет в воздух.

Это был цельнометаллический моноплан с двигателем М-62 мощностью 820 л. с. и двухлопастным воздушным винтом. Самолет показал скорость в 360 км/ч у земли и 403 км/ч на высоте 4700 метров. Эти данные были признаны недостаточными, но, учитывая, что он превосходил другие одномоторные разведчики, решено было испытать его повторно с более мощными двигателями и строить серийно.

В 1939 году самолет был модифицирован под более мощный двигатель М-87А с трехлопастным винтом ВИШ-23 и, после ареста Туполева, стал официально называться ББ-1 (ближний бомбардировщик). В варианте смешанной конструкции (фюзеляж — деревянный монокок) машину запустили в серийное производство. В процессе серийного выпуска на самолете (получившем в 1940 году обозначение Су-2) был установлен двигатель М-87А, а с 1941 года начали ставить двигатели М-88Б и М-82.

Тернии творчества

18 февраля 1937 года, не выдержав жестоких реалий политической борьбы, проблем со здоровьем, ударов судьбы и усилий сверхнапряженного хозяйствования, покончил с собой нарком тяжелой промышленности, один из главных руководителей индустриализации СССР Серго Орджоникидзе, которого связывали с Туполевым теплые, возможно, даже дружеские отношения.

Летом 1937 года Туполева неожиданно не пустили на Парижскую Всемирную авиационную выставку, где экспонировался АНТ-37...

21 октября 1937 года, он — первый заместитель начальника и главный инженер Главного управления авиационной промышленности — был арестован. Произошло это в его рабочем кабинете — в доме 7 по Китайскому проезду. Наталья Дмитриевна Архангельская — супруга А. А. Архангельского, долгое время проработавшая секретарем у Андрея Николаевича, оставила описание обстоятельств его ареста:

«Наступил октябрь. В один из дней звонит мне по телефону Юлия Николаевна Туполева, говорит, что заболел скарлатиной их сын Алеша, и просит нас с Александром Александровичем, если это возможно, на время болезни приютить у себя Андрея Николаевича, чтобы тот не заразился. Я, конечно, дала согласие, и Андрей Николаевич переехал к нам (Большой Власьевский, 12, кв. 2). Мы постарались устроить его поудобней и поместили в столовой на диване, который существует и поныне и который до сих пор называют в память о том времени „туполевским“.

И вот пришло 21 октября — день, который я буду помнить до конца жизни. Работать мне было надо в вечернюю смену, то есть с 17 часов и допоздна. Вечером Андрей Николаевич должен был принять участие в правительственном заседании, а я подобрать ему необходимые документы. Он уехал в семь вечера.

Вскоре по кремлевскому телефону раздается звонок. Подхожу. Спрашивают: „Где Туполев?“ Отвечаю: „Уехал в правительство на заседание“. На это мне говорят: „В первый раз, кажется, Туполев не опаздывает, а вот заседание-то отменено“. Еще через некоторое время опять раздается звонок по „кремлевке“. На этот раз М. М. Каганович из Наркомата: „А где Андрей Николаевич?“ Я отвечаю: „Уехал на заседание в правительство, а оно, оказывается, отменено“. Каганович просит, когда вернется Андрей Николаевич, позвонить ему.

Проходит час, другой, а Андрей Николаевич все не появляется и не дает о себе знать... Проходит еще какое-то время, минуты для меня превращаются в часы, вдруг резко и широко распахивается дверь из коридора в секретариат и входит Андрей Николаевич. Нет, не один, за ним двое мужчин в сапогах и штатской одежде. Все трое молча проходят в кабинет и плотно закрывают дверь. Меня как молнией пронзило: я мгновенно поняла, что произошло, но не хотела верить в это ужасное... Я встала, вошла в кабинет. Андрей Николаевич стоял в торце длинного стола для заседаний, покрытого зеленым сукном, без пальто, руки его держали лацканы пиджака. Впечатление было такое, что он начинает снимать с себя пиджак. Вероятно, эти люди обыскивали его... „Андрей Николаевич, Михаил Моисеевич просил Вас позвонить...“ — „Вход воспрещен“, — прервал меня один из мужчин. Я вынуждена была выйти. Сомнений не было: беда! Тогда уже началась волна арестов».

Причина ареста Туполева, возможно, крылась не только в надуманных обвинениях, но и в прагматичном насильственном подходе, когда людей заставляли творчески работать в условиях заключения. Автором создания тюремных КБ некоторые исследователи называют председателя ОГПУ В. Р. Менжинского.

«Возможно, — пишет М. А. Маслов, — для своей изощренной затеи в качестве образца Менжинский использовал историю создания американского двигателя „Либерти“. В США для разработки этого двигателя в 1917 году привлекли лучших инженеров, которых буквально заперли в одной из вашингтонских гостиниц. Одновременно в помощь проектировщикам с различных предприятий Америки собрали наиболее опытных консультантов и чертежников. Работа велась практически круглосуточно, что позволило спроектировать и изготовить двигатель в период с 3 июня по 3 июля 1917 года, то есть ровно за один месяц»^[46].

Рациональная организация труда на научной основе виделась одной из главных задач советской власти. Уже в начале 1920-х годов в стране насчитывалось более пятидесяти научно-исследовательских учреждений (!) по проблемам организации труда. Ведущее место занимал Центральный институт труда, возглавлявшийся А. К. Гастевым. Специальные отделы и лаборатории были созданы при ВСНХ, ряде наркоматов и заводов. В 1923 году был образован Совет по научной организации труда во главе с В. В. Куйбышевым. Все эти научные организации, естественно, выступали с многочисленными научными трудами, не проверенными, как правило, на практике. Один из таких трудов, ранее отчасти нашедший отражение в трудах европейских мыслителей (А. Шопенгауэр, Ф. Ницше, З. Фрейд, Р.

Штайнер), устанавливал обратно пропорциональную зависимость между творческой и сексуальной активностью. Из выводов следовало: чтобы поднять творческую активность талантливых мужчин, надо оторвать их от женщин... «Ласки женщины обрекают Музу на исчезновение и смягчают суровую твердость работника», — писал Бальзак.

В заключение попадали прежде всего яркие личности, участвовавшие в конструкторских дебатах и расчетах, часами простаивавшие с карандашами у кульманов, настойчиво, вопреки возможностям и пожеланиям, искавшие необходимые решения. Среди них А. Н. Туполев, Н. Н. Поликарпов, В. М. Петляков, С. П. Королев, В. М. Мясищев, Р. Л. Бартини... Конструкторы, наделенные скорее организационным талантом, такие как С. В. Ильюшин, П. О. Сухой, А. С. Яковлев, оставались на свободе.

Туполеву и арестованному в то же время Петлякову формально было предъявлено не выдерживающее критики обвинение в организации и руководстве «русско-фашистской партией», ставившей своей задачей вредительство в авиапромышленности. Кроме того, Туполев был объявлен французским шпионом, завербованным еще в 1924 году и передававшим сведения о новых советских самолетах на запад: Денену — министру авиации Франции в те годы, и даже Вилли Мессершмитту.

Первоначально Туполев находился в Бутырской тюрьме, в камере 58, «на запугивании». Под угрозой ареста родных он «сознался», что являлся французским шпионом. 29 апреля 1938 года член-корреспондент АН СССР А. Н. Туполев был исключен из состава академии общим собранием. В августе 1938 года еще не осужденного официально Туполева перевели из Бутырской тюрьмы в подмосковный дачный поселок Болшево, где в лесу, за забором с вышками, размещалось ЦКБ № 29 (так называемая шарага).

Когда Туполева доставили в Болшево, там работали группы эков-авиационщиков: известные конструкторы В. М. Петляков, В. М. Мясищев, Р. Л. Бартини, И. Г. Неман, вооруженец А. В. Надашкевич, моторист К. В. Минкнер^[47], многие сотрудники Туполева по ЦАГИ... Вскоре авиационная часть большевской шараги была переведена в Москву...

Заочный суд над Туполевым и его соратниками состоялся лишь в мае 1940 года. Почти все получили по десять лет и по пять лет поражения в правах.

«Нет, меня не били, только подолгу держали на стойке, а ведь мне тяжело, я грузный. Стоишь, а следовательно бубнит свое: „Пиши, б..., кому ты продал чертежи?! Сколько тебе заплатили? Пиши, не стесняйся, твои дружки Архангельский, Сухой, Петляков, Мясищев давно раскололись и

продали тебя. Один ты упорствуешь, колись, самому легче будет“... Стоишь и думаешь: „Прости им, Боже, ибо не ведают, что творят“», — писал, ссылаясь на слова Туполева, Л. Л. Кербер.

«Хитроумные» следователи угрожают Туполеву, что если он не признается, не возьмет на себя предъявленного обвинения, то жену его также отправят в лагерь, а малолетних сына и дочь — в детские дома. Туполев «признался». Хотя, возможно, после ареста ему были открыты все карты.

Была арестована для дознания и супруга Юлия Николаевна. Некоторое время она провела в камере предварительного заключения, ее допрашивали. Конечно, это было тяжелое испытание, наложившее отпечаток на всю ее жизнь. Именно там, в тюрьме, Юлия Николаевна стала заядлой курильщицей, что в конце концов стало причиной ее серьезных проблем со здоровьем и горестного недовольства Андрея Николаевича, активно неприемлющего «курежа». На протяжении всей их совместной жизни Юлия Николаевна, однако, никогда не курила в присутствии супруга.

Следствие по делу Туполева было закончено в апреле 1938 года, он был переведен в Болшево, в ЦКБ № 29, располагавшееся в бывшей трудкоммуне ОГПУ. Этот лагерь был своего рода сборно-распределительным пунктом для арестованных специалистов. Отсюда их направляли по тюремным НИИ и КБ — шарагам.

Территория Болшевского лагеря занимала большой массив соснового бора, огороженного глухим забором с колючей проволокой. На территории лагеря помимо хозяйственных построек располагались три больших здания — «барака». Один был спальным корпусом, второй, оборудованный столами и кульманами, рабочим зданием и третий — столовой.

М. Б. Саукке, ссылаясь на воспоминания сотрудника А. Н. Туполева А. П. Алимова, пишет:

«К осени 1938 года в Болшево был доставлен в „черном вороне“ арестант Туполев. Встретил его Алимов... Вскоре работы по проекту Бартини были прекращены и все начали работать над заданием, полученным Туполевым от самого Берии».

«...15 апреля 1939 года^[48] часов в одиннадцать по рабочему барaku прошел слух: „Привезли Туполева“. Имя Туполева было известно хорошо не только нам, авиационникам, но и широкому кругу советских людей, — вспоминал позднее один из ближайших помощников Туполева С. М. Егер^[49]. — Послали выяснять у Ораса, но посланные опоздали — к нам из

спального барака уже шли Андрей Николаевич Туполев, академик Александр Иванович Некрасов и Александр Васильевич Надашкевич, бывший заместитель Туполева по вооружению самолетов. Туполев и Надашкевич имели усталый, измученный вид, но держались бодро; Александр Иванович Некрасов был плох...

Это моя третья встреча с Андреем Николаевичем. Он очень похудел — одежда висела на нем мешком. Но по-прежнему ясны глаза и по-прежнему ослепительна лысина, переходящая со лба к затылку в форме яйца и обрамленная сбоку и сзади изрядно поседевшими волосами. Туполев внимательно знакомится с каждым из нас девятерых, из которых только два конструктора — Бартини и я, молодой инженер со стажем чуть более шести лет, всего два с половиной года назад окончивший МАДИ.

Примерно через 2–3 дня нас собрал куратор (Иван Иванович Устинов), с которым приехал заместитель начальника особого отдела НКВД Григорий Яковлевич Кутепов. Кутепов объявил, что техническим руководителем группы назначен А. Н. Туполев. Мы обязаны выполнять все его указания. Все стало ясным.

Шли дни. Андрей Николаевич не вмешивался в нашу работу. Ходил, присматривался.

Сразу после 1 мая Андрей Николаевич подошел к моей доске и сказал: — Снимай эту чушь! Будем проектировать другой самолет.

С грустью откалывал я свою первую после годичного перерыва работу».

Написавший эти строки С. М. Егер, талантливый инженер и конструктор, проработавший с Туполевым, по его собственным словам, «с апреля 1939-го по день его смерти в декабре 1972 года», после войны — самый молодой из соратников Туполева, впоследствии — заместитель Генерального конструктора, ценнейший работник «туполевской фирмы», первоначально компенсировал свою молодость излишним упрямством.

«Сережка-то? Талантливый, молодой — упрямый. Требуется особого ключика, или, как решали другие, надо жаловаться на него Андрею Николаевичу», — говорил о С. М. Егере Г. А. Черемухин.

Здесь, в Болшеве, сложилось ядро ЦКБ-29. «Кого там только не было: корабельщики, танкисты, артиллеристы, химики, — вспоминал А. Н. Туполев. — Так вот, через пару дней меня вызвали к начальству, и получил я первое задание — составить список известных мне арестованных специалистов. Откровенно говоря, я был крайне озадачен. Всех арестованных до меня я знал, а после? Не выйдет ли так, что по моему списку посадят еще, Бог знает, сколько народу? Поразмыслив, я решил переписать всех, кого я знаю,

а знал-то я всех. Не может же быть, чтобы пересажали всю авиапромышленность? Такая позиция показалась мне разумной, и я написал список человек на 200... Оказалось, что за редким исключением все они уже за решеткой».

Находясь в заключении, Андрей Николаевич сумел сохранить и личную независимость, и настойчивость в достижении своих решений. Он твердо требовал привлечения к «своим» работам коллективов ЦАГИ, ЦИАМ, других институтов и конструкторских бюро. По его требованиям ведущие специалисты многих иных отраслей при необходимости приезжали в его ОКБ.

Пятидесятилетие Андрея Николаевича Туполева 29 октября 1938 года было скромно отмечено за столом общего зала столовой в Болшеве. По желанию юбиляра к торжественному обеду были приобретены яблоки апорт.

В апреле 1939 года коллектив Туполева был возвращен в Москву, в недавно отстроенное здание КОСОС (ныне набережная Академика Туполева), поближе к опытному производству, где он возглавил один из четырех конструкторских отделов в ЦКБ-29 при Заводе опытных конструкций ЦАГИ (ЗОК № 156). Начальником ЦКБ-29 НКВД был полковник НКВД Г. Я. Кутепов, ранее работавший техником по вооружению самолетов на одном из авиационных заводов.

На шестом этаже здания, в Дубовом зале с балконом, построенном для приема гостей и проведения важных совещаний, разместилась спальня, где, рядом с тремя десятками других, стояла кровать и тумбочка А. Н. Туполева; на крыше был оборудован прогулочный дворик — «обезьянник».

Первой в здание КОСОС была возвращена группа В. М. Петлякова, получившая наименование СТО — специальный технический отдел. Позднее буквенную аббревиатуру заменили числом «100». Мясищевская группа прибыла второй и получила наименование «102», туполевская — третьей — «103». Прибывшая позднее группа Д. Л. Томашевича, проектировавшая истребитель, почему-то получила номер «110».

В дневные часы шла напряженная конструкторская и расчетная работа во всех техотделах. В вечернее время «контингент» мог прогуливаться по крыше и любоваться видами Москвы. После ухода рабочих, в сопровождении охраны, можно было посетить цеховые душевые. Еженедельно в ЦКБ привозили новое кино. Снабжение и питание «контингента» по тем временам было на высшем уровне. Мясо, птица, рыба, различные каши, по сезону — овощи и фрукты.

Условием освобождения заключенных была готовность к серийному

производству самолета, над которым они работали. «Самолет в воздухе — вы на свободе», — не раз повторял Берия.

Андрей Николаевич Туполев был освобожден в первый месяц войны — 21 июля 1941 года, вскоре после успешного окончания госиспытаний самолета 103У — будущего Ту-2, рекомендованного к серийной постройке.

«„Почему сидели Туполев, Стечкин, Королев?“ — спросил как-то Ф. Чуев у Молотова, о чем написал в своей книге „Стечкин“. — „Они все сидели, — ответил Вячеслав Михайлович. — Много болтали лишнего. И круг их знакомств, как и следовало ожидать... Они ведь не поддерживали нас... Туполевы — они были в свое время очень серьезным вопросом для нас. Некоторое время они были противниками, и нужно было еще время, чтобы их приблизить к советской власти... И не считаться с тем, что в трудный момент они могли стать особенно опасны, тоже нельзя. Без этого в политике не обойдешься. Своими руками они коммунизм не смогут построить...»

Иван Петрович Павлов говорил студентам: „Вот из-за кого нам плохо живется!“ — и указывал на портреты Ленина и Сталина. Этого открытого противника легко понять. С такими, как Туполев — было сложнее. Туполев из той категории интеллигенции, которая была очень нужна Советскому государству, но в душе они — против, и по линии личных связей они опасную и разлагающую работу вели, а даже если и не вели, то дышали этим. Да они и не могли иначе!“»

Заметим, что с точки зрения «революционной наследственности» Андрей Николаевич для советской власти был, казалось бы, совершенно своим: человек левых убеждений, сын народовольца, фактически всю свою сознательную жизнь прожившего в ссылке. Сам Андрей Туполев в студенческие годы был квалифицирован охранным отделением как «политически неблагонадежный» и заключен под стражу в Арбатский полицейский дом в марте — апреле 1911 года. 28 мая того же года он был исключен из Императорского московского технического училища на два с половиной года за предоставление адреса «для сношений городских коалиционных комитетов высших учебных заведений в Петербурге и Москве в целях объединения этих заведений в проведении забастовок».

Заметим, что никогда позднее Андрей Николаевич даже не намекал на свое участие в революционном движении, хотя не раз слышал просьбы о рассказе на эту тему от буквально «рывших землю» по этому поводу писателей, биографов, журналистов.

Надо думать, что Туполев не раз вел сложные дискуссии по поводу его вступления в партию и с начальником ГУАП П. И. Барановым, и с

наркомом Г. К. Орджоникидзе, с которыми его связывали не только тесные рабочие, но и товарищеские отношения.

«Партийность — это главное! Нельзя забывать, что хозяйственник окружен всякими людьми — и нашими и чужими, которые пытаются на него воздействовать, пытаются разложить его. Тот хозяйственник, тот директор, тот начальник цеха, который умеет противостоять этому, сохранить целиком свое партийное нутро по-большевистски, — тот молодец. А тот, кто сбивается с этого пути, тот погибнет, ничего из него не выйдет. Партийность — прежде всего и раньше всего», — говорил Орджоникидзе на одном из пленумов.

Только цельный и твердый характер Андрея Николаевича, его умение вести дискуссию, настоять на своем позволили ему противостоять агитационным атакам неколебимых коммунистов, какими числили себя тогда многие. Туполев так никогда и не стал членом партии, что для тех лет было явлением исключительным.

...Л. Л. Кербер вспоминает, как во время заточения при перевозке заключенных в автобусе по Москве, во время вынужденной остановки, один из мальчишек, которыми тогда была полна московская улица, «... подбежал к двери и дерзко крикнул: „А мы знаем, кто вы!“ Сидевший возле двери Туполев поинтересовался: „Ну, кто же мы?“ Не смущаясь его патриархальным видом, постреленок бросил: „Жулики!“

Часто после этого АНТ с грустной усмешкой звал нас: „Ну, жулики, пошли“ или „Давайте-ка, жулики, обмозгуем“... Много лет спустя мы группой ехали в его ЗиМе. Был мартовский день, и на деревьях у набережной Яузы шумели и дрались воробьи. „А помните, как нас жуликами обозвали? Ведь метко подметили, а?“».

Одновременно с Туполевым было арестовано большинство его ближайших помощников: В. М. Петляков, Д. С. Марков, С. П. Королев, Н. И. Базенков, А. М. Изаксон, Б. М. Кондорский, К. В. Минкнер, В. М. Мясичев, А. В. Надашкевич, Л. Л. Кербер, А. И. Некрасов, Е. И. Погосский, А. И. Путилов, Б. А. Саукке, Б. С. Стечкин, А. М. Черемухин, десятки других видных авиационных специалистов и конструкторов. Многие крупные авиационные специалисты, в частности В. С. Егер, считали, что неспособность советской промышленности модернизировать и «довести» некоторые типы самолетов к началу войны (в частности СБ, И-185) была связана с волной репрессий, обрушившейся на цвет отечественного самолетостроения.

Большинство из нас — дети своего времени, и многие официальные лица тогда считали Туполева виновным. Начальник ВВС Я. И. Алкснис, в

частности, писал Ворошилову, говоря о низком уровне производственной культуры в авиационной промышленности: «Теперь ясно, что все это было маскировкой преступных сознательных действий врагов народа — вредителей: Туполевых, Марголиных, Беленковичей, Тухачевских, Лавровых и иже с ними“».

«Наконец-то свалили „Дуба“, — комментировал арест Туполева В. П. Чкалов.

«Для ликвидации последствий туполевщины и превращения завода в активно действующий центр самолетостроения...» — писал в июле 1938 года нарком оборонной промышленности М. М. Каганович председателю Комитета обороны при СНК СССР В. М. Молотову.

Количество «закладных» на А. Н. Туполева было до смешного велико, и насколько сопоставимо с масштабом его огромной фигуры, настолько ничтожно по своей сути.

«Наиболее пагубным из всех бедствий, какие принесли с собой те времена, было то, что даже виднейшие из сенаторов не гнушались заниматься сочинением подлых доносов, одни явно — многие — тайно», — доводит до нас в своих «Анналах» Тацит, говоря об обстановке в Римской империи (I век н. э.), только что сменившей Республику.

Разные люди: и специалисты, и чиновники, и энкавэдэшники, и анонимщики ставили ему в вину затруднения с каждым большим самолетом, работы над которым хоть как-то велись в СССР:

«Вредительская позиция Туполева не позволила довести до производства самолет АСК...»

«Туполев... систематически создает препятствия для создания самолета „Сталь-5“...»

«Необходимо отметить вредительскую деятельность Туполева при работе над тяжелым бомбардировщиком К-7...»

«Используя положение главного инженера ГУАП, затруднял выбор решений при проектировании ЦКБ-30 (ДБ-3)...»

Еще одной причиной недоверия, а порой и ареста крупных инженеров и ученых был тезис об их «буржуизации» в ходе социалистического строительства, обсуждавшийся высшим партийным руководством страны, который было трудно оспорить, и было решено парировать идеологически.

Здесь же звучали требования об ответственности творцов инженерной науки, а учитывая недостаточную образованность руководства страны, запуганность, зависть, а порой и скрытый протест Академии наук и части инженерного корпуса, эти требования порой были обоснованны. Можно еще раз вспомнить «пушки Курчевского», накануне войны поглотившие

гигантские силы и ресурсы, но так и не сделавшие по врагу ни одного выстрела. Надо ли говорить, что в таком тонком и сложном деле, как авиастроение, ошибки неизбежны. «Приговор суда — памятник эпохе», — говорил великий русский юрист А. Ф. Кони.

После ареста Туполева во главе Первого главного (авиационного) управления Народного комиссариата оборонной промышленности был поставлен С. В. Ильюшин. Сознывая, что каждый неверный шаг может привести его «в места не столь отдаленные», Сергей Владимирович действовал предельно осторожно, со многими подстраховками.

Из Первого управления Наркомата оборонной промышленности СССР был образован Наркомат авиационной промышленности (НКАП) СССР, во главе которого был поставлен М. М. Каганович. В январе 1940 года Политбюро ЦК ВКП(б) приняло постановление «О работе Наркомата авиационной промышленности», направленное на скорейшую разработку новых образцов боевых самолетов и сокращение сроков перехода к их массовому производству. Количество авиационных научно-исследовательских и опытно-конструкторских организаций увеличилось с девяти до двадцати.

М. М. Кагановича 10 января 1940 года сняли с поста наркома и назначили директором завода № 24 в Казани. В 1941 году, когда начали разбирать причины неготовности ВВС к войне, он застрелился.

На пост наркома был назначен 36-летний А. И. Шахурин, имевший высшее экономическое образование, но активно работавший по партийной линии. Был секретарем комитета комсомола, секретарем парткома на заводе № 1 «Авиахим». Первым секретарем Ярославского (с 1938), а с 1939 года — Горьковского обкомов ВКП(б). После окончания института он работал на авиационном заводе, а, будучи призван в армию, в 1933–1938 годах служил в научно-исследовательском и учебном отделах Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. На пост наркома был назначен с должности Первого секретаря Горьковского обкома ВКП(б).

Юлия Андреевна Туполева рассказывала, что Андрей Николаевич никогда не вспоминал о своем заключении, уходил от разговоров, возникавших на эту тему. Хотя, конечно, и факт ареста, и тяжелые годы без семьи, особенно первый, навсегда запомнились Андрею Николаевичу, легли темным пятном на его душу.

Туполев вернулся к нормальной жизни уже после начала войны — 21 июля 1941 года. Его зять, старейший работник сегодняшнего (2011 год) ОАО ОКБ «Туполев» Владимир Михайлович Вуль так запомнил свою первую встречу с Андреем Николаевичем:

«Было это на квартире родителей жены Туполева — Юлии Николаевны, в Москве, на Каляевской улице, 29, в квартире 33. Помню, как стремительно вошел оживленный и подтянутый Андрей Николаевич, обнял и поцеловал Юлию Николаевну, потом детей, затем обнял меня и сказал: „Ну вот! Теперь и ты с нами“».

Юлия Андреевна и Владимир Михайлович зарегистрировали свой брак в 1940 году. Познакомились они в 1937 году, а подружились и сблизились в 1938-м, случайно встретившись перед тюрьмой в очереди, для приема передач заключенным. Общее горе сблизило их, а следом пришла любовь, верность которой они несут уже более семидесяти лет.

Отец Владимира Михайловича Вуля — Михаил Давыдович Вуль, активный участник революции, а впоследствии крупный банковский работник Советского Союза, чье факсимиле украшало червонцы 1930-х годов, был директором советского банка в Париже и Лондоне, членом Наркомфина. Он был арестован в 1937 году и впоследствии репрессирован. Последними словами отца, навсегда врезавшимися в память сына, был призыв несломленного человека: «Не вздумай обижаться на советскую власть!»

Глава четвертая

ВОЙНА

Тыл и фронт

Все 1418 дней Великой Отечественной войны на самолетах, созданных под руководством А. Н. Туполева, сражались экипажи частей Военно-воздушных и Военно-морских сил РККА. В боях и операциях использовались и военные, и транспортные, и гражданские машины Туполева. На туполевских самолетах воевало более трехсот Героев Советского Союза.

Всего в Великой Отечественной войне участвовало около шести тысяч боевых и транспортных самолетов, спроектированных под руководством Туполева: «АНТы» и «Ту», «Пешки» и «Су», ТБ и СБ. В войне участвовало до 150 (по другим оценкам, до двухсот) самолетов АНТ-4 (ТБ-1), порядка шестисот АНТ-6 (ТБ-3), использовавшихся как бомбардировщики, как «авиамамки» в составе звена и как десантные корабли, около трехсот АНТ-7 (Р-6), использовавшихся как ночные бомбардировщики и как буксировщики планеров для доставки грузов, до шестидесяти АНТ-9 (ПС-9), применявшихся как транспортные, санитарные и десантные самолеты, несколько АНТ-35 (ПС-35), около трех тысяч АНТ-40 (СБ и Ар-2) — фронтовые бомбардировщики, военно-транспортные самолеты и буксировщики планеров, 93 АНТ-42 (ТБ-7, Пе-8) — тяжелые бомбардировщики, несколько АНТ-27 бис (МТБ-1) и АНТ-44 (МТБ-2) — морские торпедоносцы-бомбардировщики, 893 АНТ-51, более известных как Су-2 и, наконец, 764, совсем небольшое количество, великолепных АНТ-58 (Ту-2).

Все серийные модификации самолета Су-2 (выпускался до середины 1942 года) принимали участие в боевых операциях начального периода Великой Отечественной войны, а на отдельных фронтах — до конца 1944 года.

Авторы исследования «Су-2. Ближний бомбардировщик» Д. Б. Хазанов и Н. Т. Гордюков приводят фамилии двадцати семи Героев и дважды Героев Советского Союза, принимавших участие в боевых действиях на Су-2. Несколько десятков летчиков, среди них лейтенант В. И. Досталев, капитан В. Галущенко, майор А. М. Бокун из 826-го БАП, сумели совершить на Су-2 более ста боевых вылетов. Герой Советского Союза капитан К. Я. Франчук совершил на Су-2 двести боевых вылетов.

Тяжелый четырехмоторный Пе-8 в течение всей Великой Отечественной войны был единственным для своего времени

отечественным бомбардировщиком своего класса, имевшимся в распоряжении советских ВВС. Использовался он в основном для бомбардировки глубоких тылов противника. Пе-8 бомбили Берлин, Варшаву, Данциг, Будапешт, Бухарест, Кенигсберг, Мариенбург, Инстербург, Хельсинки...

В 1943–1944 годах с бомбардировщиков Пе-8, после проведения работ по усилению планера и повышения бомбовой нагрузки, на объекты противника были сброшены 13 пятитонных бомб ФАБ-5000 — самых тяжелых авиабомб, используемых советской авиацией в годы Великой Отечественной войны.

В ходе войны советская авиация уступала немецкой. Советские ВВС вовсе не имели тяжелых двухмоторных истребителей — Пе-3 было слишком мало, на них не состоялось ни одного аса. Истребители «яки» отличались невысокой конструктивной прочностью и несли слишком легкое вооружение — как правило, одну 20-миллиметровую пушку, а то и один пулемет. Штурмовая авиация страны ограничивалась штурмовиком Ил-2, летчик мог позволить себе лишь пологое пикирование и фактически был лишен возможности вести прицельный огонь и бомбометание. Этот самолет удовлетворительно применялся лишь в начале войны — по растянувшимся, не ожидающим атаки с воздуха колоннам противника, а позднее — по железнодорожным эшелонам. Основной фронтовой бомбардировщик Пе-2, наспех переделанный из истребителя, брал всего лишь 600 килограммов (в конце войны до 1000 килограммов) бомб и в этом отношении не мог равняться с немецкими Хе-111, Ю-88, «Дорнье» или даже с одномоторными пикировщиками Ю-87, бравшими 1,5–2 тонны... Реактивной авиации в СССР практически не было, несколько полетов совершил лишь крошечный БИ-1, унесший жизнь своего испытателя выдающегося летчика Г. Я. Бахчиванджи, тогда как в Германии воевали сотни серийных машин.

Тактически, по умению быстро сконцентрировать силы на нужном направлении, расчетливо и точно нанести удар, создать видимость присутствия отсутствующих сил, немцы долго не имели себе равных.

Безусловно, на Андрея Николаевича Туполева, искреннего и глубокого патриота своей Родины, начавшаяся война, стремительное наступление противника, захват советских городов и сел, окружения советских войск, страдания и гибель мирного населения произвели самое тяжелое впечатление.

В 1941 году он с особым вниманием следил за событиями на Калининском фронте, за тяжелыми боями севернее Ивановского

водохранилища — Московского моря, на его малой родине. Знал он, что здесь ведут тяжелые бои бойцы 30-й армии, что в Пустомазове и окрестностях побывали немцы, быстро выбитые оттуда, но кое-где успевшие ознакомить русских людей с «европейским духом». Ему рассказали, что в Завидове — узловом селе на трассе Ленинград — Москва, где бывал он десятки раз, прямым попаданием авиационной бомбы был убит дивизионный комиссар, член Военного совета Западного фронта Д. А. Лестев, ранен и. о. начальника штаба фронта генерал-майор Е. П. Журавлев, контужен командующий 30-й армией В. А. Хоменко.

Еще и еще раз Туполев мысленно возвращался в прошлое, корил себя за допущенные тактические, а возможно, и стратегические ошибки. Еще и еще раз сравнивал хорошо известную ему немецкую авиационную технику и промышленность с отечественной, с болью думал о том, чего не успели сделать, не смогли предусмотреть.

Война, как это было у многих и как заметил еще большой советский писатель Константин Симонов, фактически разделила его жизнь на две части. Одна часть жизни осталась там — до войны, где было свободное творчество авиастроителя, гражданина новой огромной страны, с удивлением и гордостью смотревшей на созданные при его участии машины. Там были и первые успехи, и грандиозные свершения, и рекордные перелеты. Там были и промахи, когда ни руководство страны, ни он сам не сумели правильно поставить задачи, отвлекались на престижные, но мало что дающие для обороны страны программы... А ведь он, ученик великого Жуковского, обладавший глубокими и последовательными знаниями, опиравшийся на всемерную государственную поддержку, должен был это сделать скорее и точнее других.

Вспоминал он и своих нынешних противников — немецких конструкторов: веселого эпикурейца и хитреца Эрнста Хейнкеля, высокомерного и натянутого Вилли Мессершмитта, сдержанного Гуго Юнкерса (умершего в 1935 году), внимательного и цепкого Курта Танка...

До Андрея Николаевича сразу дошли сведения о колоссальных потерях советской авиации в первый день войны, немного позднее — о больших потерях сконструированных в его ОКБ самолетов, прежде всего СБ и АНТ-51 (Су-2). О том же, жестко и грубо, как это умел только он, говорил ему при личных встречах Берия.

«Время поисков прошло, — наверное, думал Туполев, — теперь надо победить в навязанной схватке. Все силы, все возможности использовать для выпуска новых боевых самолетов. И делать их как можно больше».

Фронтовой бомбардировщик

Воспоминания о самом начале проектирования Ту-2 оставил один из ближайших помощников Туполева С. М. Егер:

«1 сентября 1939 года началась Вторая мировая война. Фашистская Германия напала на Польшу. Англия и Франция объявили войну Германии. До нас стала доходить информация о действиях немецкой авиации, об их пикирующих бомбардировщиках Ju-87 и Ju-88.

Андрей Николаевич ходил мрачный, озабоченный. В один из последних осенних дней он допоздна задержался в рабочем бараке: что-то рисовал, что-то считал на логарифмической линейке. Утром он положил передо мной лист кальки с наброском двухмоторного самолета: „Рисуй!“ На мой немой вопрос — объяснил: „Ситуация изменилась. Врагом № 1 для нашей страны стала фашистская Германия. В войне с ней, а она вот-вот начнется, нет особой необходимости в дальних самолетах, дорогих и сложных в производстве. Наоборот, срочно необходим массовый боевой самолет для действий на линии и в ближайших тылах. Он не должен быть высотным с герметичной кабиной, но он должен обладать скоростью большей, чем скорости истребителей, то есть не менее 600 км/час. Конечно, он должен быть пикировщиком, и все, что мы проработали для „ПБ“, сохраняет свою силу и для „фронтового самолета“».

Даже в условиях формального заключения Туполев остается государственным человеком, даже лишенный большинства прав и обычного человеческого быта он, потрясенный началом войны и колоссальными потерями, сам ставит себе задание. На имя Сталина и Берии отправляются письма. Первоначально предложение Туполева отклонено. Но через некоторое время на самом верху согласились с мнением главного авиаконструктора страны.

«Прошло месяца три-четыре. И вдруг в начале 1940 года мы узнаем, что проект „ФБ“ принят... Нам предложено форсировать работу, — вспоминал С. М. Егер. — Мы отвечали за общий вид, за внешние контуры самолета; мы выпускали чертежи всех элементов самолета и вели их натурную увязку с плазовым цехом. В нашей бригаде велась разработка силовой схемы крыла, фюзеляжа и оперения, и А. Н. Туполев, вместе с А. М. Черемухиным — начальником отдела прочности, а иногда вместе с ведущими начальниками бригад (Н. И. Базенков — центроплан, И. Г. Неман — фюзеляж, Н. С. Некрасов — оперение, Б. А. Саукке — крыло, Д.

С. Марков — управление) подолгу ежедневно сидели в бригаде.

Мы отрабатывали кинематическую и силовую схему шасси, компоновку установки двигателя, размещение в центроплане радиаторов и т. п.

С другой стороны, мы начали строить деревянный макет. Начали вести натурную увязку и конструкции, и размещения всего оборудования. Все взаимные неувязки с конструкторскими бригадами стали разрешаться только у нас, и на любые сдвиги элементов конструкции давали разрешение только мы. Такое положение закрепилось Андреем Николаевичем и на все будущее время совместной работы.

Андрей Николаевич проводил на макете очень много времени. Часто поздно ночью в темном цехе можно было видеть, как он перочинным ножом что-то режет на макете (значит, ему что-то не нравилось).

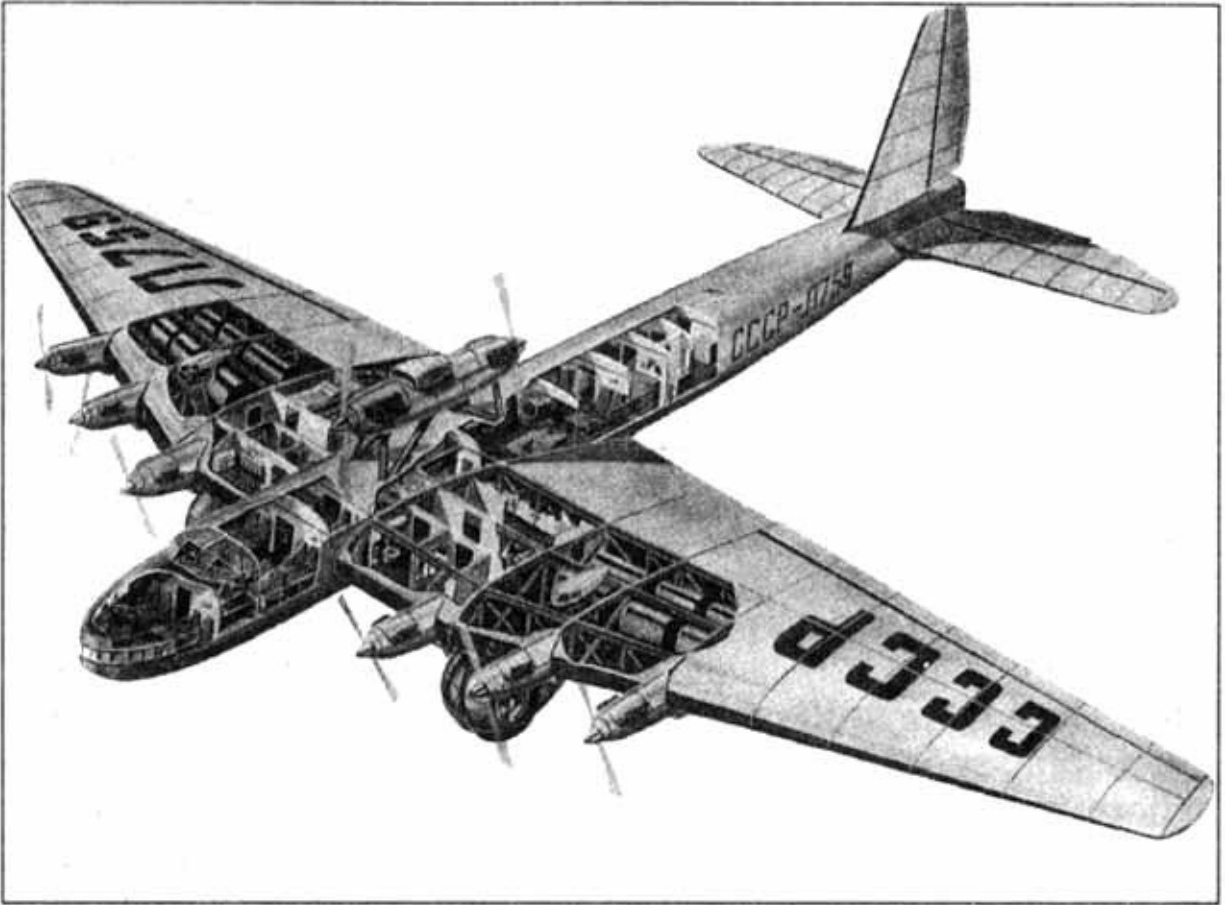
Установка оборудования на макете делалась инженерами нашей бригады (естественно, с помощью рабочих-столяров), чтобы никакие „ведомственные“ интересы различных бригад не нарушали общей целесообразности.

Области самолета, которые трудно смакетировать, мы вычерчивали в бригаде в натуру и чертежно размещали там оборудование и конструкцию. Иногда бывало все ясно по двум проекциям, но Туполев очень сердился, когда не было третьей проекции, и мы скоро привыкли к этому требованию, как к закону.

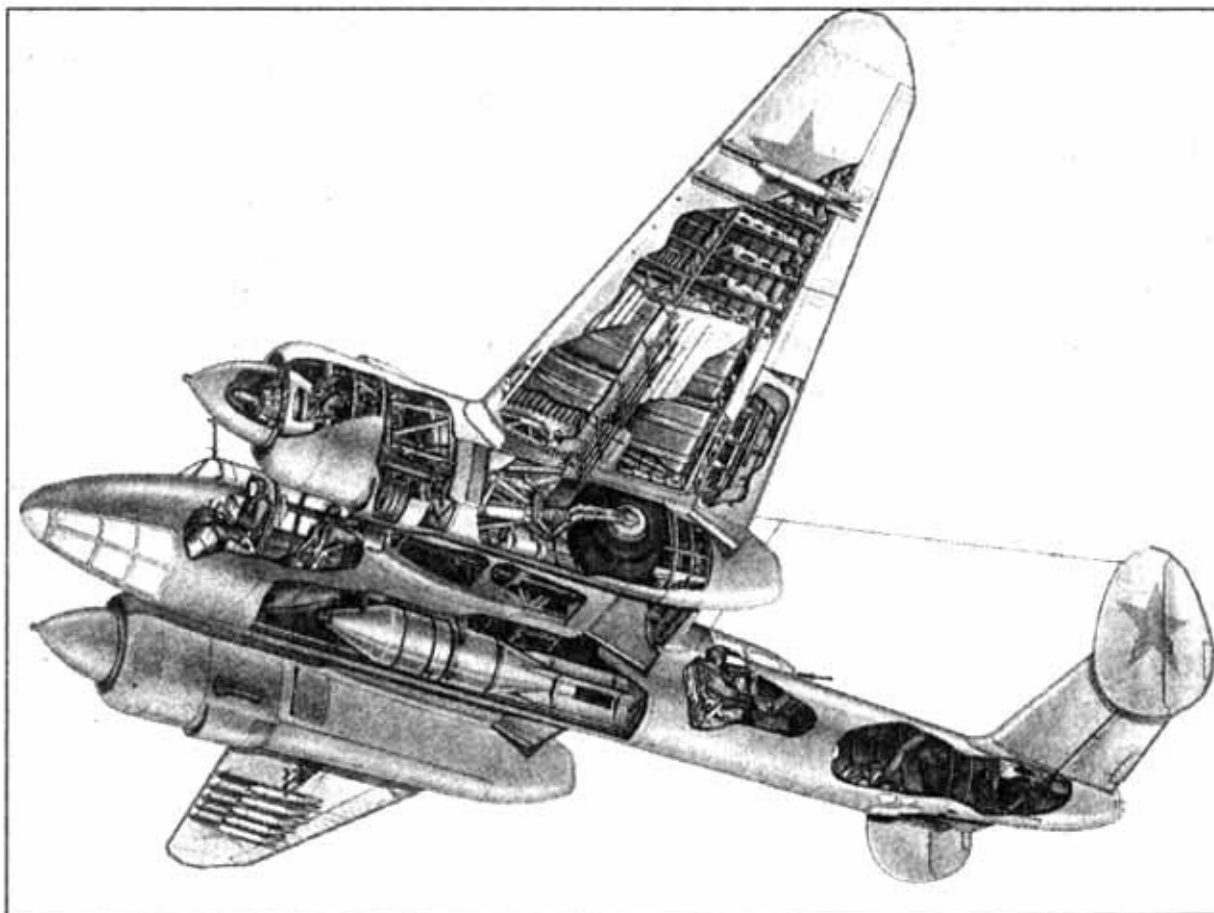
Такое сосредоточение информации в одном месте позволяло главному конструктору обдумывать решения всесторонне, выходить в конструкторские бригады с этими решениями. А потому все они, за очень редким исключением, были оптимальными: укреплялся авторитет главного, хотя для Андрея Николаевича это и не было нужно.

Этот принцип штаба мы сохраняли в бригаде (позже — отдел общих видов, отдел технических проектов) в течение 35 лет.

Начался выпуск рабочих чертежей, началось изготовление самолета, и поздней осенью 1940 года он был готов. Его перевезли на аэродром НИИ ВВС под Щелково (в Чкаловскую), состыковали, и в ясный зимний день начала 1941 года он взлетел. Вели самолет летчик-испытатель Михаил Александрович Нюхтиков и штурман Акопян.



Компоновочная схема самолета АНТ-20



Компоновочная схема самолета АНТ-58 (Ту-2)

Это был радостный незабываемый день. После приземления самолета мы (нас было человек 10–12) во главе с Туполевым, иззябшие, с окоченевшими руками и ногами, весело бежали, буквально бежали, чтобы разогреться, в офицерскую столовую. К сожалению, „отметить“ было нельзя, хотя охрана не скрывала радостного сочувствия к нам. Несколько генералов ВВС из НИИ подошли к нам и поздравили; начальство НКВД ни в этот день, ни позже этого не сделало.

Самолет „103“ начал летать необыкновенно часто. Летными испытаниями руководил Евгений Карлович Стоман, обязанности ведущего инженера от нас выполнял Алексей Михайлович Черемухин. От НИИ ВВС ведущим инженером был Мируц, ведущим старшим техником И. Х. Петров.

Почти каждый полет приносил радость — скорости снимались все больше и больше: 600 км/час (расчетная), 615, 625, 640!!! Истребители Яковлева и Микояна имели меньшую скорость. На аэродроме техники прозвали самолет „щукой“. Он действительно был похож на щуку».

В Омске, в лабораторных помещениях завода № 166, была построена и небольшая аэродинамическая труба, где проходили обдувку макеты Ту-2. Здесь Андрей Николаевич часами разгадывал аэродинамические загадки самолета, анализируя обдув модели по поведению специального щупа, представлявшего собой два-три десятка тонких бумажных ленточек длиной около 10 сантиметров каждая, сложенных вместе и обернутых в гильзу, наподобие кисточки. Кисточка эта закреплялась на длинной указке, вводившейся в трубу через резиновую муфту. Оператор, наблюдавший обдуваемую модель через иллюминатор, мог помещать щуп в любую точку возле модели и по поведению ленточек качественно оценивать степень ламинарности и турбулентности потока. Андрей Николаевич, несмотря на занятость, очень ценил это занятие, и сегодня невозможно сказать, сколько километров скорости, дальности и высотности он добавил своим самолетам, исходя из наблюдений, полученных с помощью этого примитивного прибора.

Через полгода после первого полета Ту-2, состоявшегося 29 января 1941 года, Туполев вместе с несколькими другими заключенными был освобожден решением заседания Президиума Верховного Совета СССР от 19 июля 1941 года (протокол № 9).

Освобождение предвляло письмо Берии с резолюцией Сталина на первом листе, красным карандашом: «Т-щу Берия. Согласен. И. Сталин»^[50]:

«16.07.1941 № 2217/6

Сов. секретно

Председателю Государственного Комитета Обороны Союза ССР товарищу Сталину.

В связи с окончанием заводских и государственных летных испытаний самолетов „103“ и „103-У“ и решением о внедрении самолета „103-У“ в серийное производство на Омском заводе, НКВД СССР считает целесообразным возбудить ходатайство перед Правительством Союза ССР об амнистировании со снятием судимости 30 человек заключенных специалистов Особого Технического Бюро, принимавших непосредственное участие в создании самолетов „103-У“.

Группу освобожденных специалистов было бы целесообразно зачислить в штат Особого Технического Бюро и направить на Омский завод для участия в серийной постройке самолетов „103“.

Посылая Вам список специалистов Особого Технического Бюро, особо проявивших себя при постройке самолетов „103“, НКВД СССР просит Ваших указаний.

Приложение: Список заключенных специалистов Особого Тех. Бюро, особо отличившихся при постройке самолетов „103“.

Народный комиссар внутренних дел Союза ССР Л. Берия.

Совершенно секретно.

Список заключенных специалистов Особого Технического Бюро, особо отличившихся при постройке самолетов „103“

1. Туполев Андрей Николаевич
2. Надашкевич Александр Васильевич
3. Бонин Александр Романович
4. Вигдорчик Семен Абрамович
5. Егер Сергей Михайлович
6. Френкель Георгий Семенович
7. Неман Иосиф Григорьевич
8. Саукке Борис Андреевич
9. Марков Дмитрий Сергеевич
10. Чижевский Владимир Антонович
11. Сапрыкин Тимофей Петрович
12. Петров Михаил Николаевич
13. Александров Владимир Леонтьевич
14. Озеров Георгий Александрович
15. Алле Владимир Васильевич
16. Шпак Федор Максимович
17. Звонов Иван Михайлович
18. Кованов Алексей Васильевич
19. Страшнов Герман Васильевич
20. Цветков Алексей Иванович
21. Денисов Владимир Сергеевич
22. Мутовчинский Иван Христофорович
23. Войтов Василий Степанович
24. Томашевич Дмитрий Людвигович
25. Соколов Николай Андреевич
26. Боровский Иван Казимирович
27. Склянский Иосиф Маркович
28. Черемухин Алексей Михайлович
29. Рогов Арон Юльевич
30. Стерлин Александр Эммануилович».

Наконец, после четырехлетнего отсутствия, Туполев появился дома, в

квартире на Каляевской, где обнял жену и детей — Юлию и Алексея, тепло впервые приветствовал своего зятя — Владимира Михайловича Вуля: «Ну, вот и ты с нами!»

Москва — Омск — Москва

Вскоре, в конце июля 1941 года, было принято решение эвакуировать среди других предприятий Народного комиссариата авиационной промышленности и коллектив туполевского ЦКБ-29. Личный состав ЦКБ, около 80 человек, был эвакуирован в Омск. Часть сотрудников ехали в эвакуацию будучи свободными людьми, часть — как бы отбывала по этапу. В Омск в начале августа 1941 года вместе с семьей выехал и А. Н. Туполев.

Это был тяжелейший этап Великой Отечественной войны: к концу 1941 года было демонтировано (эвакуировано, а значительной частью уничтожено) 85 процентов производственных мощностей Наркомата авиационной промышленности. К декабрю 1941 года ежемесячное производство боевых самолетов в стране упало более чем втрое — 616 самолетов, против 2046 в сентябре 1941-го. Затем начался поначалу медленный, но уверенный подъем производства.

Здесь, в Омске, в условиях еще неотлаженного производства, при отсутствии отработанных связей, организационный талант Туполева проявился особенно ярко.

«Не хватает подъемных кранов. Туполев углядел в окно, что в порту на Иртыше они бездействуют, — вспоминает Л. Л. Кербер. — Он направляется к речникам и убеждает их руководителей: „Навигация заканчивается, зимой краны вам не нужны, передайте их временно нам на стройку“, — и их дают!

Нет котлов для отопления цехов. Андрей Николаевич едет на паровозоремонтный завод уговаривать железнодорожников: „Переуступите нам на зиму два негодных паровоза, мы их используем“, — и два паровозных котла тракторы подтягивают к строящимся корпусам цехов...

Предложения, проекты и планы сыпались из него, как искры из магнето».

В октябре, в необычном пестром поезде, среди вагонов которого были и синие вагоны московского метро, из Подмосковья прибыл коллектив КБ А. А. Архангельского. Туполев вновь обрел старого друга и надежного помощника.

В середине января 1942 года, после того как пришли долгожданные вести об освобождении Калинина-Твери, о разгроме немецкой армии под Москвой и переходе советских войск в контрнаступление, когда многим казалось, что война вот-вот закончится, из Казани пришла трагичная

телеграмма: «При совершении перелета погиб В. М. Петляков...»

«Приехал один из тех, с кем мы начинали еще у Николая Егоровича (имея в виду А. А. Архангельского. — Н. Б.), а вот другой уж не придет никогда», — как-то печально обмолвился в кругу помощников Андрей Николаевич...

«Главному конструктору приходилось заниматься и семейными хозяйственными проблемами, — пишет тот же Л. Л. Кербер. — Помню, как-то мы шли с работы и увидели его „эмку“. За рулем „сам“, рядом — сын. За автомобилем на прицепленных салазках везли дрова — получили по ордеру в гортопе».

Впоследствии летчик-испытатель Герой Советского Союза И. К. Ведерников, бывший тогда курсантом Омской военной школы летчиков, впервые увидел Туполева именно в Омске (кто-то указал ему на известного авиаконструктора) на аэродроме, в 1942 году, шедшего в сопровождении двух солдат. Можно предположить, что во время войны к Туполеву была приставлена охрана. Позднее, уже с 1944 года, личной охраны у Андрея Николаевича никогда не было. Она ему не полагалась по штату.

В Омске близко познакомились и сошлись семьи Туполева и первого Героя Советского Союза А. В. Ляпидевского. Конструктор и летчик были знакомы еще с 1934 года, когда Ляпидевский на АНТ-4 вывез из лагеря челюскинцев всех женщин и двух детей. Сюда же Анатолий Васильевич был назначен «особым Уполномоченным Наркомата авиационной промышленности по организации и пуску заводов в гор. Омск» и до сентября 1942 года, когда добился отправки на фронт, был директором омского завода № 156.

Некоторые авторы даже указывают, что до получения квартиры Туполев в течение двух недель жил в Омске на квартире А. В. Ляпидевского. Жен этих известных в стране людей сблизил как общие хлопоты и непростые бытовые условия на новом месте, так и глубокий интерес к русской литературе и музыкальной культуре.

Сюда, в Омск, был эвакуирован и театр Вахтангова. Архангельский, водивший дружбу со многими актерами, не раз доставал билеты и приглашал чету Туполевых в театр.

В Омске А. Н. Туполев с сыном и зятем несколько раз ходили на охоту. Андрей Николаевич, несмотря на азартность натуры, не был страстным охотником. Однако ему очень нравился процесс подготовки к охоте — заготовка патронов, всяческая подгонка охотничьего снаряжения.

Охотились обычно по перу — на утку и вальдшнепа. Андрей Николаевич стоял на тяге, довольно метко стрелял, обычно убивая за охоту

не более одной-двух птиц. «Складывалось впечатление, что он их жалел», — вспоминал позднее В. М. Вуль. 1941–1942 годы были в Сибири отнюдь не сытыми годами, даже для Туполева, и дичь всеми домашними воспринималась с радостью.

Особенно он любил вечерние охотничьи привалы у костра, то время, когда усталые и голодные люди уютно устраиваются друг возле друга, предвкушая специально приготовленный перекус и три-четыре, а то и пять шкаликов «горькой»... Андрей Николаевич, человек очень ответственный, озабоченный десятками технических, хозяйственных и кадровых дел, наверное, ценил в эти короткие часы относительную праздность грядущего дня, некое предвкушение отдыха, когда не надо напряженно обдумывать и принимать решения, расписывать дела, против своей воли выступать в роли вершителя судеб. В эти минуты он любил вспоминать эпизоды своего детства, юности, если компания была близкой, охотно делился рассказом.

«Вот в Устино был случай, еще при царе: оставили в сенцах бочонок бражки, а ночью пришли парой хозяева — волки. Стали они на дверь прыгать — чуют — за дверью скотина. Прыгали они, прыгали и... бочонок перевернули, бражка вылилась... стали они ее лакать — голод-то — не тетка. Налакались и захмелели. Мужик вышел из избы на шум и со смеху покатился — один волк волчком крутится, норовит себя за хвост ухватить, другой не то прыгает, не то кувыркается... Сквозь смех схватил он вилы — заколоть — рука не поднялась, огрел одного и другого по хребту, те боком, боком, кое-как да к лесу... Так-то...»

Как нормально воспитанный, «не имеющий комплексов» человек, Андрей Николаевич любил животных. Не раз он вспоминал, что у отца в Пустомазове была лошадь и две, а то и три коровы, несколько поросят. Вспоминал скотину по именам, их привычки, хитрости, капризы... Вспоминал, как в одиночку косил для них траву, как скирдовал сено, как возил его... В. М. Вуль рассказывал, что застал в туполевской семье большого пушистого сибирского кота, оправдывавшего свою кличку — Пушок. Во время обеда этот кот, имевший свой стул и боданием изгонявший пытавшегося устроиться на нем незадачливого гостя, безошибочно чувствуя, кто в доме хозяин, садился рядом с Андреем Николаевичем и ждал, когда тот незаметно сдвинет к краю тарелки предназначенное для Пушка угощение. Кот был опытен, а оттого терпелив. Он понимал, что это лишь первая часть представления. Вторая состояла в том, что надо было дожидаться, когда выйдет из-за стола хозяйка — Юлия Николаевна, не позволявшая коту хозяйничать на столе. Юлия Николаевна, конечно, давно заметила кошачьи ухищрения и смотрела на них сквозь

пальцы, но иногда она оставалась за столом и, обращаясь к коту, говорила:

— Ну, что будешь делать?

Кот, терявший остатки терпения, щурил глаза, прижимал к голове уши и, урча, словно извиняясь, резким движением лапы выхватывал из тарелки угощение, точно отправлял его на пол, и бесшумно отправлялся следом...

Позднее, на даче, у Туполевых жила кошка Катауся. Она тоже отличала Андрея Николаевича и только ему приносила поглядеть своих новорожденных котят. На одной из известных фотографий Андрей Николаевич, сидя в кресле, рассматривает крошечного котенка. Это и есть как раз отпрыск Катауси.

К шестидесятилетию Туполеву подарили уже достаточно взрослого, полугодовалого, породистого щенка-сеттера. Конечно, у Андрея Николаевича не было времени им заниматься, хотя охотник, по его собственному выражению, «Троекуров», все-таки жил в нем. Однажды отвыкший от хозяина щенок довольно сильно его тяпнул, так что Туполев был вынужден наложить себе повязку. Кто-то из знакомых, узнав о «несчастье» Андрея Николаевича, показал ему старый шрам и с гордостью рассказал об аналогичном злоключении.

— Ну вот, — печально констатировал Туполев, — так и мы с вами стали собачьими объедками.

В середине 1960-х годов, вскоре после рождения внука, на даче появилась овечка Долли...

...Когда в августе 1943 года был подписан акт о войсковых испытаниях в составе неполного полка апробированных на Калининском фронте в 3-й воздушной армии бомбардировщиков Ту-2С с моторами воздушного охлаждения АШ-82ФН, получивших высокую оценку летного состава и командования, отмечался целый ряд положительных свойств новой машины. Прежде всего большая бомбовая нагрузка при достаточном радиусе действия: дальность 2100 километров при двух тоннах бомб; повышенная живучесть двигателей воздушного охлаждения по сравнению с жидкостными. Отмечалась также сравнительная эффективность пулеметно-пушечных вооружений бомбардировщика и простота его освоения летным составом. Пять «Ту-вторых» воевали в составе фронта еще в тяжелом 1941 году и, по словам одного из летчиков, были «глотком свежего воздуха».

Сверстанный краткий отчет об испытаниях, по заведенному нерушимому закону, был направлен лично Сталину По-видимому, Сталин, за многими трескучими рапортами («всяк кулик свое болото хвалит») в свое время недооценивший машину Туполева, был удивлен. На ближайшей

же встрече он завел разговор об этой машине с наркомом авиапромышленности А. И. Шахуриным. Вот как вспоминает об этом Шахурин в своем известном, отчасти ставшем анекдотичным диалоге:

«— Оказывается, хвалят машину. Вы читали?

— Да, читал. Зря сняли самолет с производства. И сколько упреков я от Вас получил.

— И все-таки Вы неправильно поступили, — вдруг сказал Сталин.

— В чем?

— Вы должны были жаловаться на меня в ЦК.

Сказал и пошел дальше по кабинету, попыхивая трубкой. В ЦК на Сталина, как нетрудно догадаться, не жаловался никто. После паузы я заметил:

— На месте эвакуированного завода сейчас восстанавливается завод по производству бомбардировщиков. Это предприятие, конечно, не такое крупное, как в Сибири, но наладить выпуск Ту-2 можно.

Сталин отозвался:

— Хорошо, готовьте решение.

Туполевский бомбардировщик начали выпускать. За годы войны удалось сделать 800 машин».

Во второй половине июля 1943 года А. Н. Туполев в последний раз увиделся с Н. Н. Поликарповым. Николай Николаевич был назначен председателем комиссии НКАП, направленной в Омск, на 166-й завод, для оценки дел с производством Ту-2. По-видимому, хитроумный А. С. Яковлев, уже развернувший на этом заводе производство «яков» вместо Ту-2, назначил в комиссию Поликарпова, рассчитывая, что последний, расстроенный длинной чередой неудач и проблемами со здоровьем, вспомнит Туполеву старые обиды и их непростые отношения.

Но, по выражению М. Б. Саукке: «Во главу угла Н. Н. Поликарпов поставил государственные интересы».

В «Общем заключении комиссии НКАП», подписанном Н. Н. Поликарповым 23 июля 1943 года, в частности, говорилось: «...На основании рассмотренных комиссией материалов можно видеть, что самолет Ту-2 превосходит по своим летно-техническим данным современные серийные советские и заграничные бомбардировщики... Комиссия считает, что... самолет Ту-2 имеет все данные пойти на снабжение ВВС и успешно выполнять свои боевые задачи. Завод № 166, с точки зрения комиссии, имеет все основания к расширению своей производственной мощности и к выпуску крупной серии самолета Ту-2». В том числе и благодаря положительному заключению комиссии НКАП уже в

конце июля 166-й завод вернули к производству Ту-2.

Когда выпуск Ту-2 был приостановлен, Туполев ни на минуту не опустил руки. Ежедневно, по 12–16 часов, он работал над улучшением конструкции Ту-2, над совершенствованием технологии его выпуска. Вопросы, которые Туполев сумел решить в то время, позволили снизить трудоемкость изготовления самолета, снизить вес пустой машины, увеличить скорость и маневренность.

К февралю 1945 года вес конструкции самолета был снижен на 400 килограммов, а его трудоемкость составляла около трех тысяч часов, вместо семи тысяч — в 1941 году. Ряд отечественных и зарубежных авторов называют Ту-2 лучшим фронтовым бомбардировщиком Второй мировой войны.

Великий летчик и большой авиационный командир, испытывавший до войны большинство туполевских машин, командовавший в годы войны 3-й воздушной армией, генерал-полковник авиации М. М. Громов отмечал: «Авиация — это такой вид оружия, в котором особенно большую роль играет *качество*, а не количество. Это относится и к технике, и к выучке людей. Авиация сильна своей *подвижностью*, способностью к быстрому изменению нацеливания и способов поражения. Применение авиации выражалось главным образом в ее использовании в „работе по переднему краю“. А это играло большую моральную роль не только в воздействии на противника, но и на наши войска. Дальность полета, радиус действия наших бомбардировщиков и штурмовиков не позволяли использовать их *в полной мере* по другим важным объектам, например, для нанесения ударов по аэродромам противника в желаемом масштабе, по промышленным центрам, скоплениям военной техники в тылу и т. п. Фашисты держали свою авиацию, особенно бомбардировочную, большими соединениями на аэроузлах, сильно защищенных зенитной артиллерией, иногда прикрытых и истребителями. Они могли себе это позволить, так как дальность их бомбардировщиков превосходила дальность Пе-2. Наш отличный бомбардировщик Ту-2 по неизвестным мне причинам появился на фронте лишь в самом конце войны, хотя ко мне на Калининский фронт 2 самолета Ту-2 были присланы еще в 1942 году. После их применения в боевой обстановке я дал им оценку как самолетам значительно более перспективным по сравнению с Пе-2 и по скорости, и по бомбовой нагрузке, и по летным качествам. Я сам летал на Ту-2 с большим удовольствием. Характеристики этого самолета я представил начальству, в том числе и А. И. Шахурину. И замена в производстве „Ту-вторых“ „Яками-седьмыми“ была неправильна. Эта крупная ошибка объяснялась, очевидно,

доверием авторитетам, а не знатокам.

Пе-2 был с недостатком: его посадочный угол был немного больше, чем критический угол атаки крыла. Поэтому посадка не могла производиться точно на три точки. В последний момент приземления самолет раньше времени „проваливался“. В воздухе он был устойчив и хорошо управляем».

Автор на редкость непредвзятого и объективного для английского автора справочника «Боевые самолеты Второй мировой войны», известный авиационный специалист Билл Ганстон^[51], не жалеет хвалебных эпитетов в кратком описании Ту-2. Даже в своих сдержанных комментариях он отмечает и выдающуюся конструкцию бомбардировщика (*outstanding designs*), и трудную службу машины в нескольких войнах, и удивляется сравнительно небольшому количеству самолетов, появившихся в ВВС РККА в годы войны.

Буквально сквозь зубы звучит отзыв о Ту-2 генерала люфтваффе Вальтера Швабедиссена:

«Новый Ту-2 имел бóльшую скорость и потолок, чем Ил-4. Этот бомбардировщик соответствовал требованиям Восточного фронта, но, построенный в недостаточно больших количествах, не мог оказать существенного влияния на ход воздушной войны. Мнение советских летчиков-асов относительно этого самолета было неоднозначным».

Объективно Ту-2 был значительно сильнее Ил-4, а совершил он свой первый вылет всего лишь на полгода позднее последнего. При бомбовой нагрузке в 1500 килограммов он имел дальность 2500 километров, тогда как Ил-4 на то же расстояние мог донести всего лишь одну тонну бомб, скорость туполевской машины была на 140 км/ч больше скорости бомбардировщика Ильюшина (550 км/ч против 410 км/ч), существенно выше была скороподъемность, мощнее стрелковое вооружение, меньше посадочная скорость и скорость отрыва... Можно предположить, что существенную роль сыграло здесь то, что Ил-4 был модификацией (а по мнению В. В. Решетникова — новой машиной) бомбардировщика ДБ-3, серийно выпускавшегося с 1937 года, когда большая часть требуемых плаз и штампов была подготовлена, а вводить на вооружение фактически дальний бомбардировщик в годы войны было задачей исключительно дорогой и сложной, если не сказать опрометчивой.

Авиаконструктор А. С. Яковлев приводит в своей книге слова Сталина, якобы сказанные им об этой машине в 1942 году: «Пускать в серию новую машину сейчас, во время войны, — это авантюра. Вот через некоторое время подтянемся с количеством по другим самолетам, тогда и к этому

вопросу вернемся».

Различные модификации надежного и неприхотливого Ту-2 (Ту-2С, Ту-2Д, Ту-2Ш, Ту-2Р, Ту-2 АШ-83, Ту-10) выпускались до 1946 года. Машины эти поставлялись в страны Восточной Европы, Китай и Северную Корею. Всего было выпущено 2527 самолетов Ту-2, но лишь 764 приняли участие в боях Великой Отечественной войны.

Конечно же Андрей Николаевич, как только позволила обстановка на фронте, модернизировал Ту-2 в торпедоносец. Ту-2Т, вооруженный двумя торпедами, в мае 1945 года прошел серийные испытания и был рекомендован для серийной постройки. Через год авиация флота располагала 171 торпедоносцем Ту-2Т. Туполев, как всегда, был равнодушен к «морской машине», расспрашивал о ней летчиков-испытателей, знакомых морских и авиационных командиров...

Еще в ходе проектирования и испытаний первых двух прототипов одного из лучших фронтовых бомбардировщиков Второй мировой войны самолета Ту-2 как разработчиками новой машины, так и заказчиками рассматривалась возможность использования базовой конструкции самолета «58» («103») для проектирования многоцелевого скоростного двухмоторного самолета-истребителя с мощной системой наступательного и оборонительного стрелково-пушечного вооружения.

В заключении к «Акту по результатам Государственных испытаний самолетов „103“ и „103У“, проходивших в НИИ ВВС с 29.01.41 г. и с 15.05.41 г.», утвержденным в июле 1941 года Главкомом ВВС РККА П. Ф. Жигаревым и наркомом авиационной промышленности СССР А. И. Шахуриным, отмечалось:

«Самолет „103“, имеющий скорость современного истребителя, прошедший 1-й этап Государственных испытаний, рекомендовать к постройке в качестве многоцелевого самолета, способного выполнять задачи бомбардировщика и истребителя, для чего необходимо усилить его пушечное вооружение и броневую защиту...»

Реалии начавшейся войны с Германией, отсутствие в составе ее ВВС на нашем фронте значительного количества дальних бомбардировщиков, а также острая потребность фронта в больших количествах сравнительно дешевых тактических боевых самолетов, отодвинули проблему проектирования многоцелевого тяжелого истребителя сопровождения на базе Ту-2 на более поздний срок.

Свертывание в 1942 году серийного производства самолета Ту-2 на Омском заводе № 166, возвращение ОКБ А. Н. Туполева в Москву из Омска и работы по внедрению в серию улучшенного самолета Ту-2С на

московском заводе сдвинули продолжение работ по многоцелевым вариантам Ту-2, в том числе и над проектами тяжелых истребителей, почти на год.

В мае 1944 года ОКБ А. Н. Туполева, решением ГКО от 22 мая 1944 года, поручается постройка скоростного дневного бомбардировщика СДБ с двумя двигателями типа АМ-39 (самолет «63»). На базе бомбардировочного варианта предусматривалось создание ночного истребителя-перехватчика.

Первый экземпляр СДБ — самолет «63/1» представлял собой модификацию опытного самолета «103» с двумя двигателями АМ-37. Задачей первой машины СДБ была отработка новой силовой установки и проверка самой концепции модификации.

При проектировании второго самолета «63/2» по распоряжению Туполева был глубоко проработан вариант использования самолета в качестве истребителя-перехватчика. В июле 1944 года был готов эскизный проект самолета.

Самолет «63/2» создавался как скоростной бомбардировщик, который в тактическом плане должен был соответствовать английскому бомбардировщику «Москито», отличаясь от него мощным вооружением. Помимо основного бомбардировочного варианта ОКБ подготовило его фоторазведывательный и истребительный варианты. По мнению ОКБ, высокие скорости полета, особенно на больших высотах, позволяли самолету «63/2», при установке пушечного вооружения, перехватывать и уничтожать скоростные высотные бомбардировщики противника.

В варианте истребителя переднее стрелково-пушечное вооружение, состоящее из двух крыльевых пушек ШВАК-20, усиливалось за счет монтажа в передней части бомбоотсека дополнительного пушечного вооружения: двух пушек НР-45 с боезапасом по 50 снарядов на ствол и двух пушек НС-37 с боезапасом по 50 снарядов на ствол; или двух пушек ВЯ-23 (вместо НР-45) с боезапасом по 70 снарядов на ствол.

Важнейшей компонентой нового истребителя-перехватчика должна была стать радиолокационная станция (РЛС). К 1944 году отечественная радиотехническая промышленность достигла определенных результатов в создании бортовых самолетных РЛС. В серийное производство была запущена станция «Гнейс-2».

Следующим шагом стала разработка бортовой станции «Гнейс-5».

По отзыву ГК НИИ ВВС, «Гнейс-5» по своим тактико-техническим параметрам не уступала английской бортовой РЛС аналогичного назначения, а по дальности действия и радиусу мертвой зоны даже

превосходила ее.

К освоению радиолокационной техники ОКБ А. Н. Туполева приступило в 1944 году. Прежде всего решено было установить опытные отечественные РЛС типа ПНБ-4 и «Гнейс-5» на два серийных самолета Ту-2 с одновременным усилением их пушечного вооружения.

Одновременно в ОКБ для руководства основных подразделений был организован цикл лекций по новой радиолокационной технике. Туполев в 1944 году обратился к члену-корреспонденту, а позднее академику А. И. Бергу^[52], возглавлявшему работы по радиолокации и занимавшему пост заместителя председателя совета по радиолокации (председателем был кандидат, а в послевоенные годы член Политбюро Г. М. Маленков), со следующей просьбой по телефону:

«Аксель Иванович, как бы организовать для нас цикл лекций по вашему хозяйству? Говорите, буду ли я сам посещать их? Обязательно и всенепременно. Мало того, что буду, вот постигну ваше ремесло, и тогда жизнь ваша значительно усквернится. Буду надоедать и приставать, чтобы делали получше, побыстрее и попроще».

Туполев действительно оказался одним из самых ревностных учеников и регулярно посещал названные лекции. Достаточно быстро вник в суть дела и начал «со вновь обретенным знанием дела» «давить» на разработчиков, требуя усовершенствования и оптимизации новой техники, решения новых задач.

Надо заметить, что А. Н. Туполева с А. И. Бергом всегда связывало чувство глубокой симпатии. Андрей Николаевич с большим уважением и вниманием относился к «хитрому берговскому хозяйству», с самим Акселем Ивановичем поддерживал теплые дружеские отношения, остававшиеся такими до конца жизни Андрея Николаевича. Устойчивой привычкой в их отношениях стал тонкий и точный «самостоятельно намытый» юмор, ценителями и творцами которого они оба были. Не раз академики обменивались остротами, к сожалению, забытыми ныне. Аксель Иванович бывал на испытаниях туполевских машин, с восхищением отзывался о достигнутых в авиастроении результатах. В. М. Вуль вспоминал, что и Андрей Николаевич в конце 1940-х годов заезжал в 108-й институт (позднее ЦНИРТИ) к Бергу, на Новую Басманную, благо тот был недалеко. Возможно, что и выбор здания 108-го института, *carte blanche*, данного Сталиным, состоялся благодаря близости к туполевской «фирме».

Там же, в 108-м институте, А. Н. Туполеву был представлен еще довольно молодой, 36-летний радиоинженер, заведующий лабораторией №

13 Александр Андреевич Расплетин^[53], разработавший радиолокационную станцию «Тон-2», обеспечивавшую предупреждение экипажа бомбардировщика при атаке с задней полусферы. Станция «Тон-2» устанавливалась на опытных образцах Ту-2, но в серию не пошла — летчики, летавшие «по зрячему», посчитали ее надуманной, а «ночников» не удовлетворяла невысокая дальность пеленгации и значительный вес станции.

Андрей Николаевич, со свойственной ему проницательностью, сразу для себя отметил этого человека, назвал его «земляком», что было отчасти правдой: родились-то они строго к северу от Москвы. В конце 1940-х годов их связывала работа над системой ПВО «Беркут» — предполагалось, что зенитные ракеты будут наводиться с земли, а запускаться с Ту-4. Впоследствии, уже когда Александр Андреевич стал генеральным конструктором, разработчиком зенитно-ракетных комплексов, их связывали самые теплые дружеские отношения. Нередко Андрей Николаевич, на правах старшего по возрасту, брал на себя роль некоего «ворчливого ментора», выговаривая Александру Андреевичу за его пристрастие к курению, а порой и к рюмке. Бывая на испытательных стрельбах расплетинских комплексов, Туполев не раз искренне поражался: ведь их возможности изумляли любого, самого взыскательного современника.

Расплетин был очень интересным человеком. Незаурядна и его личная судьба, а плоды его вдохновенного труда, выразившиеся в создании сложнейших инженерных систем ПВО, многократно апробированных и намного опередивших свое время, исключительны.

Уроженец Рыбинска, родившийся в купеческой семье, он еще в юности увлекся радиолюбительством и в 1926 году стал, по собственному признанию, «одним из первых советских коротковолновиков». Позднее, в Ленинграде, он окончил Электрослаботочный техникум и вечернее отделение ЛЭТИ — Ленинградского электротехнического института, где работал и учился под руководством будущего академика А. Л. Минца. С начала 1930-х годов он активно работает над новым средством связи — телевидением. В 1939 году, вместе с Н. Ф. Курчевым и Е. Е. Фридбергом, он разработал и изготовил небольшую партию (около двухсот штук) настольных телевизоров с диаметром экрана 17 сантиметров — 17ТН-3.

Война застала Расплетина в Ленинграде. Он работает на строительстве оборонительных рубежей, а с октября 1941-го по собственной инициативе организует производство раций для фронта. Силами сотрудников НИИ-9, где работал тогда Расплетин, было собрано более двухсот радиостанций.

В декабре 1941 года, когда в блокадном Ленинграде начался жестокий

голод, умерла мать Александра Андреевича — Мария Ивановна, а через несколько дней — жена Ольга.

В конце февраля 1942 года чудом выжившего Расплетина вместе с другими сотрудниками эвакуировали на «большую землю».

В эвакуации Расплетин работает над телевизионной системой наведения истребителей на цель — РД-1, в составе 108-го института, куда он был переведен А. И. Бергом при его организации — над радиолокационной станцией «Тон» для защиты хвоста самолета. После войны — над созданием радиолокационной станции СНАР-1 для обнаружения наземных и надводных целей, принятой на вооружение.

В августе 1950 года он был переведен во вновь созданное КБ-1 (впоследствии НПО «Алмаз», «Алмаз-Антей»), где, начиная с должности заместителя главного конструктора и до генерального, неустанно и успешно работал над созданием новых систем противовоздушной обороны. Под руководством Расплетина были созданы комплексы ПВО, способные сбить любую воздушную цель на высотах от 50 метров до 25 километров, на удалении до 240 километров. С принятием на вооружение 75-го комплекса прекратились шпионские полеты над территорией СССР. Во время войны во Вьетнаме ракетчиками были сбиты более двухсот американских самолетов, в том числе несколько десятков Б-52.

Александр Андреевич работал также над системой ПРО, нашедшей дальнейшее развитие после его смерти. Он предложил и обосновал разработку многоканального комплекса С-300, названного лучшим зенитно-ракетным комплексом XX века.

Ранняя смерть (он умер в 58 лет) помешала Расплетину поднять защитные комплексы страны на недостижимую высоту. По уровню решенных задач, по их масштабности Александра Андреевича Расплетина можно сравнить разве что с Сергеем Павловичем Королевым, по новаторству в принятых и осуществленных инженерных решениях ему нет равных.

...Лекции советских ученых, известных и неизвестных, практиковались в ОКБ А. Н. Туполева до конца его жизни. Можно назвать десятки имен выдающихся специалистов, выступивших со своими докладами перед туполевскими конструкторами.

В мае 1944 года согласно предложению А. Н. Туполева ОКБ приступило к установке на серийном самолете Ту-2 (выпущенного в 1942 году Омским заводом № 166) радиолокационной аппаратуры ПНБ-4. Работа шла достаточно быстро. Уже 27 мая 1944 года состоялся осмотр макетной комиссией размещения блоков ПНБ-4 на самолете Ту-2. К концу

июня опытная машина, получившая условный шифр самолет «104», была закончена и в ночь на 2 июля перевезена на аэродром Чкаловское, где располагалось НИИ Спецслужб КА. 18 июля 1944 года на самолете «104» летчик-испытатель А. Д. Перелет с аэродрома ГК НИИ ВВС совершает первый вылет. В качестве ведущего инженера по испытаниям спецоборудования самолета «104» от ОКБ А. Н. Туполева участвует Л. Л. Кербер. С 10 августа 1944 года по 7 июня 1945-го проводились совместные испытания и доводки радиолокационной аппаратуры, по окончании которых самолет был передан в ГК НИИ ВВС для Государственных испытаний.

В 1946 году в ОКБ на один из серийных самолетов Ту-2 была установлена радиолокационная аппаратура «Гнейс-5с». В 1947 году 56-я истребительная авиационная дивизия (ИАД) была перевооружена с «Бостонов», оснащенных станциями «Гнейс-2», на Ту-2 с «Гнейс-5с».

Познакомившись с новой радиолокационной техникой и проведя ее первые летные испытания на переделанных серийных Ту-2, в ОКБ А. Н. Туполева было окончательно решено продолжать проектирование истребителей-перехватчиков с РЛС и мощным вооружением на базе более скоростных модификаций самолета Ту-2 с двигателями жидкостного охлаждения.

В 1944 году был подготовлен проект истребителя-перехватчика как вариант скоростного дальнего бомбардировщика «63/2» с двигателями АМ-39 (АМ-39Ф). Опытный самолет «63/2» с двигателями АМ-39Ф в варианте скоростного бомбардировщика был выпущен в октябре 1944 года.

Законченный самолет «63/2» в ночь на 29 октября 1944 года был перевезен на аэродром в ГК НИИ ВВС в Чкаловское, где с 29 ноября 1944 года по 4 апреля 1945 года проводились доводочные испытания. Туполев присутствовал на большинстве стартов новой машины.

Самолет «63/2» с двигателями АМ-39Ф показал хорошие летные данные, превосходящие данные одноклассных отечественных и зарубежных самолетов. Однако он не был рекомендован на вооружение ВВС КА из-за недостаточного обзора штурмана. Соответственно не получил развития и проект истребителя-перехватчика на базе самолета «63/2».

В феврале 1946 года по заданию командования ВВС ОКБ А. Н. Туполева приступило к дальнейшей отработке самолета «63» в варианте истребителя-перехватчика. Проект находился в работе под внутренним шифром ОКБ самолет «63П», официальное обозначение Ту-1. Новый проект вбирал в себя весь положительный опыт, полученный при создании и испытаниях самолета «63/2» с двумя двигателями АМ-39Ф и самолета

«68» (Ту-4), который в тот момент разрабатывался в ОКБ.

Возможность установки мощного пушечного вооружения, специального радиолокационного оборудования, высокая скорость (до 650 км/ч) и дальность полета (до трех тысяч километров) позволяли использовать Ту-1 и как истребитель сопровождения, вооруженный пятью пушками НС-23; и как истребитель-перехватчик, оборудованный радиолокационной аппаратурой «Гнейс-5с», вооруженный двумя пушками НС-23 и двумя пушками НС-45.

До конца 1946 года самолет находился в опытном производстве. 30 декабря 1946 года самолет был закончен и в ночь на новый 1947 год перевезен на аэродром ЛИИ в Жуковский. До середины марта на машине шли доводки, в основном по новым опытным двигателям, а также по оборудованию.

Летчик-испытатель А. Д. Перелет 22 марта 1947 года выполнил на опытном самолете первый полет продолжительностью 30 минут. Заводские испытания проводились до 3 октября 1947 года. Проверялась работа новой силовой установки, оборудования, проводились полеты на определение запасов устойчивости, километровых расходов топлива и т. д. 3 августа 1947 года самолет принял участие наряду с другими новыми туполевскими машинами в традиционном воздушном параде в Тушине, кроме «63П» над Тушино прошли опытные самолеты «69», «70», «77» и первые три серийных Ту-4 (Б-4).

Полностью испытания опытного самолета «63П» не были закончены. Формальной причиной была названа выработка ресурсов опытных двигателей М-43В и отсутствие им замены. Но по сути к моменту проведения испытаний Ту-1 А. Н. Туполев со своими ближайшими помощниками пришел к выводу, что создать современный перехватчик на базе поршневого Ту-2 в реактивную эру невозможно. Если в конце войны скорость Ту-2 в варианте истребителя превышала скорости основных серийных бомбардировщиков, то с появлением во второй половине 1940-х годов первых реактивных бомбардировщиков, скорости которых приблизились к 900 км/ч, возможности по перехвату подобных целей самолетами класса Ту-2 резко уменьшились. Дальнейшие работы по перехватчикам типа Ту-1 были прекращены.

За разработку Ту-2 в разгар войны, в 1943 году, Андрею Николаевичу Туполеву была присуждена Государственная премия I степени. В августе 1944 года ему было присвоено звание генерал-майора инженерно-авиационной службы (ИАС), тогда же он был награжден полководческим орденом Суворова II степени.

Указом Верховного Совета СССР «За работы в области обороны страны во время Великой Отечественной войны против немецко-фашистских захватчиков» генерал-майору инженерно-авиационной службы А. Н. Туполеву 16 сентября 1945 года было присвоено звание Героя Социалистического Труда (золотая медаль «Серп и Молот» № 248). Постановлением Совета министров СССР от 8 августа 1947 года № 2805 генерал-майору инженерно-авиационной службы А. Н. Туполеву было присвоено воинское звание генерал-лейтенанта инженерно-авиационной службы.

...Как уже отмечалось, у Андрея Николаевича было блестящее, тонкое и своеобразное чувство юмора, которое понимали далеко не все. Свидетельства этому остались даже в мемуарах.

Ведущий инженер Летно-исследовательского института И. Н. Квитко вспоминает, как весной 1926 года он был направлен на работу в ЦАГИ:

«Спустя примерно две недели после прихода туда я ходил по опытному цеху, знакомился с работами, которые в нем выполнялись. В разных местах цеха лежали поломанные части самолетов — следы примитивных исследований конструкций самолетов на прочность. Неожиданно ко мне подошел Андрей Николаевич и, подводя меня к разным кучам этого лома, начал спрашивать названия отдельных деталей. Все было мне хорошо знакомо, и я без запинки отвечал. Вдруг он грубо оборвал меня: „Пошел к чертовой матери...“ — и быстро удалился». Автор колеблется — как оценить эту странную выходку? Представляется, что это реакция Туполева, занятого большим и серьезным делом, на появление «на его территории» праздношатающегося молодого человека, рассматривающего кучи мусора.

Тот же автор вспоминает, как впоследствии, в 1935 году, во время плавания в Нью-Йорк на первоклассном немецком лайнере «Бремен», советский полпред В. И. Потемкин потребовал, чтобы все члены советской делегации, в соответствии с принятым на борту дресс-кодом, были одеты в черные смокинги. Настойчивые возражения Туполева приняты не были. Андрей Николаевич первый раз в жизни надел смокинг, пригласил товарищей на смотрины, приветствовал их словами: «Что, пришли посмотреть на идиота?» — и, сокрушенно оглядывая себя в зеркале, печально повторял: «Вот до чего дожил!» Когда метрдотель согласовал с членами делегации места в ресторане, возмущенный Туполев произнес: «У, чертовы формалисты, не все ли равно, где сидеть. Эх, немцы, немцы! Недаром еще Гоголь рекомендовал выпороть их батогами».

М. Я. Блинчевский — ведущий конструктор завода «Опыт»,

рассказывал, как с Туполевым обсуждалось уменьшение размеров форсажной камеры, в свою очередь, определявшей габариты двигателя. Туполев быстро нашел решение, предложив мотористам уменьшить диаметр двигателя, сохранив тягу, то есть увеличить скорость потока.

«Сейчас мы не можем увеличить скорость газового потока. При дальнейшем развитии...

— Милок, когда ты говоришь „при дальнейшем развитии...“, у меня в голове ничего не прибавляется. Покажи, как у тебя готовится поток воздуха перед входом в форсажные камеры, ведь можно предварительно подогреть воздух.

Эти вопросы не были проработаны и не показаны на схеме. Обратив внимание на виньетку в углу рамки, обрамляющей схему, Андрей Николаевич сказал:

— Вот это у тебя хорошо сделано.

Впоследствии Генеральным конструктором двигателя был подписан документ, предусматривающий уменьшение диаметра двигателя при сохранении его тяги, и такой двигатель был построен».

Л. Л. Кербер с присущим ему юмором вспоминает: «В институте академика А. Г. Иосифьяна, занимавшем особняк (фон Дервиза. — Н. Б.) у Красных Ворот (Хоромный тупик, 4. — Н. Б.), для Ту-4 проектировалось дистанционное управление оружием. Произошла какая-то заминка, и Туполев поехал туда. Потолок плафона в кабинете директора был расписан весьма фривольными картинками. Осмотревшись, Туполев произнес: „Я понимаю, Андроник Гевондович, почему у вас так много задержек, — вы, наверное, не столько вникаете в нашу систему, сколько созерцаете потолок“... Все рассмеялись. Иосифьян, ожидавший тяжелого разговора, ожил, и деловая беседа потекла спокойно.

А. П. Александров приехал по поводу подвески их бомбы в Ту-4. Возникли затруднения. Поздоровавшись, Туполев усмехнулся: „Что-то вы так размохнатились, Анатолий Петрович?“ Надо сказать, Александров был лыс, но остатками волос затейливо прикрывал череп. У каждого свои причуды. „По-моему, волосы № 6 и № 11 вы уложили неверно“».

Заметим, что Всесоюзный научно-исследовательский институт электромеханики с заводом носит сегодня имя А. Г. Иосифьяна, ну а имя трижды Героя Социалистического Труда, кавалера девяти орденов Ленина^[54], Анатолия Петровича Александрова, выдающегося ученого-ядерщика, в течение десяти лет возглавлявшего АН СССР, и сегодня еще памятно многим.

Генерал-лейтенант артиллерии К. Т. Резаков вспоминал о показе

установок 200-го зенитно-ракетного комплекса в Кубинке правительственной комиссии, в состав которой входил и Туполев (комплекс этот, один из первых, оснащался транспортно-заряжающими машинами на железнодорожных платформах):

«Наконец гости подходят к нам. Докладываю о новой системе. В конце доклада следуют слова: „А зарядание здесь предусмотрено автоматическое“. Эти слова — условный сигнал, по которому один из офицеров нажимает кнопку, и тележка с ракетой начинает движение по рельсам к пусковой установке. Тележка с огромной ракетой движется быстро. Вдруг присутствующий среди гостей и, видимо, отвлекшийся во время нашего доклада авиаконструктор А. Н. Туполев восклицает:

— Что они делают? Сейчас все разобьют!

Хрущев, слушавший более внимательно, гордо произносит:

— Не разобьют. Зарядание-то ав-то-матическое!»

Андрей Николаевич умел весьма характерно и заразительно смеяться. Вот как вспоминает об этом в своих мемуарах известная поэтесса Агния Барто:

«Пожалуй, я только одного человека знала, который смеялся с таким удовольствием, — это был Андрей Николаевич Туполев. На заседаниях Центрального правления Общества болгаро-советской дружбы стоило Андрею Николаевичу по какому-нибудь поводу рассмеяться, как, глядя на него, никто из присутствующих не мог оставаться спокойным, смеялись все. Однажды в большой аудитории Политехнического я с трибуны сказала что-то смешное про детей. Всплеск смеха затих было, но Туполев продолжал хохотать, да так весело, заливисто, заразительно, что все снова принялись смеяться, зал долго звенел от смеха».

В 1965 году стареющего Туполева избрали председателем Центрального правления Общества советско-болгарской дружбы. Причину этого избрания установить не удалось, а просто назначить Туполева на ненужную ему должность не мог никто. Дочь, Юлия Андреевна, замечала по этому поводу, что симпатию к болгарам Туполев испытывал всегда.

Должность эта не требовала большого напряжения, но требовала времени. Андрей Николаевич умел, однако, и быстро сконцентрироваться и отключиться. На заседаниях и собраниях этого общества никто не видел Андрея Николаевича озабоченным и погруженным в свои мысли, напротив, он был всегда открыт, как правило, весел и приветлив. Дважды Туполев летал в Софию на своих новых тогда самолетах — Ту-104 и Ту-114.

Владимир Михайлович Вуль запомнил, как в конце 1940-х годов он, вместе с Туполевым, поехал в Ленинград. Андрей Николаевич, тогда еще

член-корреспондент, при полном параде, должен был быть там на выездной сессии Академии наук СССР. Владимир Михайлович следовал в Питер по своим делам — в командировку. Перед отъездом Андрей Николаевич отдал ему железнодорожные билеты. Тот, приученный внимательно работать с документами, просмотрел билеты и, к своему удивлению, обнаружил, что билеты просрочены: они были на вчерашнее число. Поделился «открытием» с Андреем Николаевичем. Того это нисколько не смутило: «Хм, милый мой! Это Академия наук. Знаешь, какая организация! Это же выездная сессия», — сказал он, по-видимому, с юмористическим подтекстом, приподнимая кверху палец. В дорогу он, однако, любивший и умевший опаздывать (министр авиационной промышленности П. В. Дементьев^[55] позднее выговаривал посетителям: «Что вы опаздываете! Вы же не Туполев!») — отправился загодя, часа за полтора до отхода поезда.

На перрон к поездам дальнего следования тогда пускали по билетам, и контролер, увидев представительного генерал-лейтенанта в тонких очках и парадной форме, не глядя на билеты, по-военному откозырял Туполеву и подобострастно указал руками направление движения.

— Ну, что, — спросил Туполев у Вуля, — видишь, с билетами все нормально.

— Да, но в билеты-то он и не заглянул. Его смутил блеск ваших эполет.

Подошли к вагону. Это был шикарный «СВ» с двухместными купе. Бравый проводник, по всей видимости особист, знал пассажиров в лицо:

— Проходите, проходите, товарищ Туполев, вот ваши места, устраивайтесь...

— Вот видишь, — удовлетворенно заметил Андрей Николаевич, — все нормально.

На перроне между тем колокол отбил уже во второй раз, а поезда тогда отправлялись сразу после третьего удара колокола. Некоторые пассажиры уже напряглись, чтобы уловить краткую секунду отправления.

В этот момент в коридоре поезда послышался шум и в дверях купе показался раскрасневшийся полный академик с большим кожаным чемоданом. Из-за плеча академика виднелась удивленная физиономия его жены в затейливой шляпке.

Поезд тронулся.

Удивление на лице тучного академика быстро сменило выражение расположения и приветливости. Несмотря на отсутствие в то время телевидения, он сразу узнал Туполева.

— Андрей Николаевич! Не беспокойтесь. Мы здесь сум...меем

разместиться, — с оттенком сомнения, но уверенно сказал он, оглядывая небольшое двухместное купе.

Больше других происшедшее вывело из себя бравого проводника.

— Что же делать, что делать, — в отчаянии повторял он, попеременно заглядывая то в купе, то в коридор вагона. — У меня же все места заняты!

— Я знаю, что делать, — быстро нашелся Туполев. — Выносим наши вещи сюда, в коридор. Вам спасибо за заботу, — он кивнул академику. — А вы, — обратился он к проводнику, — пробегите по поезду, где-то должны же быть два свободных места.

Растерявшийся было проводник был окрылен конкретикой поставленной задачи и проворно убежал из вагона. Вынеся чемоданы из купе и еще не успев как следует перевести дух, Андрей Николаевич и его зять увидели, что бравый проводник вернулся, сказал, что в одном из соседних вагонов имеются два свободных места и, решительно подхватив весь багаж, повел пассажиров к цели.

Вскоре они оказались в чистом четырехместном купе, деля соседство с невысоким лысеющим мужчиной.

Андрей Николаевич, сняв генеральский китель и повесив на плечо полотенце, немедленно направился умываться, а новый сосед, внимательно посмотрев на него, вежливо спросил Вуля:

— Простите, а это не Туполев?

Тот совсем не бдительно подтвердил, что это так. Когда Туполев вернулся, лысеющий мужчина обратился к нему:

— Андрей Николаевич! А мы с вами давно знакомы. Я Исаак Дунаевский.

Надо заметить, что Туполев, долгие годы бывший членом-корреспондентом, а затем и академиком АН СССР, всегда уклонялся от всевозможных дразг, интриг и подковерных схваток, которыми полнилась Академия наук. На предложения «объединиться» к кем-то, что-то протолкнуть или заблокировать, он либо отвечал со свойственным только ему и не всем понятным юмором, либо ссылаясь на свою крайнюю занятость. Последнее академикам было понятно.

Тяжелый бомбардировщик нового поколения

Еще 7 сентября 1943 года, в разгар войны, заместитель народного комиссара авиационной промышленности СССР, а по совместительству авиаконструктор А. С. Яковлев направил главному конструктору завода № 156 А. Н. Туполеву письмо следующего содержания: «В соответствии с согласованным с УВВС КА проектом плана опытного самолетостроения на 1943 г., Вам поручается разработать эскизный проект и построить макет тяжелого высотного 4-моторного бомбардировщика с моторами М-71 с ТК-М, герметическими кабинами и пушечной защитой со следующими данными: максимальной скоростью на высоте 10000 метров — 500 км/ч, дальностью полета на скорости 400 км/ч при полной бомбовой нагрузке — 5000 км, при бомбовой нагрузке 7000–8000 кг — 6000 км, бомбовой емкостью внутри фюзеляжа — 2 бомбы по 5000 кг. Эскизный проект самолета для рассмотрения экспертной комиссией НКАП представьте 1.10.1943 г.».

Это достаточно жесткое письмо-приказ можно считать датой начала работ по новому большому проекту, получившему обозначение самолет «64». ОКБ А. Н. Туполева предстояло, основываясь на отечественных технологиях, материалах и оборудовании, создать бомбардировщик, близкий по своим данным к американскому самолету Б-29 (В-29). Проектирование самолета «64» в двух вариантах (бомбардировщик и транспортно-пассажирский) началось в мае 1944 года. Проектные работы показали, что самолет «64» при габаритах, близких к АНТ-42 (Пе-8), имел в два раза большую массу. Это поставило перед создателями самолета, особенно перед конструкторами и прочнистами, ряд трудных задач, так как усилия в элементах конструкции самолета «64» были более чем в два раза выше, чем в соответствующих элементах АНТ-42.

Шла война, и все силы авиационной промышленности и смежных с ней отраслей были направлены на обеспечение массового выпуска серийных боевых самолетов. Внедрение новых авиационных материалов и изделий из них в условиях войны было затруднено, поэтому самолетостроителям приходилось использовать сортамент листов и пресованных профилей из легких сплавов десятилетней давности. Аналогичная ситуация была характерна для радиосвязного и радиотехнического оборудования, а также для системы стрелково-пушечного вооружения.

В ходе эскизного проектирования самолета в бригаде общих видов, возглавлявшейся Б. М. Кондорским, были рассмотрены несколько десятков вариантов компоновок. Спектр рассматривавшихся вариантов был очень широк — от четырехмоторных самолетов, близких к В-24, В-17 и ФВ-200, до экзотических компоновочных решений с использованием двухбалочной схемы.

25 июня 1944 года Туполеву позвонил маршал авиации А. Е. Голованов. Дежурно доложил, что «бьем и гоним», и, понизив тон, сказал, что 22 июня 1944 года немцы нанесли по аэродрому в Полтаве, где базировались американские самолеты после очередной «челночной» бомбардировки, сильный удар.

— Уничтожено несколько десятков «крепостей». Союзники обломков не считают, сильно битых не восстанавливают. Привезем вам навалом. Полк — не знаю, а эскадрилью собрать точно можно. Команда дана, дня через четыре ждите.

Немного позднее разговор на ту же тему состоялся с наркомом А. И. Шахуриным.

Конечно, Туполев хорошо знал бомбардировщик В-17. Но в 1944 году машине этой было уже почти десять лет, а во время войны, отличавшейся сверхстремительным развитием авиации, это был слишком большой срок. Тем более что были захвачены фрагменты, а то и целые образцы нескольких немецких машин, не то что дававших пищу, но предлагавших целое пиршество для конструкторских размышлений.

Тем не менее в сентябре 1944 года Сталин поставил вопрос о возможном копировании американского четырехмоторного бомбардировщика. Туполев решительно возражал против этого, подчеркивая, что В-17 — самолет вчерашнего дня, что, насколько ему известно из литературы и конфиденциальных источников, у Штатов появился гораздо более совершенный бомбардировщик В-29, пока используемый ими только на Тихоокеанском театре.

Работая над самолетом «64», туполевцы остановились на нормальной схеме четырехмоторного самолета с герметичными кабинами, разнесенным вертикальным оперением и шасси с носовым колесом. В ходе эскизного проектирования внимательно изучался опыт подобной работы с американским бомбардировщиком Б-29. Все то новое, что было на тот момент в самолетостроении и что могла позволить в технологическом отношении отечественная промышленность, было привнесено в проект.

В результате был предложен самолет, по своему техническому совершенству и технологическим решениям занимавший промежуточное,

переходное место между бомбардировщиками разработки конца 1930-х годов типа Пе-8 и «сверхкрепостями» типа Б-29.

Несмотря на все сложности, в августе 1944 года был готов эскизный проект, согласно которому самолет «64» представлял собой тяжелый четырехмоторный бомбардировщик, предназначенный для проведения дневных бомбардировочных операций в глубоком тылу противника. Большие скорости и высоты полета, а также мощное оборонительное пушечное вооружение обеспечивали ему возможность действия в зонах с самой сильной ПВО противника. Применение крупнокалиберных бомб (до 5 тонн) определяло высокую эффективность наносимых бомбовых ударов.

Экипаж самолета «64» состоял из 8–9 человек, располагавшихся в двух герметичных и одной негерметичной кабинах. В передней гермокабине находились первый летчик — командир корабля, второй летчик, штурман-бомбардир, бортинженер и радист; в средней находились старший стрелок, левый бортовой стрелок и правый бортовой стрелок; в задней негерметичной кабине находился стрелок кормовой пушечной установки, которого мог заменять один из боковых стрелков.

Бомбардировочное вооружение самолета «64» было рассчитано на возможность резкого увеличения бомбовой нагрузки при действиях по целям, мало удаленным от линии фронта, и на возможность подвески бомб самых крупных калибров, при этом нормальная бомбовая нагрузка составляла 5 тонн, максимально допустимая — 18 тонн!

Бомбардировочное вооружение располагалось так, что ко всем его агрегатам и к бомбам был обеспечен свободный подход на земле и в полете.

Для защиты от атак истребителей противника на самолете «64» была создана мощная система стрелково-пушечного вооружения, обеспечивающая полный круговой обстрел, причем каждая точка пространства обстреливалась, как минимум, четырьмя стволами. Управление башнями электродистанционное, старший стрелок управлял огнем двух верхних башен, бортовые стрелки управляли нижними башнями, причем каждый стрелок мог вести огонь как из одной, так и из обеих башен. Управление передними башнями в случае необходимости могло быть в любой момент переведено в переднюю кабину. Кормовая установка использовалась как дополнительная огневая точка при полетах на малых высотах, на большой же высоте кормовой стрелок переходил в среднюю герметичную кабину.

Самолет был оборудован радиостанциями дальней и межсамолетной связи, радиополукомпасом, радиокомпасом, радиовысотомером, аппаратурой опознавания и другими радиосистемами, позволявшими

уверенно выполнять полет по заданному маршруту.

Все основные системы управления самолета «64» были электрифицированы, за исключением управления особо нагруженными агрегатами (шасси, бомбовые люки и т. д.), которые имели гидравлический привод.

Технологически самолет «64» проектировался так, чтобы его можно было строить поточным методом при крупносерийном производстве. С этой целью каркас самолета и оборудование были разбиты на большое число отдельно изготавливаемых агрегатов. В конструкции самолета предполагалось широкое применение цветного литья, горячей и холодной штамповки, что позволяло механизировать процесс изготовления деталей самолета.

В ходе эскизного проектирования на окончательном этапе работы рассматривались два варианта самолета «64», отличавшиеся друг от друга геометрическими размерами, компоновкой носовой части фюзеляжа, составом оборудования, вооружением и размещением экипажа.

В первом варианте самолет «64» имел размах крыла 42 метра и длину фюзеляжа 30 метров. Рабочие места летчиков в передней герметичной кабине были приподняты, а сами летчики имели индивидуальные фонари истребительного типа, выходившие за контур фюзеляжа. Экипаж состоял из десяти человек.

На основании предварительных работ по самолету «64» в августе 1944 года ВВС подготовили проект тактико-технических требований к высотному дальнему бомбардировщику с четырьмя двигателями АМ-42ТК. Согласно этому проекту ОКБ А. Н. Туполева должно было спроектировать и построить самолет-бомбардировщик, способный помимо ударных задач вести стратегическую разведку и обеспечивать десантно-транспортные операции.

В варианте дальнего бомбардировщика самолет должен был иметь боевую высоту 9—10 тысяч метров, тактический радиус действий не менее 2000 километров (при полете с бомбовой нагрузкой пять тонн), мощное пушечное вооружение с круговым обстрелом, а также бомбовый отсек, вмещающий 18 тонн бомб (из них две бомбы по пять тонн и четыре бомбы по две тонны). Помимо основного варианта силовой установки с двигателями АМ-42ТК предлагалось проработать возможность использования двигателей АМ-46ТК и М-84.

Состав экипажа и его размещение были близки к первому варианту эскизного проекта «64», проработанному в ОКБ: два летчика, два штурмана, борттехник-стрелок, стрелок-радист и три стрелка, всего девять

человек. Экипаж должен был размещаться в герметичных кабинах.

На самолете предлагалось использовать самое современное оборудование, которым располагала на тот период отечественная авиационная промышленность. Как видно из эскизного проекта и требований ВВС к самолету «64», советская авиация должна была в обозримом будущем получить современный дальний бомбардировщик, соответствующий по своим летно-тактическим данным лучшим западным аналогам, в частности американскому Б-29. Однако большим недостатком проекта было отсутствие бортовой радиолокационной станции, связанной с оптическим бомбардировочным прицелом, имевшимся на том же Б-29.

К сентябрю 1944 года был готов макет самолета «64», в том же месяце был проведен первый предварительный осмотр макета заказчиком. Был высказан ряд замечаний, в частности, заказчик потребовал установки бортовой радиолокационной станции. Второй предварительный осмотр после доработок состоялся лишь в феврале 1945 года, и снова последовали замечания заказчика по общей компоновке, оборудованию, вооружению... Можно сказать, что командование ВВС, постепенно знакомясь с реальными образцами западной авиационной техники, все выше и выше поднимало планку требований к новому бомбардировщику, и в какой-то момент эти требования превысили практические возможности советской авиационной промышленности того периода.

В силовой установке самолета предполагалось использовать двигатели АМ-43ТК-300Б или АМ-46ТК-300. Экипаж увеличивался до десяти человек за счет появления в передней герметичной кабине оператора РЛС. Число пушечных установок было сокращено до пяти, число пушек до десяти. В разделе, касавшемся радиотехнического оборудования, появились требования к установке РЛС, радиовысотомеров малых и больших высот, радиоаппаратуры слепой посадки, аппаратуры дальнего самолетовождения по типу западной «Лоран-С», а также аппаратуры радиоопознавания и системы оповещения об облучении хвостовой части.

Макетная комиссия 27 апреля 1945 года утвердила макет самолета «64» с четырьмя двигателями АМ-43ТК-300Б. Работы по самолету продолжались и с окончанием Великой Отечественной войны, и с началом войны холодной. 16 июля 1945 года американцы взорвали свое первое ядерное устройство, а уже в августе испытали его над японскими городами: атомная бомба стала реальностью. В СССР работы Курчатова и его коллег приближали день появления советского ядерного оружия. Вопрос о скорейшем создании носителя нового оружия приобретал крайне острую форму.

Тем временем в ОКБ приступили к выпуску чертежей самолета «64» и к постройке стапелей для сборки первого экземпляра. По планеру и силовой установке практически вопросов не было. Камнем преткновения стало оснащение самолета в нужные сроки современным оборудованием, соответствующим требованиям ВВС. Предприятия-смежники ОКБ А. Н. Туполева не могли на этом этапе обеспечить самолет «64» не только заказанным навигационным и радиолокационным оборудованием, но и автоматизированной дистанционной системой управления стрелково-пушечным вооружением.

Ввиду того что работы по самолету «64» имели первостепенное государственное значение, все подробности докладывались Л. П. Берии, курировавшему атомную программу, и непосредственно И. В. Сталину. Информация о причинах задержек и сбоев в проектировании и постройке самолета была им хорошо известна и привела руководителей страны к принятию кардинального решения по созданию стратегического авиационного носителя. Сталин считал наиболее целесообразным скопировать американский Б-29, четыре экземпляра которого в разное время оказались на территории СССР, на Дальнем Востоке, после вынужденных посадок. Работы по копированию и освоению самолета серийным производством были поручены ОКБ А. Н. Туполева и заводу № 22 в Казани.

В начале июня 1945 года А. Н. Туполев и его заместитель А. А. Архангельский были вызваны в Кремль к Сталину. Оба они были уверены, что речь пойдет о проекте «64», поэтому захватили с собой красочный альбом с основными данными и впечатляющими цветными рисунками. Но разговор у Сталина пошел на другую тему, и альбом не пригодился.

По воспоминаниям Архангельского, Сталин, поздоровавшись, сразу перешел к сути вопроса: «Товарищ Туполев, вам надо скопировать американский Б-29. Подробности — у Шагурина». Туполев, несколько растерявшись от неожиданного поворота событий, промолчал. Архангельский ответил за обоих, что задание будет выполнено. Они быстро покинули кабинет Сталина и направились к наркому авиационной промышленности А. И. Шагурина. 6 июня 1945 года вышло решение Государственного Комитета Обороны, по которому ОКБ Туполева поручалось организовать производство самолета Б-4 — советской копии-аналога американского бомбардировщика Б-29. Начало этих работ в ОКБ стало окончанием активного проектирования самолета «64».

Несмотря на то что все силы ОКБ прямым приказом были переключены на Б-4, еще почти два года самолет «64» оставался в планах

туполевцев. С момента утверждения макета в апреле 1945 года исходный проект неоднократно перерабатывался с учетом тех конструкторских решений, которые инженеры ОКБ увидели на Б-29. В результате третий и последний вариант проекта «64» с двигателями в 2300 л. с. был готов к концу 1946 года и отличался от предыдущих проектов. Он стал низкопланом, что позволило унифицировать конструкцию планера как для бомбардировочного, так и для пассажирского варианта. Остекление передней кабины летчиков стало ступенчатым, что значительно улучшило обзор. В передней кабине была установлена радиолокационная станция «Кобальт», созданная по типу американской. Бортовое оборудование, в особенности радионавигационное, было расширено по составу в соответствии с требованиями заказчика и комплектацией аналогичных систем на Б-29.

Работы над третьим вариантом проекта «64», возможно, были подстраховкой на случай неудачи с копированием Б-29. Аналогично вело себя и Министерство авиационной промышленности, выпустив для своей подстраховки приказ от 27 марта 1946 года «о разработке проекта и подготовке производства четырехмоторного самолета-бомбардировщика с двигателями АМ-46ТК». Таким образом, вялотекущие в ОКБ работы по проекту «64» обрели официальную поддержку. И только через год, когда на заводе в Казани был готов первый серийный Ту-4 и успех грандиозной программы по копированию Б-29 стал очевиден, министерство выпустило новый приказ от 16 апреля 1947 года, по которому все работы по самолету «64» прекращались. Так завершилась более чем трехлетняя история этого сложнейшего туполевского проекта, оставшегося на бумаге.

И для коллектива ОКБ А. Н. Туполева, и для него лично напряженная работа над проектом «64» стала еще одной школой, много давшей при проектировании тяжелых боевых и гражданских самолетов, созданных в конце 40-х — начале 50-х годов.

Глава пятая

РЕАКТИВНАЯ ЭРА

Первые реактивные

Жесткий опыт Великой Отечественной войны, когда в стране научились вынужденно быстро разворачивать новые производства, добиваться бесперебойного выпуска сложных боевых машин в отсутствие самого необходимого, прежде всего квалифицированной рабочей силы, организовывать выпуск и «ставить на серию» новые образцы боевой техники, поднял советский авиапром на качественно новый уровень. Вопросами серийного производства ведало Министерство авиационной промышленности, материаловеды предлагали новые, более прочные, более легкие, более жаростойкие металлы и сплавы, разработчики двигателей предлагали все более мощные моторы, оборонный отдел ЦК обеспечивал взаимодействие всех составляющих, поддерживал давление в кровеносной системе, питающей этот непростой механизм. Клубок, зачастую тесно связывающий главных конструкторов, наконец был распутан. Туполев, в значительной степени связанный ранее «смежными» вопросами, получил возможность больше заниматься своим непосредственным делом.

В 1947 году на серийном экземпляре Ту-2 было проведено исследование работы роллс-ройсовских турбореактивных двигателей «Нин-1» («Nene-1»), незадолго до того закупленных В. Я. Климовым в Англии. Сразу стало очевидно, что схему и конструкцию самолета придется изменить — ввести носовое шасси и увеличить объемы топливных баков.

Андрей Николаевич отнесся к новым двигателям с искренним интересом. Он помнил и реактивный «раж» Сергея Королева, знал и противоречивые, но порой восторженные отзывы о боевой работе немецких реактивных машин, прежде всего Ме-262, и разведывательные донесения о реактивных полетах итальянцев, англичан, американцев.

ОКБ А. Н. Туполева быстро, в течение трех месяцев, разработало проект самолета «77», получившего впоследствии обозначение Ту-12. Он стал первым советским реактивным бомбардировщиком и отвечал новым требованиям: имел два двигателя «Нин-1» общей тягой 2270 кгс, шасси с носовым колесом, крыло и разнесенное хвостовое оперение от Ту-2, удлиненную носовую часть и увеличенную на 0,5 метра высоту фюзеляжа.

По личному предложению Туполева, немедленно официально поддержанному Булганиным, Хруничевым и Вершининым, прорабатывался и промежуточный вариант бомбардировщика: двигатели АШ-82ФН

сохранялись, а в задней части фюзеляжа устанавливался двигатель «Нин» с соплом под горизонтальным хвостовым оперением, стреловидным в плане. Но в процессе дальнейших работ решили, что установка двух разнородных двигателей (требовавших различного по сути топлива — бензина и керосина) не будет продуктивной, да и по массе такая комбинация окажется слишком тяжелой для крыла. Работы над «реактивным бомбардировщиком с тремя двигателями» (проекты «74» и «76») были прекращены.

Летчик-испытатель А. Д. Перелет 27 июля 1947 года совершил первый 18-минутный полет на реактивном бомбардировщике Ту-12, называвшемся тогда опытной машиной «77». Всего в июле 1947 года Перелет на опытной машине выполнил шесть полетов общей продолжительностью 2 часа 7 минут. 29 июля Перелет три раза летал на новом самолете. Вероятно, машину демонстрировали командующему Дальней авиацией Главному маршалу авиации А. Е. Голованову, совершившему в тот же день ознакомительный полет на тяжелом американском бомбардировщике Б-29 вместе с летчиком-испытателем, впоследствии Героем Советского Союза Н. С. Рыбко.

Заметим, что 24 июля того же года, тремя днями ранее, но с аварией на пробеге, совершил свой первый, также 18-минутный, полет ильюшинский бомбардировщик Ил-22 с четырьмя турбореактивными двигателями ТР-1. Больше в июле 1947 года эта машина не летала.

После незначительных доработок в октябре 1947 года самолет передали на государственные испытания. Машина оказалась удачной, показав хорошие летно-технические характеристики, продемонстрировав увеличение дальности и потолка полета. Правда, из-за повысившейся нагрузки на крыло и близких в те годы значениям тяги поршневых и реактивных двигателей у земли последние по взлетно-посадочным качествам уступали поршневым: разбег у Ту-12 был в два раза, а пробег почти в полтора раза длиннее, чем у Ту-2С. По отзывам летчиков-испытателей, с установкой реактивных двигателей техника пилотирования существенно не изменилась. Во всем диапазоне высот и скоростей отмечались высокая устойчивость и управляемость. 3 августа 1947 года один самолет Ту-12 и один Ил-22 участвовали в воздушном параде в Тушине.

Было построено пять экземпляров машины «77», в серийное производство она не пошла. Требовался самолет больших размеров и мощности в связи с резко возросшими требованиями к летным качествам и грузоподъемности. В ходе проектирования и испытаний в ОКБ накопился необходимый материал для разработки новых современных реактивных

бомбардировщиков, в частности Ту-14.

Работа над созданием Ту-14 (первоначально проект «73») была начата в ОКБ А. Н. Туполева в январе 1947 года. К концу декабря того же года опытный образец уже выполнил первый полет. На этом самолете впервые в мире было установлено три английских турбореактивных двигателя — два основных «Нин-1» и один вспомогательный «Дервент-V» («Derwent-V»).

Чуть позже советская промышленность на основе упомянутых английских двигателей освоила выпуск аналогичных отечественных силовых установок — РД-45 и РД-500. Таким, образом, следующая опытная модификация Ту-14 (самолет «78») комплектовалась уже двигателями отечественного производства.

В ходе работ над Ту-14 было принято решение о снятии третьего вспомогательного двигателя (на его месте была оборудована еще одна гермокабина) и замене двигателей. На машину устанавливались новые ВК-1, разработанные в КБ В. Я. Климова, представлявшие собой оригинальную и успешную модернизацию английского «нина». К началу 1951 года завершились государственные испытания новой машины, которые были в целом успешными, и самолет был принят на вооружение.

Испытания самолета, предъявленного заказчику в октябре 1950-го, закончились в январе следующего года. Отмечалось, что по дальности, объему оборудования, вооружению Ту-14 с ВК-1 соответствует требованиям ВВС и незначительно отличается от них по максимальной скорости и потолку. В то же время Ту-14 несколько уступал Ил-28 и по максимальной скорости, и по скороподъемности, и по практическому потолку, несколько превосходя последний в грузоподъемности.

Спасая самолет, казавшийся ему в ряде решений весьма удачным, Туполев проявил упорство и обратился к ВМФ, делая упор на бомбоотсек Ту-14, обеспечивающий подвеску тепловых торпед, предназначенных для применения как с малых, так и больших высот, и авиационных мин.

В результате сложных «политических» комбинаций и дипломатических вывертов, определенных договоренностей в заключении по испытаниям появился следующий компромиссный пункт:

«Учитывая, что в настоящее время не имеется современного скоростного бомбардировщика, позволяющего подвеску минно-торпедного вооружения, рекомендовать... Ту-14 в серийное производство для вооружения только авиации ВМС с использованием на аэродромах, имеющих взлетно-посадочные полосы длиной не менее 2500 м».

Выступая в 1968 году на 70-летнем юбилее А. Н. Туполева, его сподвижник, главный конструктор С. М. Егер говорил:

«Начиная работу над новым реактивным бомбардировщиком Ту-73, Андрей Николаевич решил проверить влияние реактивного двигателя на характеристики уже известного самолета. В 1947 году была создана модификация самолета Ту-2 с двумя РД-45. Это был первый в мире реактивный бомбардировщик Ту-77, имевший скорость 785 км/час, хорошую устойчивость и хорошие взлетно-посадочные характеристики. Сейчас поздно об этом говорить, но Андрей Николаевич в то время искренне сожалел, что из-за желания получить лучшее, ВВС на два-три года задержали поступление в свои части реактивных бомбардировщиков.

Опыт создания Ту-77 лег в основу создания нашим КБ бомбардировщика Ту-14, а в ОКБ Ильюшина — бомбардировщика Ил-28».

Заокеанские уроки

После окончания Второй мировой войны, когда недавние союзнические отношения быстро похолодели, И. В. Сталин, поставленный перед необходимостью иметь не только ядерное оружие, но и средства его доставки, приказал А. Н. Туполеву создать аналогичный по летно-тактическим характеристикам стратегический бомбардировщик. На Измайловский аэродром приземлился американский бомбардировщик, «летающая крепость» Б-29 (В-29), совершивший в 1944 году вынужденную посадку под Хабаровском. Сталин хотел знать мнение советских специалистов и летчиков об этой машине. Всего на территории СССР к концу войны оказались сразу четыре Б-29, из них три в летнопригодном состоянии.

12 апреля 1945 года в Уорм-Спрингс, штат Джорджия, умер 32-й президент США Ф. Д. Рузвельт. Пришедший на смену ему политический пигмей Г. Трумэн, не чувствуя в себе сил ни противостоять Сталину, ни договориться с ним, решил просто запугать его и отдал приказ сбросить на Хиросиму и Нагасаки только что созданные атомные бомбы, о колоссальной разрушительной силе которых был изрядно наслышан. Первая атомная бомба была сброшена на Японию 6 августа, на следующий день после объявления СССР войны Японии, что накладывало на советское наступление неприятную тень.

Прослушав репортаж об атомной бомбардировке Хиросимы, Туполев стал мрачен и замкнут. Для него, человека высочайшего интеллекта, патриота своей страны, хорошо знавшего промышленность Соединенных Штатов, в особенности авиационную, их колоссальную экономическую мощь, неизмеримо усилившуюся в годы войны, в этой связи рисовалась самая мрачная перспектива.

В сентябре 1946 года Сталин вызвал конструкторов — Туполева, Ильюшина и Мясищева и, не вдаваясь в политические разговоры, расспросил их о возможностях создания четырехмоторного дальнего бомбардировщика. Выслушав мнения собравшихся о темпах проектирования, подготовки производства и собственно производства, он кратко сформулировал задание, фактически приказ, и вскоре персонально адресовал его Туполеву. Задание касалось скорейшего создания в СССР полного, за исключением двигателей, аналога американского тяжелого бомбардировщика Б-29 и его серийного производства.

Впоследствии этому типу по личному распоряжению Сталина была присвоена марка Ту-4. С одной стороны, талантливому авиаконструктору не хотелось терять времени на копирование. В его конструкторском бюро заканчивалась разработка тяжелого бомбардировщика «64-го проекта», шли работы по морскому торпедоносцу Ту-14, делались первые прикидки по реактивному стратегическому бомбардировщику Ту-16.

В то же время Андрей Николаевич прекрасно понимал, насколько может обогатить отечественную авиацию и промышленность в целом далеко ушедшая американская разработка, в частности, невиданные в СССР заморские технологии, конструкторские решения и материалы несказанно обогатившейся в годы Второй мировой войны страны. Недаром ему принадлежит прекрасное и точное изречение: «Авиация — это таран, пробивающий брешь в стене незнания для других наук».

В период разработки Ту-4, впрочем, как и во все советские времена, активно работали изобретатели и рационализаторы. Министерство авиационной промышленности поспешило в этом плане избавиться от опасного груза инициатив, передав все права по разбору и премированию лично Туполеву. Тот принял воистину соломонино решение: «Толковые предложения принимать, авторов премировать, изобретений не внедрять».

Л. Л. Кербер в книге «Туполев» вспоминает, что при разборке хвостовой части фюзеляжа были обнаружены в кабине радиооператора высокочастотные кабели, подходившие к пустым разъемам для какой-то аппаратуры. «Поразмыслив, мы пришли к выводу, что это должна быть аппаратура помех. Но в Японии радиолокаторов не было. Следовательно, помехи создавать некому, практичные американцы ее не устанавливали на самолетах тихоокеанского фронта. А как быть нам? Запросили. Ответ был четким: высокочастотные кабели проложить, места для установки аппаратуры предусмотреть...»

Задание на постройку Ту-4 требовало создания сразу двадцати машин, фактически не оставляя, таким образом, места и времени для корректировки чертежей. Андрей Николаевич был весьма озабочен этим фактом и принял давно проверенное решение: строить опытный самолет у себя на заводе из... дерева. Здесь-то и требовалось «доводить» «сконструированные» детали, устранять ошибки и исправлять чертежи.

«Через полтора месяца в нашем макетном цехе стоял деревянный Ту-4. Когда же маляры покрасили его снаружи алюминиевой краской, а внутри в нужные цвета, даже искушенный человек считал, что перед ним металлическая машина», — писал Л. Л. Кербер.

Летчик-испытатель Николай Степанович Рыбко, впоследствии Герой

Советского Союза и заслуженный летчик-испытатель СССР, 21 мая 1947 года (данные А. А. Симонова) с аэродрома в Казани поднял в небо первый Ту-4. Через несколько дней поднял в небо «двойку» М. Л. Галлай^[56] (впоследствии также Герой Советского Союза и заслуженный летчик-испытатель СССР). Еще через две недели на «тройке» улетел в Москву А. Г. Васильченко. 3 августа 1947 года, в День авиации, три новых четырехмоторных бомбардировщика прошли над Тушинским аэродромом (командиры кораблей Н. С. Рыбко, А. Е. Голованов, М. Л. Галлай).

Позднее, вспоминая эту эпохальную работу, Андрей Николаевич с юмором спрашивал у товарищей:

— А если бы самолет попал в руки американцев? Как бы они оценили нашу работу? Думаю, отдали бы должное: ведь не так просто все это было.

И действительно, вес пустого В-29 составлял 34930 килограммов, а скопированного Ту-4 — 35200 килограммов. Разница в весе составляла менее процента!

Туполев, как всегда, вникал во все мелочи проектирования. Заметив, что поставлявшиеся отечественные поршневые 18-цилиндровые двигатели Швецова АШ-73ТК были тяжелее американских, и, вникнув в чертежи, он понял, что толщины рубашек цилиндров, лопасти компрессоров, некоторые другие детали имели толщины больше, чем у американцев. Конструкторы вносили эти размеры ввиду меньшей прочности применяемых отечественных сталей. Андрей Николаевич немедленно «взъелся» на известнейшего металлурга страны, академика, вице-президента Академии наук И. П. Бардина, благо он был соседом — директором Института черной металлургии. Одно время ситуация накалилась настолько, что мирить директоров приезжали из ЦК. Настойчивость и остроумие Туполева сыграли свою роль — прочность сталей была увеличена и вес двигателей удалось снизить.

Акт госиспытаний самолета Ту-4 подписал лично Сталин. Это было исключением: тем самым он подчеркивал особенное внимание к названной машине. И действительно, наряду с оборонным значением выпуск этого самолета был подлинной технической революцией, проведенной под руководством Туполева в разоренной войной стране.

По свидетельству В. М. Вуля, министр авиационной промышленности П. В. Дементьев и бывший министр, позднее зампред Совмина М. В. Хруничев, сидя за столом, не раз говорили о процессе подписания «акта госиспытаний Ту-4». Они вспоминали, как Сталин взял документ, задал несколько простых, но существенных вопросов, спросил, где поставить подпись. При упоминании имени вождя они дружно вставали (хотя

события происходили через несколько лет после его смерти) и, дополняя друг друга, подробно рассказывали, как расписался Сталин, как им законвертовали секретные документы, как вызвали легковую машину, как их повезли. Соль рассказа заключалась в том, что министры не были уверены в маршруте. Только что отгремело «авиационное дело» и сменивший министра авиационной промышленности А. И. Шахурина Хруничев, как и его зам Дементьев, опасался попасть на Лубянку. Только когда машина свернула в Уланский переулок, где располагалось «их» министерство, «от сердца отлегло».

В начале 1946 года, когда ОКБ заканчивало проектные работы по Ту-4 (Б-4), А. Н. Туполев принимает решение в кратчайшие сроки спроектировать и построить на базе агрегатов самолета Ту-4 четырехмоторный пассажирский самолет с герметическими кабинами, который отвечал бы мировым требованиям, предъявлявшимся к магистральным самолетам того времени. Новый проект получил по ОКБ обозначение самолет «70». В феврале 1946 года началась постройка макета новой пассажирской машины. В середине марта вышло постановление Совета министров СССР, которое поручало ОКБ спроектировать и построить на базе Ту-4 пассажирский Ту-12. Самолет утвердили построить в одном экземпляре, вопрос о серии предполагалось решить после проведения испытаний и доводок.

Для ускорения постройки первого опытного самолета решили максимально использовать агрегаты двух машин Б-29, первую из которых разобрали для копирования, а вторую повредили при вынужденной посадке на Дальнем Востоке. От Б-29 были использованы отъемные части крыла, гондолы двигателей, закрылки, основное шасси и механизм уборки шасси, хвостовое оперение, часть агрегатов самолетных систем и оборудование. Так как новая машина выполнялась по схеме низкоплана, центроплан изготовлялся вновь и был несколько увеличен по размаху.

Совершенно новым был герметический фюзеляж машины с большим диаметром 3,6 метра, с герметической клепкой. В ходе постройки самолета, впервые в СССР была произведена проверка герметичности клепаного фюзеляжа. Нововведением на самолете «70» по сравнению с Ту-4 стало применение более рациональной ступенчатой формы передней части кабины экипажа.

Согласно проекту, «70-й» представлял собой пассажирский самолет, предназначавшийся для полетов на международных, в частности на трансокеанских, и на дальних внутренних авиалиниях. Возможность быстрой переброски большого количества пассажиров на дальние

расстояния в комфортабельных условиях ставило этот самолет в разряд первоклассных пассажирских лайнеров.

В октябре 1946 года закончилась постройка самолета. Первый этап заводских испытаний проходил по февраль 1947 года. Первый полет состоялся в ноябре 1946 года. Экипаж пилотировали командир корабля летчик-испытатель Ф. Ф. Опадчий^[57] и второй пилот А. Д. Перелет, ведущий инженер М. М. Егоров. На четвертом испытательном полете самолет был поврежден при вынужденной посадке. В воздухе развалился один из двигателей, возник пожар. Ф. Ф. Опадчий, спасая опытную машину, сумел выполнить вынужденную посадку с убранным шасси.

Исследование случившегося, в том числе и работы силовой установки, которое провело ОКБ, позволило найти серьезный конструктивный дефект в системе управления наддувом двигателей. В этих исследованиях первоочередной была заслуга ведущего инженера по машине М. М. Егорова. Он смог скрупулезно разобраться в построении и во всех нюансах работы американской силовой установки. Кстати, тот же конструктивный дефект привел к гибели в 1943 году первого опытного самолета Б-29 в ходе заводских испытаний в США.

В дальнейшем на основании этих исследований были доработаны все выпущенные к тому времени Ту-4. После серии доработок и доводок, в сентябре следующего года самолет приняли на госиспытания, которые завершились в декабре. В заключении по испытаниям отмечалось, что самолет соответствует требованиям, оговоренным в постановлении правительства.

В июне 1948 года правительство приняло было решение о постройке серии в 20 самолетов Ту-70. Но в серию эти машины не пошли. Страна отдавала все силы на восстановление народного хозяйства, и потому «Аэрофлот» был вынужден довольствоваться парком из Ли-2 и Ил-12. Аналогичная судьба постигла и военно-транспортную модификацию Ту-75. ВВС посчитали подобный самолет преждевременным для наших ВДВ.

Принятый на вооружение бомбардировщик Ту-4 не мог решить главную задачу в начале великого противостояния США и СССР — доставку ядерного оружия через океан. Не очень-то способствовало этому и неудобное, требовавшее высочайшей квалификации пилота оборудование Ту-4 для дозаправки топливом в полете.

Впоследствии на Ту-4 устанавливали несколько типов оригинального оборудования. В частности, испытывали станцию прицельных шумовых помех «Газон», созданную под руководством В. В. Огиевского в 108-м институте (ныне ФГУП ЦНИРТИ имени А. И. Берга). Вот как запомнил

встречу с Туполевым участник этой работы, впоследствии почетный радист, заслуженный изобретатель, главный специалист ФГУП ЦНИРТИ В. И. Бутенко:

«Самолет Ту-4, на котором размещали „газоновскую“ аппаратуру, был туполевским аналогом „летающей крепости“ Б-29. Он имел хвостовую кабину, в которую из носового отсека вела широкая труба, изнутри обшитая каким-то мягким материалом, вроде фланелевого одеяла. Попасть из кабины пилота в хвостовую кабину можно было только через эту трубу. Место в хвостовой кабине, в которой размещался приемно-анализирующий полукомплекс, для приемной антенны полукомплекса отвели там, где стояла пушка; сама пушка была уже снята. Приемную антенну — плоский диск с большой выпуклой „заплаткой“, повторяющей форму брюха самолета, — надо было установить на этом месте. Основное ее крепление — в центре, однако по периметру „заплатки“ были отверстия для крепежных винтов, резьбовая часть которых должна была входить в нарезанные втулки, закрепленные под отверстиями в обшивке самолета. Площадь „заплатки“ для приемной антенны была значительной, и после того как затянули крепежные винты с одной стороны „заплатки“, оказалось, что ее край на другой стороне не прилегает плотно к фюзеляжу, образуя зазор около одного сантиметра. Появилась надежда, что, ослабив затяжку уже поставленных винтов, удастся притянуть „заплатку“ так, что можно будет наживить оставшиеся винты. Мы втроем, мешая друг другу, прижимали край заплатки. Нам помогал наш механик. Он еще жив, а потому фамилию его называть не буду, назову его просто „молотобоец“: он легким постукиванием молотка средней величины по заплатке помогал нам прижимать „заплатку“, успевая левой рукой держать наготове очередной винт.

Работали мы на земле, под самолетом, поддерживая антенну снизу. Была осень, погода стояла дождливая, было холодно.

Боковым зрением увидели двух незнакомцев, проходящих мимо, от носа самолета к корме. Один помоложе, другой в летах, явно начальник, с волевым, властным лицом. Они остановились и начали наблюдать за нашей работой.

— Чем занимаетесь? — спросил старший. Первым среагировал „молотобоец“: он уронил винт и был на взводе:

— А пошли вы... Ходят тут всякие...

При слове „всякие“ он без надобности с размаху ударил молотком по фюзеляжу. Громыхнуло.

— Кто Вам дал право разговаривать в таком тоне с главным

конструктором самолета? — выскочил вперед младший. Но старший перебил его:

— Что Вы делаете! Кувалдой — по обшивке боевой машины?

Я пояснил, что мы работаем по заказу „Газон“, устанавливаем приемную антенну станции.

— А почему приемная антенна на одной линии с передающей?

Я ответил, что в „Газоне“ предусмотрено поочередное переключение аппаратуры на прием и излучение, одновременно прием и излучение не ведутся, переключение происходит автоматически и сама логика работы исключает самовозбуждение станции. Ответ как будто его удовлетворил.

— ...Вот что, — сказал он после минутной паузы. — Эту команду надо от работ отстранить. До проведения необходимого инструктажа. Пропуска на сегодня им аннулируйте; проследи за этим, пожалуйста, — сказал он младшему. — А Вы, — обратился он ко мне, — сегодня съездите к своим конструкторам, пусть обеспечат прилегание к фюзеляжу.

Это оказался Андрей Николаевич Туполев, главный конструктор этого самолета и всех самолетов „Ту“. Он добавил, что нам следовало бы оторвать все гениталии за нашу работу.

— ...Кувалдой — по обшивке боевой машины! — повторил он, удаляясь.

Мы были приятно удивлены, что Туполев, в отличие от своего спутника, не отреагировал на ругательство, ему адресованное, и весь заряд своего гнева обрушил на наши повинные головы только за возможное повреждение „боевой машины“, которого, к счастью, не произошло. Он оказался человеком незлопамятным, и на следующее утро наша бригада в полном составе опять продолжила свою работу по сборке приемного полуконкомплекса в хвостовой кабине самолета».

Следует отметить, что США в первые послевоенные годы создали сразу три стратегических бомбардировщика — шестидвигательные Б-36 (В-36) и реактивный Б-47 (В-47), четырехдвигательный Б-50 (В-50). Первый из них при взлетной массе в 181 тонну мог пролететь без посадки 16 тысяч километров, второй, при взлетном весе 94 тонны — 7500 километров на скорости 800 км/ч, третий — 12 тысяч километров, разумеется, без бомб. В 1949 году Б-36 и Б-50 уже состояли на вооружении американских ВВС, в 1951-м на вооружение стали поступать первые серийные Б-47 (первый полет 17 декабря 1947 года). В то время в СССР самолет подобного назначения только начинали разрабатывать.

Постановление Совмина о создании дальнего бомбардировщика «85» с двигателями АИШ-2К или М-253К вышло 16 ноября 1949 года. ОКБ-156,

которое возглавлял А. Н. Туполев, предстояло построить воздушный корабль, способный отбомбиться по далеким целям и вернуться домой, пролетев без посадки 12000 километров. С момента выхода правительственного документа до первого полета прошло менее полутора лет. Создание двигателей АШ-2К конструкции А. Д. Швецова сильно отставало от графика, и на первой машине установили моторы М-253К, созданные В. А. Добрыниным, впоследствии получившие обозначение ВД-4К.

Двигатель — сердце самолета, оттого, насколько он удачен, зависит будущее машины. В основу шестиблочных 24-цилиндровых двигателей легли идеи, реализованные в двигателе М-250, созданном под руководством Г. С. Скубачевского и В. А. Добрынина. К началу 1951 года ВД-4К с четырьмя турбокомпрессорами ТК-36 и реактивными патрубками прошел стендовые испытания. При весе 1930 килограммов он развивал номинальную мощность 3050 л. с. у земли и 3250 л. с. на высоте 10 тысяч метров, что превышало высотность, заданную правительством. Суммарная же взлетная мощность достигла 4300 л. с., что было почти вдвое выше, чем у двигателя бомбардировщика Ту-4. Удельный расход топлива у земли находился на рекордно низком уровне 0,185—0,195 кг/л.с.*час. С такими моторами создание полноценного межконтинентального бомбардировщика виделось вполне реальным.

Вторым важнейшим направлением работ по обеспечению получения требуемых данных самолета «85» стало совершенствование его аэродинамики и мероприятия по повышению весовой отдачи. Основные усилия были направлены на совершенствование аэродинамики и конструкции крыла. В результате проведенных в ЦАГИ исследований проект «85» получил, возможно, лучшее по своим аэродинамическим характеристикам прямое крыло.

Системы радиотехнического, радионавигационного и радиосвязного оборудования постоянно модернизировались и улучшались: сказывались налаженные пути сотрудничества А. Н. Туполева и А. И. Берга. В авиационное оборудование вводились самые современные радиоагрегаты.

Первый полет на Ту-85 экипаж в составе летчика-испытателя А. Д. Перелета, штурмана С. Кириченко, бортинженера А. Чернова выполнил 9 января 1951 года. Ведущим инженером по машине на этапе заводских испытаний был Н. Генов. Совершили всего несколько полетов, и стало ясно, что Ту-85 — это вчерашний день. Фактически новая машина являлась легкой добычей для средств ПВО вероятного противника. Более того, довольно быстро выяснилось, что «фирма» здорово ошиблась в центровке

самолета, сделав ее чрезмерно задней. В итоге носовую часть пришлось утяжелить большим центrovочным грузом.

В феврале 1951 года главком ВВС П. Ф. Жигарев докладывал И. В. Сталину: «Опыт воздушных боев в Корее реактивных МиГ-15 с американскими самолетами В-29 показывает, что такого типа бомбардировщики при встрече с современными реактивными истребителями, обладающими большими скоростями полета, становятся относительно беззащитными. Пленные американские летчики с самолета В-29 заявляют, что летный персонал американского бомбардировщика не успевает следить своим подвижным орудием за атакующими его самолетами МиГ-15 и вести по ним прицельный огонь. Это обстоятельство значительно облегчает самолетам МиГ-15 вести атаки по бомбардировщикам В-29, ввиду сравнительно низких скоростей полета последних, и в результате воздушные бои между этими самолетами заканчиваются, как правило, в пользу самолетов МиГ-15... В пяти воздушных боях с численно превосходящим противником самолетами МиГ-15 сбито десять американских самолетов В-29 и один самолет F-80. Потерь самолетов МиГ-15 в этих боях не было. Изложенные выше обстоятельства вызывают тревогу, что наш отечественный бомбардировщик Ту-4, имеющий примерно такие же летные данные, как и В-29, в том числе максимальную скорость полета до 560 км/ час, в военное время при действиях по вражеским объектам, охраняемым современными реактивными истребителями, может оказаться относительно беззащитным. Также вызывает тревогу, что и проходящий в настоящее время летные испытания новый четырехмоторный бомбардировщик конструкции т. Туполева, с дальностью 12000 км и максимальной скоростью полета до 600 км/час, будет обладать примерно теми же недостатками, что и самолет Ту-4...»

То, что данные по потерям В-29 в Корее были преувеличены, стало известно недавно, а вот Ту-85 устарел, не успев родиться, но альтернативы ему не было, поскольку отсутствовали как высокоэкономичные турбореактивные двигатели большой тяги, так и мощные турбовинтовые двигатели. Выход был один — продолжить работу над Ту-85.

Установка на первую машину двигателей М-253К не остановила разработку их альтернативного варианта АШ-2К. В связи с этим министр авиационной промышленности М. В. Хруничев писал министру обороны Н. А. Булганину: «По состоянию на 20 мая сего года М-253К успешно прошел государственные стендовые испытания и летные испытания на самолете Ту-4, наработав на нем около 100 часов. Первый экземпляр

самолета Ту-85 с моторами т. Добрынина также имеет налет более 50 часов, включая полеты на высоте 10000 метров... По АШ-2К... технические трудности, сложность конструкции, большой объем доводочных работ и устранение дефектов по этому мотору не дали возможности т. Швецову предъявить его на государственные испытания в установленные сроки. В целях обеспечения своевременной передачи второго экземпляра Ту-85 правительственной комиссии на летные испытания (июнь 1951-го. — Н. Б.), а также в связи с последними указаниями о подготовке к воздушному параду двух экземпляров самолета Ту-85, нами организованы работы по оборудованию и второго экземпляра самолета моторами М-253К. По результатам госиспытаний мотора АШ-2К, которые могут быть проведены в августе сего года, нами будет переоборудован один из самолетов Ту-85 моторами Швецова и летные испытания будут продолжены».

Несмотря на все приказы и постановления, заводские испытания самолета продолжали отставать от графика. Этому в значительной степени способствовала ненадежная работа двигателей ВД-4К, особенно на большой высоте из-за помпажа^[58] турбокомпрессоров. Сам самолет обладал недостаточной продольной устойчивостью и управляемостью, что не позволяло летать в сложных метеоусловиях.

Некондиционное пушечное вооружение модифицированных установок самолета Ту-4 находилось в нерабочем состоянии, в связи с чем его испытания планировались на второй машине. Кроме этого, самолет не прошел в полном объеме статических испытаний, что заставило снизить коэффициент эксплуатационной перегрузки с 2,3 до 1,88. При таком состоянии машины полет с максимальным взлетным весом 105 тонн был недопустим. На второй машине, предложенной А. Н. Туполевым в качестве эталона для серийной постройки, уменьшили максимальную бомбовую нагрузку с 15 до 12 тонн, изъяв вариант подвески девятитонной бомбы ФАБ-9000. Также в конструкцию был внесен целый ряд упрощающих изменений.

Эти мероприятия в сочетании с изменением конструкции закрылков позволили сузить заявленный диапазон центровок и увеличить запас продольной устойчивости. Одновременно на дублере установили минно-торпедное, а также доработанное бомбардировочное и пушечное вооружение. Улучшили обзор стрелка и увеличили углы обстрела из кормовой установки, усилив ее бронирование. На самолете появилась система жидкого кислорода, а дополнительное противопомпажное устройство, связанное с управлением газа, способствовало достижению устойчивой работы двигателей на больших высотах.

Госиспытания второй машины планировалось закончить к октябрю 1951 года. Постановлением Совмина от 28 ноября 1950 года завод № 18 обязали обеспечить серийный выпуск Ту-85 с июля 1952 года. Однако руководству авиационной промышленности уже в то время стала очевидной необходимость создания и принятия на вооружение бомбардировщика с реактивными двигателями.

Повторимся: в то время шла война в Корее и поршневые бомбардировщики Б-29, с которых был скопирован Ту-4, весьма неважно зарекомендовали себя в боях с МиГ-15. К тому времени в воздушных боях с МиГ-15 американцами было потеряно до трех десятков этих четырехмоторных машин. Дневные боевые вылеты на них были прекращены, американская авиация в основном довольствовалась только ночными, гораздо менее эффективными боевыми вылетами. В воздушном бою 12 апреля 1951 года, в районе реки Ялуцзян, 324-я истребительная авиационная дивизия трижды Героя Советского Союза полковника И. Н. Кожедуба без своих потерь нанесла американцам сокрушительное поражение. По результатам боя дивизии были засчитаны сбитыми десять Б-29 и четыре истребителя.

Информация о воздушных боях в Корее постоянно доводилась и до высшего политического руководства страны, и до Туполева, все более, и отнюдь не по своей воле, становившегося его частью. Конструктор внимательно изучал секретную информацию, радовался успехам советских истребителей, всячески форсируя выпуск «88-го» — будущего реактивного бомбардировщика Ту-16, укрепляясь в своей вере в эту машину. Интересно, что общее проектирование этой машины было закончено также в апреле 1951 года — 20-го числа.

Интуиция Андрея Николаевича поражала окружающих, о ней ходило немало рассказов и анекдотов. Так, известно, когда он, слегка покачав или даже просто потрогав самолет, указывал места его конструкции, где начнется разрушение, или, присмотревшись к новой незнакомой ранее машине, уверенно говорил: «Некрасивая. Не полетит». Рассказывают, что порой Андрей Николаевич начинал править готовый к сдаче в производство чертеж: «Главный аэродинамик ОКБ тихонько вздыхал у него за спиной, а „старик“ рисовал, стирал нарисованное резинкой, а то и пальцем, и снова рисовал... Совсем извозил чертеж, приговаривая: „Вот этак-то лучше выходит, и ты там давай, знаешь, не поднывай зря!“». Удивительная интуиция Туполева явилась результатом его колоссального опыта, глубоко систематизированных, проверенных экспериментом знаний, врожденным и благоприобретенным умением применять эти знания на практике. Андрею

Николаевичу принадлежит еще одна известная фраза: «Информация — мать интуиции».

Еще в 1933 году Андрей Николаевич стал объектом исследования психолога П. М. Якобсона, впоследствии доктора психологических наук. Статья Якобсона, опубликованная в журнале «Вопросы психологии» уже после смерти Андрея Николаевича, в 1973 году, называлась «Тайны конструкторского ясновидения». Одно из его наблюдений состояло в том, что Туполев практически постоянно находился в состоянии «внутреннего наблюдения». Он «наблюдал» проблему «внутри себя». Сам Туполев отмечал, что негодность решений он ощущал физиологически: «Сознаешь, ощущаешь, что оно не годится, оно уже кажется неприятным, иногда даже физиологически противным».

Но вернемся в начало 1950-х годов, когда туполевский коллектив создал свои самые выдающиеся произведения.

В письме от 30 августа 1951 года, тогда еще заместитель министра авиационной промышленности П. В. Дементьев предложил Н. А. Булганину соломоново решение по старой машине — испытания самолета Ту-85 продолжить, но подготовку к его серийному производству приостановить.

Ту-85 отправился в первый дальний полет с аэродрома ЛИИ 12 сентября в 7 часов 15 минут. Предстояло пройти маршрут Москва — Киев — Харьков — Сталинград — Москва по заданному графику на высотах 3000–6000–8000 метров. Спустя 14 часов 15 минут над полигоном в районе Сталинграда, закрытым плотным слоем облачности, с высоты 6000 метров сбросили 12 бомб общим весом 5000 килограммов и повернули домой. В 3 часа 57 минут самолет при свете прожекторов совершил посадку на аэродроме ЛИИ.

За 20 часов 38 минут было пройдено расстояние около 9500 километров. После полета по остатку топлива в баках определили, что реальная дальность полета на средней скорости 475 км/ч превысит 12000 километров. Таким образом, можно констатировать, что в уже 1951 году в Советском Союзе создали межконтинентальный бомбардировщик, подготовленный к серийному производству.

А. Н. Туполев, понимая, что эра самолетов с хорошо знакомыми ему поршневыми двигателями уходит в прошлое, начал разработку бомбардировщика «95» с турбовинтовыми двигателями. По этому поводу в феврале 1951 года он писал Сталину, что «...получившаяся размерность самолета (Ту-95. — Н. Б.) близка к построенному нами дальнему 4-моторному бомбардировщику-самолету „85“ с четырьмя моторами М-253К

т. Добрынина, проходящему сейчас летные испытания...».

Использование как базы конструкции самолета «85» дало возможность частично сохранить конструктивные формы и использовать ряд агрегатов, конструктивных элементов и узлов. Одновременно это позволило сохранить громадное количество смежников, участвовавших в постройке самолета «85».

Тем самым Туполев в самый разгар работ по Ту-85 заложил фундамент долгожителя Ту-95. После прекращения работ по самолету «85» в январе 1952-го, он же предложил использовать обе машины в качестве летающих лабораторий бомбардировщика с турбовинтовыми двигателями. Тем более что на нем предполагалось установить аналогичное оборудование, включая так называемую систему слепой посадки «Материк» (СП-50), радиолокационные прицелы «Рубидий-М» и «Аргон» и многое другое. В этом же году с Ту-85 провели испытание самой мощной отечественной фугасной авиабомбы ФАБ-9000.

«Тушка»

Хозяйственные потери и разрушения, которые понесли Россия, Украина и Белоруссия в годы Второй мировой войны, были огромны. Гибель миллионов здоровых людей, уничтожение значительной части заводов и фабрик, колхозов и совхозов, предприятий и учреждений поставили СССР в крайне тяжелое положение. Казалось, что его экономический потенциал подорван на полвека, а чтобы восстановить народное хозяйство, понадобятся десятилетия. Однако твердая политика руководства страны, помноженная на патриотический энтузиазм и теперь уже трудовой героизм народа, готового идти на личные лишения и трудности, позволили в кратчайшие сроки поднять страну из руин и пепла.

В тяжелых условиях холодной войны, которую повел против нашей страны Запад, советская экономика стала полностью независимой от зарубежных стран. Страна производила все, что ей было необходимо для внутренних нужд, конкуренция производителей внутри страны отсутствовала. Паразитический хозяйственный механизм западного мира, ориентированный на присвоение чужих ресурсов за счет заниженных цен и недоплаты за труд, практически не затрагивал нашу страну, и именно это позволило ей столь быстро восстановить экономику, разрушенную вражеским нашествием.

В СССР ускоренными темпами наращивалась мощь самых передовых и наукоемких отраслей промышленности: атомной, авиационной, судостроительной...

Рост во всем мире национально-освободительного движения, торжество левых идей в освобождавшихся из-под социального гнета странах мира заставили правительство США резко повернуть на путь подготовки к войне и, бряцая оружием, посредством прямой агрессии или через купленные верхушки отдельных стран, пытаться навязать им свою волю. Такая политика требовала всемерного усиления военно-промышленного комплекса США, фактически ее и проводившего, создания качественно новых систем вооружений. Первоначально такое превосходство было достигнуто над СССР в стратегической авиации, затем в атомном оружии.

С середины 1945 года американское военно-политическое руководство исходило из того, что Соединенные Штаты монопольно владеют ядерным оружием. Поэтому 14 декабря 1945 года была издана директива

Объединенного комитета военного планирования № 432/д, в которой ставилась задача на подготовку атомной бомбардировки двадцати важнейших советских городов. На тот момент США имели уже 196 атомных бомб, их носителями были бомбардировщики В-29.

К середине 1948 года в Комитете начальников штабов был составлен план ядерной войны с СССР, получивший кодовое название «Чариотир». Этим планом намечалось в течение первых тридцати дней войны сбросить 133 ядерные бомбы уже на 70 советских городов. Однако, как затем подсчитали американские военные аналитики, этого было недостаточно для достижения быстрой победы. И потому в выводах комитета предлагалось увеличить ядерный арсенал стратегического авиационного командования (САК), чтобы обеспечить нанесение массированного ядерного удара.

После овладения СССР секретом ядерного оружия (29 августа 1949 года в СССР была испытана первая атомная бомба) в США был немедленно разработан план «Троян», в котором предусматривалось начать боевые действия против СССР 1 января 1950 года. На то время США имели 840 стратегических ядерных бомбардировщиков и свыше трехсот атомных бомб.

Однако в ходе проведенных в США широкомасштабных штабных учений выяснилось, что США не достигнут поставленных целей, и в 1950 году вопрос о превентивной ядерной войне был снят.

Ситуация в мире быстро менялась. И США в 1953 году принимают концепцию «массированного возмездия». Она базировалась на превосходстве США над СССР в ядерных боеприпасах и средствах их доставки. В 1955 году США уже имели 1565 бомбардировщиков и 4750 ядерных бомб мощностью от 50 Кт до 20 Мт. В этом же году на вооружение был принят стратегический бомбардировщик В-52.

В то же время военно-политическое руководство США начинает осознавать, что в условиях быстрого наращивания Советским Союзом ядерных вооружений, эффективных средств ПВО и стратегической авиации оно уже не может обеспечить себе победу в большой войне.

В 1958 году на вооружение США поступают баллистические ракеты средней дальности «Тор» и «Юпитер», развертывание которых немедленно начинается в Европе. Двумя годами позже на боевое дежурство ставятся первые МБР «Атлас-Д», вводится в боевой состав атомная подводная лодка «Джордж Вашингтон» с ракетами «Поларис» А1. Еще ранее, в 1957 году, появились советские подлодки проекта АВ-611 с баллистическими ракетами Р-11ФМ.

С появлением в составе вооружений межконтинентальных баллистических ракет ядерные доктрины сторон в значительной степени меняются, а стратегическая авиация остается в них лишь в качестве одной из составляющих ядерной «триады»: межконтинентальные баллистические ракеты; баллистические ракеты подводных лодок; стратегическая авиация.

Такие условия игры были навязаны СССР во второй половине XX века. В этой партии А. Н. Туполеву — творцу советских тяжелых военных самолетов, выпадала весьма важная роль.

Во второй половине 1940-х годов перед авиационной промышленностью Советской страны со всей остротой встала задача создания скоростных дальних бомбардировщиков. Для СССР создание дальнего реактивного бомбардировщика, способного поражать цели в радиусе нескольких тысяч километров, стало одной из важнейших программ военной авиации. Самолет подобного класса наряду с межконтинентальными стратегическими бомбардировщиками являлся эффективным средством сдерживания. Необходимость парирования превосходства надводных сил Запада над советскими ВМФ требовала развития класса самолетов, способных уверенно поражать корабли вероятного противника. Поэтому СССР, в отличие от своих западных соперников, все послевоенные годы постоянно развивал и эти типы самолетов.

На Западе класс средних стратегических бомбардировщиков и ракетноносцев в течение двух десятилетий сошел на нет: В-47 сняли с вооружения в 1960-е годы, небольшое количество сверхзвуковых В-58 «Хастлер» («Hustler»), первый полет которого состоялся 11 ноября 1956 года, столь же быстро сошло со сцены, как и появилось на ней. Британские «Вэлиэнты» (а англичане старались не то чтобы «не отстать», но хотя бы как-то поучаствовать) из-за конструктивных недостатков сняли с вооружения быстрее, чем поставили на него, а «Вулканы» и «Викторы», пережив недолгий ренессанс в качестве ракетноносцев, быстро превратились в заправщики и также были сняты с вооружения. Французский «Мираж-IV» к этому классу можно отнести лишь с натяжкой из-за его небольшой грузоподъемности и невысокого радиуса действия. Таким образом, СССР остался единственным из великих мировых держав, который настойчиво, в силу своего специфического геополитического и военно-стратегического положения, продолжал проектировать и строить самолеты класса дальний бомбардировщик. Одной из главных машин в противостоянии Запада и Востока стал советский дальний бомбардировщик Ту-16, созданный в начале 1950-х годов в ОКБ А. Н.

Туполева. Создание этого бомбардировщика, как и немногим позднее стратегического Ту-95, стало ответом на создание и быстрое принятие на вооружение в США стратегических бомбардировщиков В-36, В-47, В-50, В-52 и В-58.

Первые проработки технического задания на проектирование стратегического межконтинентального высотного реактивного бомбардировщика — носителя ядерного оружия в США начались еще осенью 1945 года. В нем ставилась задача создать самолет, который заменит В-36.

Бомбардировщик В-36 «Миротворец» фирмы «Конвэйр» (Convair В-36 «Peacemaker»), совершивший свой первый полет 8 августа 1946 года, был машиной, поражающей воображение. С максимальной бомбовой нагрузкой почти 40 тонн, способный доставить пять тонн бомб на 10 тысяч километров, вооруженный шестнадцатью 20-миллиметровыми скорострельными пушками, размещенными в восьми автоматически наводящихся башнях, с экипажем от девяти до 23 человек, это был крупнейший по габаритам (размах крыла 70,1 метра, длина 49,6 метра) боевой самолет в истории! Авиадредноут приводили в движение шесть толкающих поршневых и, позднее, дополнительно еще четыре турбореактивных двигателя.

Создав этот огромный самолет, а их было выпущено не пять и не десять, а 383 машины, Соединенные Штаты продемонстрировали свое колоссальное богатство. Ведь создать в то время такой самолет, да еще в количестве нескольких сотен, могла тогда только эта страна. Стоимость «Миротворца», без радиоэлектронной начинки, в серии колебалась от 3,8 до 6,3 миллиона долларов в ценах конца 1940-х годов.

Андрей Николаевич с большим интересом просматривал многочисленные статьи, появившиеся в то время в западной авиационной литературе, посвященные этому самолету-гиганту. Американцы не секретили свою машину, напротив, всячески козыряли ее внешним видом и скрытой за ним мощностью. Слава богу, ее не довелось испытать никому. Туполев порой удивлялся прямолинейным и дорогостоящим подходам проектировщиков этой машины, но чаще восхищался промышленными возможностями страны, способной решать сложнейшие задачи. В то же время, в чисто русской манере, Андрей Николаевич посмеивался над американским самолетом, говорил в узком кругу, что мы-то сделаем машину гораздо дешевле, а по сути — ничуть не хуже. Обоснованной, проверенной наукой, подтвержденной опытом, твердой уверенности в своих силах у Туполева всегда хватало.

С достижениями потенциального противника — американцев по распоряжению Андрея Николаевича был ознакомлен личный состав ОКБ. В коридорах были развешаны от руки и со вкусом выполненные схемы, где были представлены наложенные масштабные проекции В-36, Ту-4 и самолета «85», здесь же, в таблицах, сравнивались геометрические и летные данные, бомбовые нагрузки.

Уже в конце войны стало ясно, что будущее принадлежит реактивным самолетам. В США в первые послевоенные годы был замыслен бомбардировщик еще более грозный, чем колоссальный В-36. В начале 1946 года при выработке основных требований к новой машине были рассмотрены около тридцати компоновок с различными профилями крыла, двигателями и максимальной взлетной массой, при обеспечении минимального лобового сопротивления в заданных габаритных размерах.

В результате конкурса в середине 1946 года с фирмой «Боинг» был заключен контракт на теоретические исследования и эскизное проектирование стратегического межконтинентального бомбардировщика.

Новый реактивный бомбардировщик со стреловидным крылом, аэродинамически совершенный В-47 был выкачен 12 декабря 1947 года на бетонку аэродрома фирмы «Боинг» в Рентоне. 17 декабря 1947 года летчики-испытатели Р. Роббинс и С. Ослер впервые подняли прототип с заводского аэродрома и перегнали на базу Мозес-Филд, где начались всесторонние испытания новой машины.

Андрей Николаевич с восхищением отнесся к чистым аэродинамическим формам В-47. Он попросил сделать модель этого самолета, и достаточно долгое время модель находилась в его рабочем кабинете. Не раз со словами «посмотрите, повертите, поучитесь» он предлагал ближайшим помощникам взять модель в руки. Возможно, изящное стреловидное крыло Ту-16 было навеяно формами В-47.

Тогда же, в декабре 1947 года, в связи с быстрым ростом боевых возможностей истребителей, министерство авиации США внесло коррективы в тактико-технические требования в сторону увеличения дальности, скорости и потолка полета. Чтобы их выполнить, требовалось увеличить вес и размеры самолета, добавить еще два двигателя к имевшимся шести.

В следующем году специалистами «Боинга» был подготовлен проект бомбардировщика со стреловидным крылом большого удлинения, под которым на пилонах должны были устанавливаться спаренные турбореактивные двигатели (ТРД) «Пратт-Уитни» марки J57. В начале 1949 года проект был одобрен руководством ВВС и представлен на утверждение

президента Г. Трумэна. Решение о развертывании программы производства В-52 прошло без задержек.

В ноябре 1951 года из ворот сборочного завода фирмы в Сиэтле в торжественной обстановке выкатили первый опытный экземпляр (получивший обозначение YB-52). Однако его первый полет состоялся только 15 апреля 1952 года. Летчик-испытатель фирмы «Боинг» А. М. Джонсон и летчик-испытатель ВВС подполковник (впоследствии генерал) Г. М. Таунсенд совершили перелет с заводского аэродрома на авиабазу Мозес-Лэйк, где должны были проводиться испытания. В этом же месяце была готова и вторая опытная машина (XB-52), летные испытания которой начались 2 октября 1952 года.

Удивительно, но и советская машина «88-1» — будущий Ту-16, совершила свой первый полет 27 апреля 1952 года — менее чем через две недели после американца. Так тесна по времени была тогда конкуренция в гонке вооружений.

По замечанию главкома ВВС П. С. Дейнекина^[59], Ту-16 был ответом на дальний бомбардировщик В-47, а нашим ответом на В-52 стали стратегические Ту-95 и М-4.

В-52, выражаясь авиационными терминами, представляет собой цельнометаллический верхнеплан с тонким стреловидным (в 35 градусов) крылом большого удлинения. Фюзеляж имеет секционную конструкцию. В его центральной части располагается один большой бомбоотсек. Кабина экипажа герметизирована. Все рабочие места сконструированы с учетом обеспечения максимальных удобств. Силовая установка состояла из восьми турбореактивных двигателей «Пратт-Уитни» J57-P-3 с тягой каждого по 3946 кгс, установленных попарно.

В то время это был самый большой реактивный бомбардировщик в мире: его длина составляла 47,73 метра, размах крыльев 56,39 метра, максимальная взлетная масса — 190 тонн. В соответствии со сложившейся в США традицией новому самолету наряду с буквенно-цифровым обозначением В-52 присвоили наименование «Стратокрепость» («Stratofortress»).

Командующему стратегической авиацией ВВС США воинственному генерал-лейтенанту К. Лимэю настолько понравились новые машины, что еще до готовности самолетов первой серии — В-52А — он настоял на выдаче фирме «Боинг» большого заказа на поставку бомбардировщиков второй серии — В-52В. Чтобы его выполнить, производство В-52 было развернуто на двух заводах в Сиэтле и Уичите.

В качестве рекламной акции был организован ряд дальних

беспосадочных перелетов. Все модификации В-52 оборудовались системой дозаправки топливом в полете «Флаинг Бум», что делало неограниченным радиус их действия. Так, например, в январе 1957 года три бомбардировщика совершили кругосветный перелет, пролетев 39750 километров за 45 часов и 19 минут. При этом они пять раз выполнили дозаправку в воздухе. Американские конструкторы продолжали совершенствовать машину. 9 марта 1956 года совершил первый полет бомбардировщик модификации «С» (всего их было построено 35 штук). Его оснастили двигателями J57-P-19W с увеличенной до 5488 кгс тягой, более совершенной бомбардировочно-навигационной системой и увеличенной емкостью топливных баков, что позволяло достичь дальности полета 12250 километров без дозаправки в воздухе.

Возросла и максимальная бомбовая нагрузка. В-52С стали первыми носителями американской водородной бомбы Mk.17. Ее длина составляла 7,4 метра, диаметр 1,557 метра, масса — 19050 килограммов, мощность в пределах 10–25 мегатонн. Модернизация В-52 вызвала рост веса самолета на 8 тонн, что требовало повышения пилотажных навыков экипажа для эксплуатации более тяжелой машины. С модели «С» все В-52 стали окрашиваться в специальный зелено-коричневый камуфляжный цвет.

Специалисты «Боинга» продолжали работу по наращиванию боевых возможностей самолета. 4 июня 1956 года в воздух поднялся первый из 170 бомбардировщик В-52D. Здесь применили все достижения военной электроники, существовавшие на то время: были установлены новая система управления огнем бортового вооружения и бомбардировочно-навигационная система. Взлетный вес машины увеличился до 202 тонн.

В-52D широко использовались в период ведения войны в Индокитае. 15 июня 1965 года 17 бомбардировщиков В-52D, стартовав с авиабазы Андерсен, нанесли бомбовые удары по объектам на территории Вьетнама. В первые годы войны чаще всего применялся способ бомбометания с больших высот по площадям, на которых могли располагаться цели, имеющие военное значение. Для ударов по «тропе Хошимина» В-52 использовали свое оружие с малых высот.

В декабре 1972 года при проведении операции «Лайнбрейкер-II» модернизированные В-52D совершили 729 вылетов для атаки 34 объектов, на которые в течение одиннадцати суток было сброшено 15 тысяч тонн бомб. В результате этих бомбардировок были уничтожены или повреждены 1600 сооружений, 10 аэродромов, 80 процентов установок по выработке электроэнергии, а также уничтожены хранилища одной четверти нефтепродуктов Северного Вьетнама. При этом, по американским данным,

уровень потерь самолетов оказался ниже расчетного и не превысил 2,5 процента (истребителями МиГ-21 было сбито два (по другим данным — три) В-52D (один из них — тараном), огнем ЗРК — еще 16 или 18 В-52, несколько самолетов были уничтожены огнем зенитной артиллерии.

В начале XXI века планировалось, что 75 бомбардировщиков В-52Н, ресурс планера которых после ряда доработок увеличился с 18 до 34,5 тысячи часов, а взлетный вес до 225 тонн, будут находиться в строю до 2040 года. При этом 47 (по другим данным — 44) самолетов будут модернизированы для применения высокоточного и неядерного оружия. Тяжелые бомбардировщики этого типа продолжают оставаться основной ударной силой стратегической авиации США.

...Командование советских ВВС начало формулировать требования к концепции будущего дальнего бомбардировщика с турбореактивными двигателями сразу же после начала поступления в ВВС самолетов Ту-4. В планах ВВС на 1947–1948 годы уже фигурировал класс дальнего бомбардировщика с дальностью порядка 6 тысяч километров, с максимальной скоростью 900 км/ч, потолком 15 тысяч метров, нормальной бомбовой нагрузкой 3 тонны (максимальной — 20 тонн). Он должен был иметь мощное оборонительное вооружение и современное пилотажно-навигационное и прицельное оборудование. Самолет рассматривался как носитель обычных и ядерных бомб и самолетов-снарядов. Особое внимание ВВС обращало на использование самолета в качестве носителя крупных самолетов-снарядов (массой до 7 тонн). Согласно взглядам военных, новый самолет в перспективе должен был заменить в частях Дальней авиации быстро устаревающие Ту-4. Уже тогда становилось ясно, что у поршневых машин очень мало шансов на прорыв современных систем ПВО. Эти предположения вскоре подтвердились событиями над Корейским полуостровом. Объективно будущее было за самолетами с силовыми установками на базе турбореактивных и турбовинтовых двигателей. По обе стороны «железного занавеса» сворачивались работы по поршневым бомбардировщикам, форсировалась разработка и ускоренное внедрение в войска бомбардировщиков реактивных.

Практическая реализация дальнего бомбардировщика с турбореактивными двигателями сдерживалась отсутствием мощных и достаточно экономичных двигателей этого типа. Но такое положение было временным. К концу 1940-х годов двигательные ОКБ развернули работы по созданию мощных турбореактивных и турбовинтовых двигателей, которые позволили в короткий период создать в начале 1950-х годов отечественные бомбардировщики среднего и межконтинентального класса. Проект Ту-80

стал этапным, после него развитие туполевских дальних бомбардировщиков пошло в двух направлениях. Первое — прямое развитие конструкции Ту-80 в сторону увеличения массогабаритных параметров привело к созданию межконтинентального Ту-85, последнего в мировой практике дальнего поршневого бомбардировщика, а затем и дальнего стратегического Ту-95. Второе — развитие конструкции среднего бомбардировщика вылилось в создание Ту-16. Прежде чем приступить к созданию дальнего бомбардировщика с околозвуковыми максимальными скоростями, отечественным авиастроителям предстояло решить ряд теоретических и практических задач в областях аэродинамики, конструкции самолета, развития новых мощных реактивных силовых установок и т. д. Создание первых истребителей со стреловидным крылом, опыт их испытаний, доводок, результаты научных исследований в аэродинамических трубах ЦАГИ, а также изучение трофейных германских материалов по стреловидным крыльям большого удлинения позволили во второй половине 1940-х годов приступить к работам по практическому применению подобных крыльев для бомбардировщиков.

Одним из первых в СССР к разработке бомбардировщика со стреловидным крылом и оперением приступило ОКБ А. Н. Туполева, где спроектировали, построили и испытали на стендах конструктивные модели крыльев различной стреловидности и жесткости. Для прочнистов особую сложность составлял расчет корневой части крыла, в которой при выбранной двухлонжеронной схеме передний лонжерон оказывался длиннее заднего и был более нагружен. Для изучения поведения данной конструкции в ОКБ были разработаны оригинальные методики исследований, давшие большой эффект при изучении нагружений конструкций скоростных самолетов. В частности, прочнисты во главе с А. М. Черемухиным детально изучали распределение силовых потоков в кессонах центроплана и консолях крыла в ОКБ с применением масштабных моделей. По результатам испытаний моделей разработали инженерную методику расчета стреловидного крыла и оперения. К этой работе активно привлекали специалистов ЦАГИ — С. Н. Кана, И. А. Свердлова, В. Ф. Киселева и других, много сделавших для развития теории и практики проектирования стреловидных крыльев. Таким образом, к началу рабочего проектирования первых самолетов со стреловидным крылом в ОКБ имелись теоретический задел по силовой работе конструкций таких крыльев и готовые методики их расчета.

В самом ЦАГИ к активным работам по скоростным самолетам со стреловидными, ромбовидными и треугольными крыльями приступили

сразу же после окончания войны, во многом опираясь на работы германских ученых, значительно продвинувшихся в этой области. Исследования по скоростным стреловидным крыльям в ЦАГИ возглавлял академик В. В. Струминский. В ходе исследований ЦАГИ большое внимание обращалось на стреловидные крылья для дальних самолетов-носителей, а также на вопросы их общей аэродинамической компоновки, так как задача создания этих самолетов являлась одной из приоритетных. Трудности разработки компоновки самолетов этого типа заключались, во-первых, в необходимости получения высокого аэродинамического качества на больших дозвуковых скоростях — от этого во многом зависела дальность полета, во-вторых, в оптимизации размещения нескольких двигателей для создания необходимой тяги и, в-третьих, в необходимости обеспечения приемлемых взлетно-посадочных характеристик при увеличенной нагрузке на крыло.

В апреле 1948 года Г. А. Черемухиным в бригаде проектов ОКБ подготавливается обобщающий материал по теме «Исследование летных характеристик тяжелых реактивных самолетов со стреловидным крылом». Рассматривались тяжелые машины с 35-градусным стреловидным крылом, с полетными массами от 80 до 160 тонн, с суммарными тягами силовых установок от 12000 до 24000 кгс. Диапазон исследований охватывал машины от бомбардировщика средней дальности до межконтинентальной стратегической.

Проведенный анализ показал, что обеспечить необходимые дальности полета возможно только с принятием максимальных массогабаритных параметров и использованием двигателей сравнительно небольшой тяги. По этому пути во время Второй мировой войны пошли немцы, проектируя свои реактивные бомбардировщики, по нему же пошли американцы, построив в 1947 году шестидвигательный В-47. В СССР решено было создавать дальние самолеты-носители с двумя — четырьмя турбореактивными двигателями повышенной тяги.

В ОКБ над новой скоростной машиной работали в двух направлениях. Прежде всего в реальном полете на тяжелом самолете проверяли стреловидное крыло, для чего построили экспериментальный самолет «82». Одновременно модификации самолета Ту-14 прорабатывались под двигатели с увеличенной тягой, при увеличении массогабаритных показателей, при совершенствовании аэродинамической и конструктивной схем исходного самолета. Затем был совершен качественный рывок к новым проектам — «494» и «495», ставшими предтечами Ту-16 (проект «88»). Этот ряд самолетов начинал проект «82» — первая отечественная

тяжелая машина с турбореактивным двигателем и стреловидным крылом, на которой в реальном полете удалось проверить поведение крыла на скоростях более 900 км/ч.

В феврале 1948 года в ОКБ А. Н. Туполева приступили к проектированию экспериментального фронтового бомбардировщика со стреловидным крылом, двумя турбореактивными двигателями типа РД-45Ф, или ВК-1, рассчитанного на близкие к звуковой скорости полета. Двигатель РД-45 в целом был копией английского «Нин-II». А вот ВК-1, хотя и повторял ту же схему, но, по мнению В. М. Вуля, после смерти К. В. Минкнера, возглавившего в ОКБ отделение силовых установок, уже имел ряд существенных доработок и отличий, проведенных в КБ В. Я. Климова, что позволило на 20 процентов увеличить его мощность даже по сравнению с РД-45Ф.

Работа в ОКБ началась в инициативном порядке, тема получила шифр «82». Первоначально проект представлял собой глубокую модернизацию самолета «73». На самолете «82», в отличие от самолета «73», устанавливались стреловидные крыло и оперение, силовая установка из двух двигателей вместо трех, экипаж уменьшался с четырех до трех человек, отказывались от верхней и нижней пушечных установок, заменяя их одной кормовой. Размеры и взлетная масса самолета «82» получались значительно меньше, чем у самолета «73». Оптимизация конструкции под два двигателя ВК-1 была проведена и по базовым проектам — «73» и «78», что привело в конце концов к созданию серийного торпедоносца-бомбардировщика Ту-14Т («81Т»).

Первоначальный эскизный проект самолета «82» в ОКБ подготовили в марте 1948 года. Работа получила официальную поддержку, и самолет начали рассматривать не только как экспериментальную машину, но и как базу для создания фронтового бомбардировщика. 12 июня 1948 года вышло постановление Совета министров, узаконившее работы по самолету «82» (Ту-22, первый с этим названием). Предполагалось построить два опытных экземпляра. 22 июня 1948 года ОКБ подготовило новый эскизный проект с изменениями в некоторых элементах конструкции планера, составом вооружения. Опытный самолет с двигателями РД-45Ф начали строить в июле 1948 года.

Первый полет на машине «82» экипаж летчика-испытателя А. Д. Перелета совершил 24 марта 1949 года. Заводские испытания продолжались до 2 июня 1949 года. В отчете летчики-испытатели отметили, что самолет устойчив и доступен летчикам средней квалификации. На испытаниях зафиксировали максимальную скорость

полета 931 км/ч на высоте 4000 метров. Никаких сюрпризов от нового крыла не было, все оказалось значительно спокойнее, чем при полетах первых истребителей со стреловидным крылом.

В ходе испытаний самолета «82» произошел один эпизод, который вошел в историю отечественного самолетостроения. Летом 1949 года шла подготовка к традиционному воздушному параду в Тушине. Во время генеральной репетиции за несколько дней до парада самолет «82», пролетая на малой высоте над Москвой-рекой, попал в зону восходящих потоков различной интенсивности. Возникла, как ее потом окрестили, «циклическая болтанка», с соответствующими нерасчетными циклическими нагружениями конструкции, приведшими к разрушению крепления левого двигателя к мотораме. А. Д. Перелет получил травму, ударившись лицом о приборную доску, но сумел выключить поврежденный двигатель и на одном моторе посадить самолет на аэродром ЛИИ. Этот случай потребовал введения в нормы прочности нового понятия — «циклическая болтанка» — эффекта, возникающего из-за восходящих воздушных потоков и неравномерной плотности воздуха при проходе самолетом на малой высоте сложного рельефа местности, например поле — река — лес.

А. Н. Туполев сразу оценил новизну и серьезность возникшей аэродинамической задачи. В ОКБ для консультаций и чтения лекций были приглашены выдающиеся аэродинамики, академики С. А. Христианович, Б. Н. Юрьев, М. В. Келдыш, доктор наук, а впоследствии также академик М. Д. Миллионщиков... После проведения ряда испытаний методику расчета самолетов на «циклическую болтанку» внедрили в практику самолетостроения. Решающую роль в разрешении этой проблемы сыграл А. М. Черемухин, сумевший разобраться в причинах случившегося и дать необходимые рекомендации.

Параллельно с работами по самолету «82» в ОКБ был подготовлен проект его модификации в полноценный боевой самолет, предполагавший установку полного комплекта бомбардировочного и стрелково-пушечного вооружения. Проект получил обозначение самолет «83» и отличался от «82» экипажем из четырех человек, увеличенной длиной фюзеляжа, введением верхней стрелковой установки, облагороженными формами фонарей кабин летчика и штурмана. Силовая установка проектировалась под два ВК-1. Самолет «83» начали строить, но в 1949 году работы прекратили в связи со свертыванием работ по скоростному фронтовому бомбардировщику со стреловидным крылом. На основе проекта «83» для авиации ПВО в ОКБ подготовили техническое предложение по

истребителю-перехватчику «83П». Командование ВВС и авиации ПВО ошибочно сочли, что тяжелый истребитель-перехватчик со взлетной массой 15–18 и более тонн не найдет применения в системе ПВО, не оценив должным образом потенциальные возможности самолета подобного типа. Через десять лет тяжелый истребитель-перехватчик в срочном порядке потребовался ПВО.

Самолет выполнил свою задачу — стреловидное крыло получило прописку на тяжелых самолетах. Все дальнейшие работы прекратили из-за того, что на этом этапе стреловидное крыло особых тактических преимуществ, во всяком случае фронтовому дозвуковому бомбардировщику, не давало. Опытную машину «82» в мае 1950 года законсервировали, второй «боевой» вариант достраивать не стали: в начале 1950-х годов в массовую серию запустили фронтовой бомбардировщик Ил-28 с прямым крылом, который вполне устраивал ВВС.

В середине 1948 года в ОКБ началась работа по модификации самолета «73» под новые отечественные турбореактивные двигатели со статической тягой 3000–5000 кгс. Эти работы стали исходными для разработки бомбардировщика «86». Первоначально предполагалось установить на самолет «73» два двигателя АМТкРД-01 со статической тягой 3300 кгс. Постановление правительства появилось в сентябре 1948 года, модифицированная машина должна была выйти на испытания в четвертом квартале 1949 года. Взлетная масса машины доводилась до 30 тонн, вооружение оставалось, как на самолете «73», летные данные практически не менялись. В ходе работ перешли на двигатели АМ-02 со статической тягой, увеличенной до 4780 кгс.

Работы над новой машиной начались в январе 1949 года. Проведенные в бригаде проектов ОКБ предварительные аэродинамические расчеты показали, что получаемые при замене двигателей избытки располагаемых тяг настолько повысят скорости полета, что окажутся в диапазоне критических чисел Маха и сохранение прямого крыла самолета «73» становится нецелесообразным. Требовался переход на стреловидное крыло. Увеличившийся расход топлива для новых двигателей потребовал доведения его запаса до 10–12 тонн. Отсюда увеличение взлетной массы по сравнению с самолетом «73» и существенная перекомпоновка фюзеляжа. Новый вариант со стреловидным крылом получил внутренний шифр «486» и представлял собой проект скоростного среднего бомбардировщика. Расчет показал, что самолет «486» На высоте 6000 метров сможет развить максимальную скорость 1030 км/ч и обеспечить практическую дальность полета с 1 тонной бомб в пределах 3500–4000 километров.

В конце 1948 года в ОКБ приступили к работам над проектом более крупного самолета со стреловидным крылом с двумя двигателями АМ-02 или ТР-3 с тягой по 4500 кгс. Все работы над этим проектом, получившим обозначение самолет «86» (Ту-86), проводились в отделе техпроектов под руководством С. М. Егера. Как отмечалось выше, первоначально перед ОКБ ставили задачу по глубокой модификации Ту-14 под новые двигатели АМ-02. Весной 1949 года были проведены продувки модели в аэродинамической трубе ЦАГИ, которые подтвердили выводы по проекту «486» — необходимо переходить на стреловидное крыло. На основании этого ОКБ приступает к проектированию практически нового самолета.

Уже в марте 1949 года заканчивается эскизный проект, строится макет, начинается сдача чертежей в опытное производство. 19 марта законченный на 50 процентов макет предварительно осматривает комиссия. В ЦАГИ проводятся продувки большой модели самолета «86». В основе нового проекта ОКБ лежала схема и технические решения, предлагавшиеся по самолету «486». С двигателями АМ-02 ОКБ собиралось построить дальний самолет-бомбардировщик, обеспечивавший дальность полета с двумя тоннами бомб 4000 километров, максимальную скорость на высоте 6000 метров — 980 км/ч, практический потолок — 13400 метров. При этом расчетная взлетная масса машины достигала 40 тонн.

В период проектирования самолета «86» в ОКБ совместно с ЦАГИ проводилась работа по теме «Исследование влияния площади и удлинения крыла на летные характеристики самолета со стреловидным крылом». На основании материалов этих работ для самолета «86» в окончательном варианте приняли крыло площадью 100–110 м². В переработанном варианте увеличилась длина фюзеляжа, размах крыла, его площадь и запас топлива. Носовая часть фюзеляжа стала более выгодной с аэродинамической точки зрения, одновременно улучшился обзор из кабины штурмана. Фюзеляж перекомпоновали под размещение дополнительных топливных баков, несколько изменился состав вооружения и оборудования. Расчетную дальность полета удалось довести до 4750 километров, остальные данные остались практически без изменений.

На базе исходного бомбардировщика «86» ОКБ подготовило проекты его модификаций в самолет-разведчик «86Р» и торпедоносец-миноносец «86Т». Один из поздних вариантов проекта получил обозначение самолет «87». 18 июля 1949 года ОКБ выпускает эскизный проект самолета под двигатели ТР-3, отличавшийся в некоторых конструктивных деталях от проекта «86». Анализ проектирования самолетов «86» и «87» показал, что ОКБ имеет реальную возможность создать околосвуковой бомбардировщик

с высокой дальностью полета.

В 7 часов утра 29 августа 1949 года Советский Союз провел испытания первой отечественной атомной бомбы РДС-1. Для производства готовился ее серийный вариант — РДС-3. При проектировании новых дальних бомбардировщиков теперь необходимо было ориентироваться на доставку к целям именно этих боеприпасов, с учетом того, что их масса немного превышала пять тонн. С подобной нагрузкой дальность полета самолета «86» значительно уменьшалась, и говорить о расчетных 5 тысячах километрах уже не приходилось. Кроме того, условия размещения на борту ядерного боеприпаса требовали специальных конструктивных мер по обеспечению «стабильности боеприпаса» в условиях длительного полета, а также мер по защите экипажа и конструкции самолета от воздействия поражающих факторов ядерного оружия.

Исследования, проведенные в ОКБ в процессе работ по самолету «86», показали, что создать полноценный скоростной дальний реактивный носитель возможно при увеличении массогабаритных параметров самолета и тяги двигателей в 1,5–2 раза. Именно это и привело к появлению Ту-16. В результате работы по самолету «86» прекращаются на этапе проектирования, но многие конструктивные решения: общая компоновка фюзеляжа, состав экипажа и оборонительного вооружения используются в дальнейшем в проекте самолета Ту-16. В плане перспективных работ в апреле 1949 года в ОКБ подготовили проект самолета «491», представлявший собой модификацию самолета «86» с крылом увеличенной стреловидности. Как показали расчеты, при угле стреловидности крыла 35–36 градусов запас тяги двигателей АМ-02 или ТР-3 также не мог быть полностью реализован, поэтому предложили установить на самолет крыло со стреловидностью 45 градусов. Установка нового крыла позволяла поднять расчетную скорость до 1085 км/ч, при сохранении практической дальности полета на уровне 5 тысяч километров.

Проект самолета «491» не вышел из стадии технического предложения. С новым малоизученным 45-градусным крылом решили пока не рисковать и остановились на сравнительно изученном и уже проверенном на практике крыле со стреловидностью 35 градусов. Впоследствии ОКБ пыталось использовать крыло в 45 градусов в своих первых проектах трансзвуковых и сверхзвуковых самолетов (самолеты «97», «103», «98» и «105»), но практической реализации такого крыла в ОКБ не было. По рекомендациям ЦАГИ, ОКБ А. Н. Туполева сразу перешло на крылья со стреловидностью 55–57 градусов и с таким крылом строило свои первые сверхзвуковые бомбардировщики «98» и «105». После

создания удачного Ил-28 ОКБ С. В. Ильюшина рассматривалось как самое сильное в стране. Так считали многие члены политического руководства страны, Министерства авиационной промышленности, ВВС. Когда возник вопрос о создании нового скоростного дальнего реактивного бомбардировщика, на фоне относительной неудачи ОКБ А. Н. Туполева по семейству Ту-14, командование ВВС обратилось с этим заданием в ОКБ-240 С. В. Ильюшина.

Осенью 1949 года ВВС выдает официальный заказ на новый дальний реактивный бомбардировщик с двумя турбореактивными двигателями типа АЛ-5 и взлетной тягой 5 тысяч килограммов. Выходит соответствующее постановление правительства, поручавшее эту работу ОКБ-240. Самолет, получивший обозначение Ил-46, с бомбовой нагрузкой в три тонны, сброшенной на половине маршрута, должен был иметь максимальную техническую дальность полета 3000 километров. В перегрузочном варианте эта дальность с бомбовой нагрузкой пять тонн составляла 5000 километров. Учитывая короткий срок, отпущенный на проектирование и постройку опытного образца самолета, отсутствие в ОКБ-240 опыта летной доводки и испытаний тяжелых самолетов со стреловидным крылом (Ил-30 в воздух ни разу так и не поднялся), С. В. Ильюшин принял решение проектировать новую машину в два этапа: сначала с прямым крылом по проверенной схеме Ил-28, а на втором этапе сосредоточить усилия на стреловидном варианте — Ил-46С.

Опытный Ил-46 с прямым крылом ильюшинцы подготовили к летным испытаниям к марту 1952 года. 3 марта 1952 года самолет совершил первый полет, без особых осложнений прошел этап заводских испытаний и был передан на государственные испытания, где были подтверждены заявленные ОКБ-240 летные данные.

Но уже летал дальний бомбардировщик со стреловидным крылом, и сделало его, пока ильюшинцы занимались Ил-46, ОКБ А. Н. Туполева в инициативном порядке. Туполевский «дальник» показывает на заводских испытаниях скорость свыше 1000 км/ч, что значительно выше скорости по заданию на Ил-46. Вскоре принимается правительственное решение передать в серию туполевскую машину «88» (Ту-16), а не Ил-46, работы по которому прекращаются.

Передача заказа на дальний скоростной реактивный бомбардировщик в ОКБ С. В. Ильюшина фактически стимулировала работы по этой тематике в ОКБ А. Н. Туполева. Работы продолжались в инициативном порядке, ставя цель предложить военным проект самолета с лучшими тактико-техническими данными, чем Ил-46. Предварительные

исследования по поиску оптимальной компоновки будущего самолета проходили в бригаде проектов ОКБ под руководством Б. М. Кондорского мягко говоря, под ежедневным многочасовым пристальным «наблюдением» А. Н. Туполева. В бригаде Б. М. Кондорского, во второй половине 1940-х годов собралась команда молодых толковых инженеров, в число которых входили А. А. Туполев, Г. А. Черемухин, Ю. Ю. Юдин, И. Б. Бабин, В. А. Стерлин и другие. Со временем многие из них станут или руководителями, или ведущими специалистами ОКБ. По ходу развития проекта к работе подключился отдел техпроектов С. М. Егера, а затем и все остальные подразделения ОКБ.

Рассказывают, что в период компоновки и увязки агрегатов будущего Ту-16 каждый рабочий день А. Н. Туполева начинался с прихода в отдел к С. М. Егеру, где он подробно знакомился с состоянием дел по машине. После этого он направлялся в свой кабинет, где делал пометки, проводил запланированные и внеочередные встречи, подписывал необходимые бумаги, затем направлялся в макетный цех, где собирался полноразмерный деревянный макет самолета. Перед бригадой проектов ОКБ ставилась задача выбора основных параметров самолета (площади крыла, массы и тяги двигателей), при которых будущая машина удовлетворяла бы заданным требованиям: бомбовая нагрузка 6 тонн, максимальная — 12 тонн; скорость у земли 900 км/ч, на высоте 10 тысяч метров — 950–1000 км/ч; практический потолок 12–13 тысяч метров; дальность полета с нормальной бомбовой нагрузкой 7500 километров; разбег без ускорителей 1000 метров; экипаж шесть человек; оборонительное вооружение — аналогично самолету «86». В целом этим требованиям, за исключением дальности полета, удовлетворял все тот же проект «86», поэтому в работе над новой машиной, получившей шифр «494», основывались на расчетах по «86-му». Конечно, были учтены результаты исследований, проведенных в ОКБ Туполева и ЦАГИ по тяжелым реактивным самолетам со стреловидным крылом.

Для силовой установки новой машины рассматривались двигатели ТР-3А (АЛ-5) со статической тягой 5000 кгс и находившийся в стадии проектирования двухконтурный ТР-5, имевший такую же тягу, но обладавший большей экономичностью. Оба двигателя разрабатывались в ОКБ А. М. Люльки (ОКБ-165). Одновременно изучалась возможность применения нового мощного двигателя АМРД-03 (АМ-3), создававшегося в ОКБ-300 А. А. Микулина. Заявленная двигателями максимальная статическая тяга нового двигателя равнялась 8200 кгс, что было абсолютным максимумом для советских турбореактивных двигателей в

начале 1950-х годов.

Достаточно быстро, к июню 1950 года, бригада Б. М. Кондорского подготовила материалы по машине. На основании обобщения и анализа материалов исследований для крыла выбрали стреловидность 36 градусов и несколько вариантов силовых установок: два двигателя АМРД-03, четыре ТР-3А, четыре ТР-5. Как дополнительные варианты исследовались характеристики самолета в случае увеличения тяги этих двигателей за счет установки на них форсажных камер. Под выбранные варианты силовых установок рассматривались различные компоновки самолета. Из всего многообразия предложенных схем в бригаде проектов отдали предпочтение, как наиболее рациональной, схеме с расположением двигателей на пилонах и с крыльевыми гондолами, в которые убирались основные стойки шасси. Помимо этих вариантов А. Н. Туполев, упорно не принимавший крыльевых пилонов, предложил вариант компоновки с двумя двигателями ТР-3А, размещенными в мотогондолах по бортам фюзеляжа. Этот вариант получил обозначение «495» («495-88») и также был принят к последующему рассмотрению. И именно эта схема стала основой аэродинамической компоновки будущего Ту-16.

Проработка проекта показала, что из условия получения максимальной дальности полета при одинаковых удельных расходах топлива двухмоторная схема с АМ-3 более предпочтительна, чем четырехмоторная с ТР-3А или ТР-5, за счет меньшего сопротивления и меньшей массы силовой установки. Для выполнения заданных летных данных получался самолет с взлетной массой порядка 60–70 тонн, с площадью крыла 150–170 м², с суммарной взлетной тягой двигателей 14000–16000 кгс. Проведенный анализ определил области существования дальнего реактивного бомбардировщика, предпочтительное количество и типы двигателей, а также определил пути создания и дальнейшего развития дальних бомбардировщиков.

Авиаконструктор почти всегда остается заложником менее известных, менее «мелькающих» двигателистов. Случай с Ту-16 уникален — когда был закончен аванпроект этой машины, появился новый, исключительно мощный и удачный (возможно, самый удачный в советской истории) микулинский двигатель АМ-3.

Конечно, это не было чудом или удачным стечением обстоятельств. Андрей Николаевич в 1950–1960-е годы поддерживал тесную связь с авиастроительным КБ Микулина, нередко выезжал к ним и требовал, требовал, требовал... С самим Сан Санычем, как мы помним, Андрей Николаевич был знаком еще со студенческих времен. В глубине души он

любил его, уважал его редкий инженерный талант, но всегда с неприятием относился к «многообразной» и вольной личной жизни Александра Александровича, к его разбросанности, в шутку называл его «монахом» и нередко устраивал своему младшему товарищу настоящие выволочки — с фальцетным криком и «поминанием святых».

Напряженнейшая работа над все новыми и новыми двигателями, жесткий контроль и специфический «отдых» подорвали даже отменное здоровье А. А. Микулина. В начале 1955 года он был вынужден оставить работу в авиационной промышленности. Хотя, по сведениям, публикуемым в последнее время, из «своего» КБ его вынудили уйти после смерти Сталина. Заметим, что в КБ Микулина... нет, не вырос, но состоялся такой выдающийся двигателист, как Сергей Константинович Туманский^[60].

Через некоторое время А. А. Микулин вернулся к работе в лаборатории двигателей Академии наук, позднее преобразованной в научно-исследовательский институт. Человек исключительного творческого потенциала, Микулин получил широкую известность в СССР, опубликовав книгу «Активное долголетие», выдержавшую несколько изданий. Академик А. А. Микулин, в отличие от академика А. А. Богомольца, ранее выдвинувшего свою теорию долголетия, но умершего в 65 лет, личным примером оправдал свое учение и ушел из жизни в возрасте 90 с лишним лет.

Летом 1950 года материалы по различным вариантам будущего самолета рассматривали на совещании у Андрея Николаевича. Свой проект «494» представляли И. Б. Бабин и Г. А. Черемухин, а проект «495» — А. А. Туполев. После обсуждения А. Н. Туполев принимает решение делать будущий самолет, получивший по ОКБ обозначение «88», как симбиоз из наиболее перспективных элементов проектов «494» и «495»: компоновка фюзеляжа по проекту «494», размещение двух двигателей по «495», крыло с обтекателями шассийных гондол — по «494». Так, в первом приближении, сложился облик Ту-16, который через несколько лет станет основой советской Дальней авиации. Поиски оптимального варианта нового бомбардировщика и заявленные А. Н. Туполевым его тактико-технические данные, превышающие заложенные в уже заказанный Ил-46, были положительно восприняты руководством ВВС и правительством. На новый самолет было выдано официальное задание.

Этот шаг укладывался в русло той научно-технической политики в области вооружений, которую проводило руководство страны в послевоенный период. Нескольким КБ давались одинаковые или близкие задания по наиболее ответственным темам, подстраховывая тем самым

страну на случай возможной неудачи одного из них, а также получая возможность, фактически в условиях конкурентной борьбы, выбирал лучший проект для серии и для постановки на вооружение. Так было при создании реактивных истребителей МиГ-15, Ла-15, Як-23, фронтовых бомбардировщиков Ту-14 и Ил-28, в начале 1950-х годов аналогичная картина сложилась при создании стратегических воздушных кораблей М-4 и Ту-95.

Надо заметить, что Андрей Николаевич всегда был противником конкурсов при проектировании тяжелых самолетов, справедливо полагая, что затраты при этом становятся чрезмерными, ведь стоимость серийной тяжелой машины в несколько десятков раз превышает стоимость истребителя, а средства на проектирование, научное сопровождение и подготовку производства превышают на порядок сравнительную стоимость серийных машин. Все эти расходы ложились на плечи народа, и Туполев, в молодости своими руками вырастивший и собравший несколько урожаев в Тверской губернии, «в зоне рискованного земледелия», хорошо представлял себе значимость каждой копейки в скудном крестьянском, да и в фабричном хозяйстве.

Несколько раз он выступал по этому вопросу и перед министрами авиационной промышленности М. В. Хруничевым, а потом П. В. Дементьевым, и перед генералами и маршалами, когда на коллегиях Министерства обороны обсуждались вопросы перевооружения и развития авиационной техники. Далеко не все верно оценивали воистину государственный интерес Андрея Николаевича, некоторые видели в этом желание уклониться от конкурентной борьбы, монополизировать в своем ОКБ крайне дорогие проекты создания вооружений. Эта точка зрения позднее попала в некоторые печатные издания. Никого почему-то не удивляло, что у С. П. Королева не было конкурентов, что все космические корабли и большинство тяжелых ракет было создано в его КБ.

Фактически после Ил-28 и эффектного, но дорогого в строительстве и эксплуатации мясницевского М-4 и его модификации ЗМ не было конкурентов и у Туполева. Знаменитый частично титановый Т-4, созданный в ОКБ Сухого, рассчитанный на три Маха, совершил лишь несколько полетов и лишь однажды вышел на сверхзвук (1,3М), хотя впоследствии поднял целую бурю среди любителей отечественной авиации и породил массу кривотолков. Его первый полет состоялся в 1972 году, решения по этой машине принимались позднее, когда Андрей Николаевич уже ушел из жизни.

В июне 1950 года выходит постановление Совета министров СССР,

согласно которому ОКБ А. Н. Туполева поручалось спроектировать и построить дальний бомбардировщик с двумя двигателями типа ТР-3Ф (АЛ-5). Заданные тактико-технические данные машины соответствовали тому, что гарантировало ОКБ в ходе предварительных проработок. Планировалось построить опытный самолет в двух экземплярах и предъявить первый из них на государственные испытания уже в декабре 1951 года. Помимо использования АЛ-5 задавалось проектирование самолета с двумя двигателями АМ-3. В ноябре 1950 года, в связи с большой загрузкой ОКБ по Ту-85, сроки по «88-й» машине были сдвинуты на три месяца.

В ходе дальнейшего проектирования отказались от использования двух АЛ-5, как не обеспечивающих требуемые летные данные, и с февраля 1951 года решением А. Н. Туполева полностью перешли к проекту с двумя АМ-3 с увеличенной взлетной тягой до 8700 кгс. С середины июня 1950 года в ОКБ работы по проекту «88» развернулись в полном объеме. 10 июля 1950 года ВВС оформили технические требования к новому самолету, дополнив их в сентябре следующего года. Общее проектирование было закончено 20 апреля 1951 года подготовкой эскизного проекта и передачей его в ВВС на согласование. Заключение по эскизному проекту военные подписали в конце мая 1951 года. Эскизный проект с двигателями АМ-3 окончательно утверждается 5 июля 1951 года. Макет самолета ОКБ предъявило ВВС вместе с эскизным проектом и утверждало одновременно с ним.

ОКБ в эскизном проекте гарантировало следующие основные летные данные самолета «88» 2 АМ-3: дальность полета около 6000 километров, максимальную скорость, близкую к 1000 км/ч, практический потолок около 14000 метров, при максимальной взлетной массе 64,5 тонны, нормальной — 46,9 тонны и массе пустого самолета 32,76 тонны. На аэродинамическое совершенство самолета оказала влияние удачная компоновка центральной части планера (фюзеляж — крыло — воздухозаборник — двигатель — шасси), которая фактически соответствовала конструктивному решению, вытекающему из «правила площадей». Вместе с другими аэродинамическими мероприятиями это позволило значительно снизить аэродинамическое сопротивление самолета и получить на испытаниях максимальные скорости свыше 1000 км/ч.

Размещение турбореактивного двигателя в корне крыла позволяло разрешить проблему интерференции в стыке крыла с фюзеляжем — самом аэродинамически напряженном узле в компоновке самолета. Положительное решение проблемы интерференции в данном случае происходило за счет создания «активного зализа» — реактивная струя

двигателя подсасывала воздух, обтекающий и крыло, и фюзеляж, упорядочивая тем самым обтекание в этой зоне. Оригинальная компоновка прикорневой зоны самолета родилась на свет из-за настойчивого желания А. Н. Туполева предельно уменьшить мидель^[61] на участке фюзеляж — gondолы — крыло, отсюда максимально возможное «утапливание» двигателей. Это компоновочное решение настойчиво проводилось и контролировалось Андреем Николаевичем, постоянно просматривавшим и браковавшим предлагаемые компоновки самолета. «Обжимать, обжимать и обжимать», — постоянно, в свойственной ему манере, требовал он от ближайших помощников — сначала от Кондорского, затем от Черемухина, Егера, Бабина... Расчетными и конструкторскими работами по самолету Ту-16 и его многочисленным модификациям, а позднее и по многим другим машинам, бессменно руководил Д. С. Марков.

Дмитрий Сергеевич Марков (1905–1992) — выдающийся инженер-конструктор, Герой Социалистического Труда, доктор технических наук, лауреат Ленинской и Государственной премий, один из ближайших помощников А. Н. Туполева. С 1949 года — главный конструктор завода № 166, позднее — завода № 156, с 1966 года — Московского машиностроительного завода «Опыт». Интеллигентный, берущий задачу «влет», предельно точный, блестяще владеющий многими отраслями инженерных знаний, Дмитрий Сергеевич Марков был знаком Туполеву еще с начала 1930-х годов, когда только окончил МВТУ. А после совместной работы над Ту-2, с 1941 года, Андрей Николаевич уже не отпускал от себя талантливого инженера. Надо отметить, что отец Дмитрия Сергеевича — Сергей Дмитриевич Марков после революции был назначен заместителем наркома путей сообщения. Он активно участвовал в строительстве и восстановлении железных дорог и погиб вместе с женой от пуль бандитов в Дагестане в 1922 году. Именем С. Д. Маркова был назван ряд учреждений НКПС, в том числе Московский институт инженеров транспорта, Владикавказская железная дорога и улица в Ростове-на-Дону.

Дмитрий Сергеевич со своей стороны с большим уважением и вниманием относился к А. Н. Туполеву, и в то же время был одним из немногих ближайших помощников, кто не стеснялся открыто противоречить его мнению, порой имевшему политическую составляющую и оттого не всегда продиктованному чисто инженерными соображениями.

Начиная с работ над Ту-16, А. Н. Туполев определил для себя, что работами над так называемыми «средними» машинами в ОКБ руководит Д. С. Марков, над «тяжелыми», начиная с Ту-95, — Н. И. Базенков^[62].

Тогда, в самом начале 1950-х, Андрей Николаевич часами, нередко уже после работы, просиживал у небольшой аэродинамической трубы с тем или иным флажком-указкой в руках, продувая небольшие модели сделанных здесь же деревянных, из липы, «самолетиков». Работали рядом и толковые мастера-краснодеревщики, которые умели быстро, а главное точно и качественно сделать небольшой макет — в полметра или метр. По отклонению флажков на конце указки, а наблюдал за ними Андрей Николаевич через большой круглый иллюминатор, сделанный в боковой стенке аэродинамической трубы, можно было судить о степени возмущения воздушного потока, огибающего самолет. Проводя этот несложный эксперимент, требовавший, однако, большого опыта и соответствующих навыков, он не раз удивлял специалистов ЦАГИ, предлагая им продуть новый элемент, как правило, снижавший лобовое сопротивление и повышавший аэродинамическое качество самолета.

В результате, когда в ЦАГИ продули «88-ю» модель после всех «обжатий и ужатий», цаговские специалисты-аэродинамики долго не могли понять, почему настолько уменьшилось сопротивление, подозревали ошибку, несколько раз повторяли испытания и долго не выдавали заключения по результатам продувок.

Так как самолет «88» предназначался для полетов на больших околозвуковых скоростях, на нем применили хвостовое оперение бóльшей стреловидности, чем стреловидность крыла. Благодаря этому явления, связанные с «волновым кризисом», развивались на оперении позже, чем на крыле. Это позволяло сохранять приемлемые характеристики устойчивости и управляемости самолета для сравнительно больших дозвуковых скоростей полета.

К конструктивным особенностям самолета можно также отнести достаточно легкую и прочную конструкцию крыла большого удлинения. Оно выполнялось по двухлонжеронной схеме, причем стенки лонжеронов, верхняя и нижняя панели крыла образовывали основной силовой элемент — кессон. Мощный жесткий кессон принципиально отличал схему крыла самолета Ту-16 от конструкции крыльев В-47 и В-52. На американских машинах крыло выполнялось гибким, благодаря чему происходило демпфирование самолетом вертикальных потоков воздуха за счет деформаций крыла. В отличие от крыльев заокеанских самолетов более жесткое (но и относительно более тяжелое) крыло Ту-16 в полете мало деформировалось. Дальнейший многолетний опыт эксплуатации в СССР полутора тысяч Ту-16, двухсот Ту-104, как и нескольких тысяч В-47, В-52, пассажирских «Боингов-707», «Дугласов» DC-8 и «Конвертов-880» показал,

что конструкция более жесткого крыла Ту-16 оказалась значительно более долговечной, прежде всего с точки зрения усталостной прочности — сопротивляемости росту усталостных трещин. Американцы же имели массу проблем в эксплуатации с крыльями В-47 и В-52 (наличие трещин, их рост, а то и закритическое развитие и, как следствие, постоянные остановки полетов, доработки, замена материалов, усиление конструкции). Можно с уверенностью сказать, что раннее снятие с эксплуатации В-47 во многом определилось его «слабым» крылом.

Установка двигателей, прижатых к фюзеляжу у основания крыла, потребовала оригинального конструктивного решения проводки каналов воздухозаборников двигателей через крыло. Для этого в корневой зоне первого и второго лонжеронов установили специальные рамы для основного потока воздуха. Под крылом разместили дополнительные воздухозаборники. Такое решение позволило получить удачную конструкцию, обеспечивавшую необходимый расход воздуха для работы двигателей АМ-3, с учетом сравнительно небольшой строительной высоты в корневой части крыла и выбранной схемы среднеплана. При всех достоинствах подобного решения у него оказался существенный недостаток — конструкция была накрепко привязана к конкретному двигателю — АМ-3 или к его модификациям. В перспективе — замена на другой тип двигателей с другими габаритами или увеличенным расходом воздуха представляла серьезную проблему. В тот момент над этим мало кто задумывался, ведь даже при самой большой фантазии вряд ли кто из создателей самолета думал, что он дослужит до конца столетия, а его китайские братья будут летать и в XXI веке.

Большой бомбовой отсек в фюзеляже за задним лонжероном центроплана позволял расположить сбрасываемые грузы (бомбы, а затем и ракеты) близко к центру масс самолета, что обеспечивало небольшие изменения центровок при их сбросе. Сам отсек не нарушал силовой схемы крыла, прочность и жесткость фюзеляжа в районе бомбоотсека обеспечивались применением мощных продольных балок-бимсов. В варианте носителя ядерного оружия бомбоотсек выполнялся термостабилизированным, аналогично Ту-4А. Весь экипаж самолета, состоявший из шести человек, размещался в двух герметичных кабинах с обеспечением катапультирования всех членов экипажа. В задней (кормовой) герметической кабине, в отличие от всех тяжелых боевых самолетов более ранней разработки, размещались два стрелка, что обеспечивало их лучшее взаимодействие и повышало моральную устойчивость. Создание комплекса мощного стрелково-пушечного

вооружения, состоявшего из трех подвижных спаренных установок и одной однопушечной передней, четырех прицельных постов, внедрение радиолокационного кормового прицела позволило обеспечить эффективную систему обороны.

В основных стойках шасси впервые в мире применили оригинальную схему уборки. Стойки шасси с четырехколесными тележками убирались в крыльевые гондолы назад по полету, при этом тележка запрокидывалась назад в положение, параллельное стойке. Схема уборки основных стоек шасси в крыльевые гондолы с опрокидыванием стала приоритетом ОКБ и была запатентована. При проектировании системы управления ОКБ не пошло на применение гидроусилителей, ссылаясь на их низкую надежность. В связи с этим для Ту-16 управленцам ОКБ пришлось принять специальные меры по обеспечению приемлемых для летчика усилий на штурвалах.

Поскольку Ту-16 должен был стать первым массовым советским носителем ядерного оружия, перед ОКБ А. Н. Туполева, ЦАГИ и другими организациями, связанными с ядерной проблемой, сразу же поставили задачу обеспечения безопасности самолетов-носителей и их экипажей при взрывах атомных, а затем и термоядерных боеприпасов. Особого внимания потребовало изучение влияния теплового удара от светового излучения на дюралевые сплавы (участники испытаний по применению ядерного оружия рассказывают, что после комплексного воздействия ядерного взрыва на самолет его нижняя дюралевая обшивка протыкалась пальцем, словно тонкий картон). Для решения этих проблем к работе подключились крупные силы ЦАГИ, других отраслевых предприятий и НИИ, была создана экспериментальная база, моделировавшая комплекс воздействующих факторов на самолет при ядерном взрыве. Проводились натурные испытания образцов авиатехники на воздействие реальных ядерных взрывов различной мощности. Отрабатывались наиболее безопасные тактические приемы сброса с самолетов ядерных бомб. В результате всех этих работ ко второй половине 1950-х годов удалось внедрить ряд эффективных способов защиты новых самолетов-носителей, в том числе и Ту-16, от воздействия поражающих факторов ядерного взрыва.

Рабочие чертежи на первый опытный самолет «88-1» (заказ 881) ОКБ подготовило и передало в опытное производство в период с февраля 1951-го по январь 1952 года. Работы шли с листа, с взаимными корректировками живой конструкции и бумаги. Темпы постройки для такой крупной машины были впечатляющими: в апреле 1951 года началась подготовка

оснастки, в мае уже собрали носовую часть фюзеляжа. К концу 1951 года построили первую опытную машину. Одновременно строился экземпляр планера для статических испытаний. 25 января 1952 года опытный самолет «88-1» перевезли в ЖЛИ и ДБ^[63] для дальнейших доводок. 30 января самолет встал в линейку туполевских машин на стоянке, начались доводки оборудования, гонка двигателей, параллельно проводилась установка поступавшего с опозданием оборудования.

На заводские испытания самолет приняли 25 февраля. Окончательно монтаж поступившего оборудования заканчивается за три дня до первого полета. К этому моменту основная часть необходимого для первого вылета оборудования стояла на самолете, остальные системы, в частности агрегаты стрелково-пушечного вооружения, решили устанавливать на борт по мере готовности, в процессе испытаний и доводок. Для испытаний опытного самолета назначили экипаж во главе с летчиком-испытателем Н. С. Рыбко. Второй летчик — М. Л. Мельников. По программе заводских испытаний на «88-1» летал также летчик-испытатель А. Д. Перелет, выполнивший на этой машине большое количество испытательных полетов. Ведущим инженером по летным испытаниям назначается Б. Н. Гроздов, ведущим инженером по машине от ОКБ — И. А. Старков.

Опытный «88-1», поступив на заводские испытания, имел массу пустого самолета 41 тонну, при этом его нормальная взлетная масса достигала 57,7 тонны, а максимальная — 77,4 тонны, и это с учетом того, что на самолете еще не стояло стрелково-пушечное вооружение, РЛС «Рубидий-М», прицел «Аргон», аппаратура «Меридиан». Конструкцию самолета явно перетяжелили, от ОКБ требовалось провести заранее предусмотренную работу по значительному облегчению самолета, что и сделали на втором опытном экземпляре, дублере.

Первый полет опытного самолета проекта «88-1» (прототип Ту-16) продолжительностью 12 минут состоялся 27 апреля 1952 года. Заслуженный летчик-испытатель СССР А. Д. Бессонов вспоминал, что в этот день на аэродром приехало много высоких гостей во главе с П. В. Дементьевым:

«Было очевидно, что событие предстояло значительное. Машин, подобных Ту-16, в мире не было ни тогда, ни много лет спустя. Погода долго не позволяла Рыбко сделать первый вылет. Высокий народ слонялся у машины, рядом с которой находился и Рыбко с экипажем. Время от времени начальники спрашивали у Туполева: „Когда полетим?“ Поначалу Андрей Николаевич отмалчивался, а потом отрезал: „Ну что вы ко мне подходите? Вон к кому подходите!“ — и указал на Рыбко. Туполев считал,

что летчик и только летчик мог в такой ситуации сказать, приемлема ли та или иная погода для столь ответственной работы».

Заводские испытания прототипа Ту-16 продолжались в течение полугода, всего было выполнено 46 полетов. В ходе испытаний была достигнута скорость 1020 км/ч, дальность — 6050 километров, что было выше заданных параметров.

...В. М. Вуль вспоминает, что в то время в отделе силовых установок консультировались с известным специалистом по технологии производства резины, доктором химических наук. Однажды этот человек стал настойчиво просить представить его Андрею Николаевичу.

«— Работаю с вами давно, а со знаменитым Туполевым общался на расстоянии „пароходного гудка“... Сделайте милость! Познакомьте с Андреем Николаевичем.

К. В. Минкнер уступил его просьбам, хотя знал, что Андрей Николаевич не любит праздных знакомств. Позвонив Туполеву, он успел только сказать, что с нами работает известный специалист по технологии производства резины... Услышав слово „резина“, Туполев прервал Минкнера:

— Что? Резинщик... Давай его сюда...

Оказывается, в этот момент Андрею Николаевичу сообщили, что испытания Ту-16 отложены ввиду необходимости перебортирования покрышек всех десяти колес самолета, пришедших в негодность — после первой же посадки стерлись все метки. Впоследствии выяснилось, что это был типичный технологический брак, но в то время причина была еще неясна: машину с таким весом и скоростью в СССР пока никто не сажал.

Туполев был очень раздражен задержкой в испытаниях, а возможно, и необходимостью переделки шасси, и сразу набросился на представителя резиновой промышленности с упреками:

— Сам в г... сидишь и нас туда же тянешь!

Минуты через три Андрей Николаевич „отпустил“ и технолога, и меня. Помню, как тот, достав из кармана платок и утирая им раскрасневшуюся лысину, растерянно повторял:

— Ну вот и познакомились...

На моей памяти это был единственный случай, когда человеку попало от Туполева зря».

По результатам проведенных заводских испытаний было принято решение о передаче опытного самолета на государственные испытания, не обращая внимания на перетяжеление машины. 13 ноября 1952 года самолет принимает ГК НИИ ВВС.

Еще в ходе заводских испытаний в июле 1952 года, не дожидаясь результатов испытаний государственных, стало известно, что вопрос о серийном производстве самолета «88» решен положительно.

В августе 1952 года с чувством выполненного долга Андрей Николаевич вместе с Юлией Николаевной направился в отпуск. В послевоенные годы он, предпочитая бархатный сезон, чаще ездил в отпуск в Нижнюю Ореанду — правительственный санаторий в Крыму, открытый в 1948 году неподалеку от Ливадийского дворца. До войны Андрей Николаевич с женой и детьми несколько раз отдыхал в Мисхоре. Показанный при заболеваниях органов дыхания, с роскошными приморскими видами, с внимательными врачами и вышколенным персоналом, с прекрасным питанием, облюбованный в свое время самим царем, этот райский уголок мог смирить с жизнью любого пессимиста. Что уж тут говорить о нестигаемом оптимисте Туполеве.

Здесь Андрей Николаевич много плавал, а плавал он хорошо, никогда не заплывая, правда, за буйки. Дальше в море неизменно курсировала лодка с двумя спасателями, которые вежливо, но твердо запрещали пересекать линию буев. Солнечные ванны Туполеву не были предписаны врачами, и он предпочитал пешие прогулки по окрестностям или автомобильные экскурсии, которые очень любил. Вечерами, с видимым удовольствием и накатывавшим азартом, играл в волейбол. С удовольствием Андрей Николаевич брал с руки и городошную битку, не раз выказывая обретенное еще в молодости умение.

Иногда в одно время с А. Н. Туполевым сюда же приезжал П. В. Дементьев, за ним тянулись другие авиаконструкторы и двигателисты. Можно представить себе уровень вопросов, решаемых этой компанией за вечерним чаем!

В санатории была установлена ВЧ-связь^[64], и Андрей Николаевич ежедневно общался со своими замами и помощниками, продолжая жить интересами своего КБ.

...В июле 1953 года казанский завод № 22 обязан был выпустить первый серийный Ту-16. Но прежде, чем разворачивать серийное производство, руководство ОКБ, поддержанное МАП, начало работу по снижению массы конструкции самолета. Причина лишнего веса была прежде всего в постоянной перестраховке прочнистов и конструкторов. Необходимо помнить, что Ту-16 создавался в последние годы сталинского режима, когда цена промахов была особенно велика и существенная ошибка могла обернуться для ее автора тюрьмой. Каждый старался себя

подстраховать: рядовой конструктор набрасывал процентов десять, его начальник из тех же «добрых побуждений» еще столько же и т. д. В результате масса пустого самолета росла, перекрывая все лимиты. К этому следует добавить обычное увеличение веса в ходе проектирования нового оборудования, которое также вело к превышению заявленной массы пустого самолета. При точном анализе конструкции самолета всегда находились возможности уменьшения его массы. К этому аспекту работы Андрей Николаевич подходил с особенным вниманием, требовал максимальной концентрации и от своих ближайших помощников.

Второй летный экземпляр самолета — «88-2» (заказ 882) — строился по тем же исходным документам, что и «88-1», но без указания конкретных сроков. Первоначально речь шла лишь о простом «дублере» первой опытной машины, но уже к концу лета 1951 года, когда «88-1» был почти готов и стало ясно, что машина перетяжелена, Андрей Николаевич ставит перед коллективом ОКБ задачу максимального снижения массы пустого самолета. В ОКБ организуется «борьба за вес», цель которой — «скинуть» с машины несколько тонн. Работа шла по трем основным направлениям: во-первых, облегчили несилловые элементы конструкции; во-вторых, по возможности модифицировали силовые элементы таким образом, чтобы без ущерба для прочности выиграть в массе; в-третьих, приняли решение ввести ограничение по скорости полета на высотах до 6250 метров, на которых самолет подобного класса, как правило, не ведет боевых действий. В результате проведенных мероприятий массу пустого самолета удалось снизить более чем на полтонны — до 36,5 тонны.

Проектирование облегченной машины закончили в ноябре 1952 года. К этому времени на серийный завод уже передали рабочие чертежи под «тяжелую» машину, и там полным ходом шла подготовка производства. Передача в серию чертежей «облегченного» самолета и соответствующие доработки на заводе № 22 грозили возможным срывом сроков начала серийного выпуска Ту-16, со всеми вытекающими оргвыводами. Андрей Николаевич, заручившись поддержкой руководства МАП, принимает смелое и столь нужное решение о передаче в серию документации на облегченный Ту-16. Принимается максимум мер для того, чтобы сократить сроки выхода первых серийных машин.

Все чертежи с учетом корректировок ОКБ передало серийному заводу к концу 1952 года. Завод № 22 приступил к развертыванию серии облегченного варианта Ту-16, при этом срок выхода первой серийной машины сдвинулся с июля на октябрь 1953 года. Вторым опытным самолет-дублер «88-2» построили в начале 1953 года. Помимо конструктивных

изменений дублер в ходе проектирования и постройки претерпел некоторые дополнительные доработки, основанные на испытаниях первой машины: удлинили переднюю кабину, увеличили запас топлива, доработали систему кондиционирования, усилили стабилизатор, несколько расширили мотогондолы и т. д.

К марту 1953 года все доводочные работы на дублере закончились, и 14 марта 1953 года его передали на заводские испытания. Испытания «88-2» проводил экипаж во главе с летчиком-испытателем Н. С. Рыбко, вторым пилотом, как и на «88-1», летал М. Л. Мельников, ведущим инженером по летным испытаниям назначили М. М. Егорова. 6 апреля 1953 года «88-2» выполнил первый полет. Заводские испытания дублера закончились в сентябре 1953 года.

На контрольные государственные испытания самолет был предъявлен 16 сентября 1953 года, а 18 сентября был принят ГК НИИ ВВС. Основную работу на этом этапе выполнил экипаж, возглавляемый летчиком-испытателем А. К. Стариковым. Помимо проверки самого самолета, проводились государственные летные испытания его компонентов, в частности, двигателя АМ-3, радиоприцелов Рубидий ММ-2 и Аргон, оптической прицельной станции ПС-48М. Испытательные полеты закончились 10 апреля 1954 года, практически через год после подъема дублера в воздух. Получив положительную оценку, Ту-16 был рекомендован для принятия на вооружение, что и было узаконено постановлением Совмина СССР от 28 мая 1954 года.

Помимо непосредственных летных испытаний самолета «88-2» много времени ушло на испытания его систем и отдельных агрегатов, которые получили права гражданства на этой машине. На государственных испытаниях дублер показал техническую дальность полета с тремя тоннами бомб — 5760 километров, максимальную скорость на высоте 6250 метров — 992 км/ч, практический потолок — 12800 метров. Максимальная взлетная масса дублера равнялась 72 тоннам, длина разбега приближалась к двум тысячам метров.

Серийное производство Ту-16, как и планировалось, началось в 1953 году. Первым к нему приступил казанский авиазавод № 22. Предприятие, ставшее головным по этому типу самолета, было хорошо оснащено технологически еще в период выпуска бомбардировщика Ту-4. Хотя по внешним обводам многие агрегаты планера Ту-16 сильно отличались от таковых у Ту-4, их конструктивное исполнение во многом было схоже. Это позволило без особых сложностей освоить производство нового самолета, правда, потребовалось перестроить некоторые старые цеха. Вместе с тем

казанским авиастроителям пришлось столкнуться с многочисленными новыми и оригинальными конструкторскими решениями. Применение стреловидных крыльев и турбореактивных двигателей, прижатых к фюзеляжу, а также воздушных каналов, пронизывающих лонжероны крыла, потребовало от производителей повышенной точности. Большое количество крупногабаритных цельнофрезерованных деталей требовало особых подходов при сборке. Над внедрением в серию Ту-16 напряженно работал и сам А. Н. Туполев, и его ближайший помощник по этой машине Д. С. Марков, и начальник казанского филиала ОКБ-156 И. Ф. Незваль, и тысячи других инженеров, техников, рабочих, сотрудников вспомогательного персонала.

Отдельных доработок потребовали машины, предназначенные для несения первых «пузатых» атомных бомб. Для этого в фюзеляже было конструктивно изменено несколько шпангоутов и, соответственно, стрингеров и элементов обшивки.

Первый серийный бомбардировщик был выпущен 29 октября 1953 года, а до конца года заказчику сдали еще один самолет. В следующем году в Казани изготовили уже 70 таких машин. Масса пустого самолета находилась в пределах 37,2–37,52 тонны из-за применения различных держателей в зависимости от бомбовой нагрузки.

Последовательно производство различных модификаций Ту-16 освоили три серийных авиационных завода: в Казани — завод № 22, в Куйбышеве — завод № 1 и в Воронеже — завод № 64. К производству некоторых элементов планера подключились другие серийные авиационные заводы Министерства авиационной промышленности. В процессе производства нового бомбардировщика были задействованы сотни заводов и предприятий, поставлявших различные системы, оборудование и комплектующие. Серийное производство самолетов Ту-16 продолжалось до конца 1963 года. Всего тремя заводами было выпущено 1509 машин.

По данным сайта В. Злобина, за 40 лет эксплуатации (!), в катастрофах были потеряны 153 самолета, погибли 597 человек летного состава, по другим данным, с Ту-16 произошло 127 катастроф при 613 погибших.

Андрей Николаевич всегда внимательно следил за судьбами вышедших из его ОКБ самолетов и летавших на них летчиков. Он активно вмешивался в эксплуатацию своих машин на любом уровне, если находил действия командования или начальства неудовлетворительными. Часто лично встречался с летчиками, побывавшими во внештатных ситуациях.

Помимо основного выпуска Ту-16 все три завода активно участвовали

в программах модернизации, переоборудуя серийные машины в новые варианты различного назначения или выпуская комплектующие агрегаты под доработки в строю. По программам модернизации ОКБ совместно с серийными заводами и ВВС сделало огромную работу, ведь за период производства на заводах освоили только 11 модификаций машины, а еще более сорока вариантов Ту-16 получили путем доработок на серийных заводах и на ремонтных предприятиях ВВС. А если учесть все существовавшие варианты Ту-16, то это число приблизится к ста. С 1954 года началась долголетняя служба этого уникального самолета. Его создатели в конце 1940-х — начале 1950-х годов вряд ли предполагали, что их детищу придется летать в XXI веке. Последние Ту-16 еще взлетали в небо России, стран СНГ и Ирака и в середине 1990-х, а построенные по советской лицензии китайские аналоги Ту-16 — «Хан» Н-6 продолжают эксплуатироваться и служить ВВС КНР и сегодня.

Как справедливо отмечают многие исследователи, серийный Ту-16 не имел достаточной дальности (5800 км) для нанесения удара по территории вероятного противника и возвращения на свою территорию. Важным недостатком Ту-16 называют также высокий расход топлива: 5 тонн керосина машина сжигала за час. Однако советские летчики были готовы нанести удар, и не возвращаясь. Ситуация для них в случае большой войны складывалась безысходная (как и для значительной части населения земного шара): ведь боевой устав Дальней авиации предписывал членам экипажей «не допустить ситуации, допускающей попадание в плен».

Ну а расход топлива для того времени отнюдь не был рекордным. По этому показателю Ту-16 был экономичнее и современного ему В-47 «Стратоджета», и британских «Вэлианта» и «Вулкана», и знаменитого В-52, что естественно: последний имел восемь двигателей, тогда как советская машина только два.

Экипажу Ту-16А Ф. П. Головашко (впоследствии Герой Советского Союза) выпало испытание первой советской термоядерной бомбы РДС-37Д. Произошло это 22 ноября 1955 года под Семипалатинском.

19 ноября 1955 года из-за испортившейся погоды и отказа радиолокационного прицела этот экипаж был вынужден возвратиться с полигона с семитонной термоядерной бомбой на борту. После запроса о посадке и консультаций командования с разработчиками бомбы и ее носителя самолет совершил посадку на аэродроме взлета, через 2 часа 30 минут после взлета, с ядерной бомбой на борту.

В этот заполошный день главком П. Ф. Жигарев лично позвонил А. Н. Туполеву, кратко обрисовал ситуацию, усталым голосом спросил:

— Что посоветуешь, Андрей Николаевич?

Туполев также был встревожен, расспросил о наличии на аэродроме других самолетов, о близости жилых домов, поинтересовался погодой, квалификацией летчика. Узнав, что на аэродроме безветренно, твердым высоким голосом сказал:

— Все должно быть нормально, Павел Федорович. И самолет и бомба у нас крепкие. Выдержат! Пусть не спешит, сажает аккуратно.

Со второго захода Головашко мягко приземлил машину.

Ту-16 позднее воевали в арабо-израильских войнах, в конфликте Египта и Ливии, применялись Ираком в войне с Ираном.

Применялся Ту-16 и в Афганистане. Эти самолеты неоднократно использовались для нанесения массированных ударов по моджахедам. Активно использовались Ту-16 и перед выводом советских войск в последние месяцы войны. К осени 1988 года часть ВВС 40-й армии покидала Афганистан. Поэтому в конце октября была сформирована отдельная группа Дальней авиации, прикомандированная к САВО. Командовал группой тогда еще полковник авиации Д. М. Дудаев. Основной задачей этой группы являлось прикрытие выводимых частей путем нанесения упреждающих ударов по огневым средствам оппозиции и контролируемым ею районам. В группу входила эскадрилья Ту-16 из 251-го ТБАП^[65] из Белой Церкви. Одиннадцать Ту-16 — три отряда и две машины группы управления посадили на аэродроме Мары-1. На бомбардировку постоянно направлялся один отряд, состоящий из трех Ту-16. Вылеты обычно назначались с утра и занимали по 3,5–4 часа, к цели шли обычно на высоте 10–11 тысяч метров. Основным грузом были девятитонные ФАБ-9000, часто применяемые по данным разведки по укрепленным командным пунктам, укреплениям и базам в горах. Всего за три месяца работы Ту-16 успели сбросить около сотни «девятитонок».

В октябре 1953 года А. Н. Туполев был избран действительным членом Академии наук СССР. Ранее, в 1946 году, его представление к званию академика не прошло.

Сам А. Н. Туполев, в особенности после войны, без интереса относился к своим орденам и званиям. Для своего избрания в академики он никак не хлопотал, никого не просил, никому не звонил. За все время своего пребывания в звании академика он, вместе с сыном — Алексеем Андреевичем, впоследствии также академиком, выступил в академии единственный раз — 5 марта 1968 года, с докладом «Аэродинамические и конструктивные характеристики сверхзвуковых самолетов».

Представление в Президиум АН СССР было направлено академиком

И. И. Артоболевским^[66]:

«Рекомендую в действительные члены АН СССР по специальности самолетостроения члена-корреспондента Академии наук СССР, Героя Социалистического Труда Андрея Николаевича Туполева.

Мне кажется бесспорным, что наиболее выдающимся самолетостроителем как у нас в Союзе, так и за рубежом является А. Н. Туполев. Ученик великого русского ученого Н. Е. Жуковского — А. Н. Туполев создал ряд выдающихся конструкций самолетов.

Выполненные им самим и его сотрудниками исследования в области расчета и конструирования самолетов позволили разрешить важнейшие проблемы самолетостроения и внесли большой вклад в развитие советской науки и техники.

Избрание этого выдающегося ученого и инженера в действительные члены Академии наук СССР будет не только признанием его личных заслуг, но и подтверждением ведущей роли советских ученых в развитии проблем самолетостроения.

Академик И. И. Артоболевский
15 сентября 1953 года».

Избрание 65-летнего А. Н. Туполева академиком Президиум АН СССР утвердил 23 октября 1953 года.

1950-е годы были временем бурного развития ракетной техники. Андрей Николаевич внимательно следил за развитием «смежной» отрасли, интересовался ее проблемами и победами, тем более что там успешно работал близкий по духу, глубоко симпатичный, хорошо и давно знакомый ему человек — С. П. Королев.

Б. Е. Черток, известный специалист в области ракетостроения и космонавтики, член-корреспондент РАН, в частности, пишет:

«Осенью 1953 года на ГЦП была демонстрация ракетной техники для руководителей различных министерств. Были приглашены и генеральные конструкторы авиационной промышленности, в том числе А. Н. Туполев. Устинов вместе с Неделиным выступили в роли гостеприимных хозяев.

Я не встречался с Туполевым с 1937 года, когда он приезжал на Щелковский аэродром НИИ ВВС, где мы вели подготовку к перелету в США через полюс самолета Леваневского Н-209. Тогда он как уполномоченный правительства и председатель Государственной комиссии по перелетам, с большим пристрастием разбирался в ходе подготовки самолета.

Борис Коноплев по авиационным радиодолам встречался с Туполевым и до, и уже после войны. Он увлек меня к машине, в которой сидел грузный и усталый Туполев. Ему уже показывали ракеты Р-1, Р-2 и Р-11. Не допуская возражений тоном Коноплев заявил, что мы сейчас покажем „старику“ Р-5. „Старику“ было в ту пору только 65, а предстояло прожить и проработать до 84 лет!

Коноплев подвел Туполева к стоящей на старте Р-5 и с присущим ему увлечением начал объяснять преимущества системы радиоуправления. Когда Туполев узнал, что расстояние в 1200 км ракета преодолит за 12 минут, он скептически заулыбался и сказал: „Этого не может быть“.

Через несколько часов были демонстрационные пуски. Была пущена и Р-5. Я во время пусков был на приемной станции телеметрической системы „Дон“. Коноплев не покидал Туполева и потом мне рассказал, что „старик“ так потрясен, что собирается „плюнуть на свои самолеты и строить ракеты“. К счастью, этого не случилось. Туполев мог быть вполне удовлетворен работой своего бывшего дипломника Королева, которому тогда было только 47 лет. Оба они еще не знали, что Королева ждет посмертная мировая слава, которая не уступит славе Туполева.

Туполев в те годы считал себя монополистом по самолетам — носителям атомной бомбы. Когда Устинов и Неделин на ужине после пусков для весьма узкого круга под „большим секретом“ разболтали, что Королев должен приспособить Р-5 к переносу атомной бомбы, Туполев сказал: „Страшное это дело, а если уроните на свою территорию?“

Мы и сами понимали, какое это страшное дело, и разрабатывали системы блокировки на случай, если ракета сойдет с курса».

Можно усомниться в том, что обещанная ракетостроителями средняя скорость 100 км/мин могла так поразить Туполева, в полном объеме владевшего всей теоретической подоплекой, имевшей отношение к полетам летательных аппаратов как в атмосфере, так и в безвоздушном пространстве. В большинстве случаев А. Н. Туполев обладал информацией из первых уст — от самого С. П. Королева, своего бывшего дипломника, соратника и почти сокамерника, с которым он всю жизнь поддерживал самые теплые отношения, основанные на приобретенной еще в молодости симпатии и глубоком внутреннем уважении, неоднократно проверенном жизнью. Также Андрей Николаевич владел информацией об американской программе ракетных самолетов — от Х-1 до Х-15. На последнем, кстати, скорость 120 км/мин была превышена, а высота полета составила 107,9 километра. Правда, случилось это позднее — в 1967 году.

...С 1950 года и до конца жизни Андрей Николаевич Туполев был

депутатом Верховного Совета СССР с третьего созыва по пятый.

В 1953 году умер Сталин. С 1943 года, когда от фронтовых летчиков стали известны отличные летно-тактические характеристики Ту-2, отношение вождя вновь поменялось, стало внимательным и уважительным.

Н. С. Хрущев, в сентябре 1953 года избранный первым секретарем ЦК, всегда относился к А. Н. Туполеву с подчеркнутым уважением и даже некоторым заискиванием. Сменивший его Л. И. Брежнев был столь же расположен к Туполеву, разве что личных контактов между генеральными стало меньше.

Министры обороны — и «тянувшийся во фрунт» Р. Я. Малиновский, и суровый А. А. Гречко, и вдумчивый решительный Д. Ф. Устинов видели в Туполеве патриарха и творца важнейшего элемента боевой техники, а министр авиационной промышленности с 1953 по 1977 год П. В. Дементьев боготворил Туполева, находил в нем единомышленника и старшего товарища. Представляется, что и Андрей Николаевич, и Петр Васильевич поверяли взаимную симпатию все тем же чувством юмора, присущего им обоим.

Академик Е. А. Федосов рассказывает, как в кабинете министра обсуждалась судьба сверхзвукового Т-4, двигателя для которого были в то время не отработаны. Федосов, восхищенный ожидаемыми характеристиками машины, защищал самолет.

П. В. Дементьев, по словам Федосова, «подвел итог дискуссии» весьма афористично:

— Знаешь, Федосов, есть у нас Царь-пушка, есть Царь-колокол... Так ты хочешь, чтобы я сделал еще Царь-самолет и поставил на Красной площади, всем на удивление?!

Г. В. Новожилов, генеральный конструктор, академик, дважды Герой Социалистического Труда, однажды сказал о П. В. Дементьеве: «Надо сказать, что человека масштаба Дементьева можно уподобить бриллианту с сотнями сверкающих граней, и никому не дано увидеть всех их разом. Каждому из тех, с кем общался министр, он позволял видеть только то, что он хотел показать. Он умел быть и жестким, и добрым, и неуступчивым, и всепонимающим, он умел, когда надо — польстить, когда надо — обрезать, мог приблизить человека, а мог четко указать на дистанцию — он был многолик и именно этим, по мнению тех, кто работал рядом с министром, был интересен и дорог... Это был чуткий руководитель, выдающийся государственный деятель и вместе с тем обаятельный и остроумный человек».

Возвращаясь к внутривластной ситуации, в которой довелось

жить Туполеву после войны, можно предположить, что большинство заданий на новые самолеты он выдавал себе сам. Опираясь на свой могучий коллектив и научный потенциал выпестованного им ЦАГИ, имея четкое представление об экономической ситуации в стране и системах авиационных и «пэвэошных» вооружений потенциального противника, он, согласовывая свои предположения с военными, рисовал эскиз будущего самолета. С вниманием выслушивая самые разные замечания («каждый человек чем-то интересен»), учитывая их, давал задание на дизайн-проект, руководил работами по «согласованию», а чаще по доводке двигателя, параллельно утрясал организационные и экономические вопросы, после чего в ОКБ (завод № 156, позднее, с 1966 года, — ММЗ «Опыт») переходили к проектированию и постройке новой машины.

Властные полномочия не «испортили» А. Н. Туполева. Он не стал нетерпимым, всегда с интересом и вниманием относился к людям, особенно к молодым, которые находили в себе смелость аргументированно ему возражать. Был беспощаден к лодырям и разгильдяям, а также к излишне самоуверенным исполнителям. Готов был простить самоуверенность молодую, но терпеть не мог самоуверенности приобретенной, основанной на прошлых, пусть даже подкрепленных званиями или наградами заслугах.

Многими было замечено, что Андрей Николаевич всегда решительно и жестко боролся со сторонниками очень дорогих «титаново-стальных проектов», как когда-то боролся с многочисленными «деревянщиками» и «пилильщиками».

«Так мы с вами без штанов ходить будем», — не раз безапелляционно заявлял он и Мясищеву, и Сухому, возражая на их очень дорогостоящие предложения. Конечно, эти возражения А. Н. Туполева были досадны и его ученикам, и их последователям, нередко подолгу обижавшимся на «старика», «узурпировавшего» в своих руках все тяжелое военное самолетостроение страны.

Шло время, и Туполев добился создания технологичных «авиационных» титановых сплавов ОТ-1 и ОТ-4 (титан-алюминий). Позднее появились «судостроительные» сплавы ВТ, но Туполев наладил и непосредственно контролировал в НИАТе^[67] и ВИАМе^[68] опытные работы по их сварке, организовал подрядчиков на прокат тонкого листа, подводя базу под создание титанового самолета. Постепенно стал изготавливать из титановых сплавов наиболее термонагруженные в полете элементы конструкции — передние кромки крыла, оперения. А вот Ту-160, появившийся, правда, уже после Андрея Николаевича, но связанный с его

жизнью сотнями нитей, состоял из титана почти на 40 процентов.

После мясницевских «эмок» и «сотки» — Т-4 Сухого конкурентов в создании тяжелых боевых машин у туполевского ОКБ не было. Т-4 совершил свой первый вылет 22 августа 1972 года, за четыре месяца до смерти Туполева, когда он был уже очень слаб, и потому заявления ряда авторов о борьбе, коварстве и «лукавстве» гениального конструктора по отношению к этой машине не увязываются исторически.

А. Н. Туполев внутренне обладал точнейшими критериями оценки и летно-тактических характеристик, и боевой мощи, и стоимости создаваемых им машин.

...Будучи депутатом Верховного Совета СССР, Андрей Николаевич познакомился и сошелся со многими известными людьми — с маршалами Г. К. Жуковым и А. М. Василевским, учеными И. В. Курчатовым и И. Е. Таммом, поэтами А. Т. Твардовским и К. М. Симоновым, писателями М. А. Шолоховым и Л. М. Леоновым, великим тенором и своим земляком С. Я. Лемешевым, с известными советскими асами И. Н. Кожедубом и А. И. Покрышкиным...

Как вспоминал Иван Никитович Кожедуб, с Андреем Николаевичем они сразу заметили друг в друге остроумие. «Наши встречи всегда были веселыми, — отмечал Кожедуб, — Андрей Николаевич, при встрече, часто махал в мою сторону рукой и говорил: „А, Иван! А все ж не на тех ты летал! Крутился на маленьких, себя не жалел. На наших бы сидел — 'кум королю, сват министру'... А летал бы и дальше, и выше. И денег больше. Нет, не на тех ты летал“. Я что-то в тон отвечал Туполеву, что „свято место пусто не бывает“, и завязывалась беседа, полная шуток. В результате наших встреч и бесед настроение у меня всегда повышалось».

Известный в российской авиации человек — Татьяна Григорьевна Анодина вспоминала, что познакомилась с Андреем Николаевичем после своего визита в ОКБ Туполева, когда она, тогда еще молодой работник Министерства гражданской авиации, привезла достаточно острые критичные отзывы по результатам предсерийных испытаний Ту-154 в «Аэрофлоте». Несмотря на сложный разговор, Алексей Андреевич пригласил Татьяну на обед, даваемый в стенах ОКБ в честь нескольких гостей, и усадил ее с собой рядом. В самом начале обеда к трапезничающим вдруг присоединился «дед» — Андрей Николаевич Туполев. Он устроился за столом напротив. После нескольких общих фраз Андрей Николаевич, привычно охватив пальцами левой руки лоб, вдруг обратился к сыну:

— Слушай! А ты не по чину сидишь, — с этими словами Андрей

Николаевич тяжело поднялся и, слегка отодвинув соседний стул, пригласил Татьяну Григорьевну. — Прошу вас к н-а-ам...

Запомнилась ей и встреча с Андреем Николаевичем на одном из авиасалонов, когда «старик» сидел на стуле под своим Ту-144.

— Татьяна! — позвал ее Туполев. — ...А все ж твои шасси лучше, чем мои, — кивнул он на блестящие стойки самолета...

В Кремле, на сессиях Верховного Совета, Андрей Николаевич не раз встречался с Ю. А. Гагариным, которого знал еще до полета. Подробностей их встреч найти не удалось, но осталась известная фотография, сделанная в перерыве одной из сессий и обошедшая несколько книг, где запечатлен весело смеющийся Гагарин и улыбающийся Туполев.

...Некоторые исследователи авиации называют самолет Ту-91, так и не ставший серийным, лучшей машиной для локальных войн.

В соответствии с послевоенной кораблестроительной программой СССР предполагался ввод в строй авианосцев. К разработке корабельного многоцелевого самолета для авианосцев в 1950 году было привлечено ОКБ Туполева. Такой самолет — палубный двухместный бомбардировщик-торпедоносец с ТВД — был спроектирован в короткие сроки.

Ведущим конструктором по машине был назначен В. А. Чижевский.

В производство новая машина пошла как заказ «194», а затем как проект «91».

Эскизное проектирование и выпуск чертежей были завершены к 1953 году. После смерти И. В. Сталина новым руководством страны авианосная часть программы была урезана. Но командование ВМФ решило продолжить работу, переориентировав машину из палубной в самолет с наземным базированием, действующим в интересах ВМФ с ограниченными по размеру ВПП.

В. С. Егер, опубликовавший о своем отце книгу, где собрал его воспоминания, приводит слова С. М. Егера:

«— Военные хвалили Ту-16... Один сказал: „Что вы наделали? Мы создали на побережье Дальнего Востока уютные городки, защищенные бухты, ВПП длиной 1200–1500 метров... Сейчас нас перебросили вглубь, за хребет, в тайгу. Самоубийства солдат. У офицеров распадаются семьи“. Туполев помрачнел. Его утешали, не расстраивайтесь, года через три опять все построим. На следующий день Туполев приехал в 9 часов. „Надо легкий самолет для моряков — торпедоносец с ВПП 1000 м“. Я ответил, что мы считали, реактивный не получится. „А ты возьми полдвигателя от '95'...“ Так рождалась машина Ту-91 и прожила до Хрущева».

В сентябре 1953 года заказчику был представлен макет самолета.

Экипаж машины составляли два человека — летчик и штурман, их кабина и передняя часть фюзеляжа имели защиту общим весом 550 килограммов — конструкцию из стальной и алюминиевой брони и бронестекол кабины.

Вооружение самолета составляли две-три пушки, широкий набор бомбового, минно-торпедного и ракетного вооружения.

В любом из вариантов ракетное вооружение размещалось в двух крыльевых контейнерах, из которых перед атакой оно выдвигалось, после чего производился пуск. Благодаря такому решению аэродинамическое сопротивление в крейсерском полете оказывалось меньше, чем если бы турбореактивные снаряды подвешивались непосредственно на пусковых установках, без контейнеров. В конце 1953 года были закончены работы над первым летным экземпляром самолета. За характерный вид самолет получил от ребят из лётно-технического состава забавное прозвище — «Бычок».

Установка мощного турбовинтового двигателя, малые удельные нагрузки на крыло и хорошие аэродинамические характеристики позволили самолету «91» получить большой эксплуатационный диапазон скоростей. Максимальная скорость полета без подвесок составляла 800 км/ч, минимальная — 270 км/ч. Обдув прямого крыла со щитками-закрылками, торможение за счет винта позволили получить укороченный разбег при взлете и пробег при посадке. Машина была приспособлена как для скоростного (700–750 км/ч), так и для заторможенного (500–550 км/ч) пикирования. Последнее обеспечивалось за счет работы винтов, а не за счет традиционных тормозных решеток.

К осени 1954 года самолет уже стоял в собранном виде на аэродроме. Ее испытаниями руководил ведущий инженер М. М. Егоров. Ускорению предполетной подготовки способствовали проведенные ранее испытания и доводка отдельных агрегатов и систем на стендах.

В процессе создания самолета А. Н. Туполев назначил для его обслуживания лётно-технический состав. В его задачу входило изучение машины во время конструирования и строительства. Летчиком-испытателем стал Герой Советского Союза Д. В. Зюзин, а штурманом-испытателем — К. И. Малхасян. Первые рулежки и пробежки были проведены осенью 1954 года и показали хорошие результаты. Этап заводских испытаний был завершен к весне 1955 года.

Приняв появившиеся замечания военных к исполнению, в ОКБ приступили к выпуску чертежей для серии. Была предусмотрена разбивка конструкции на отдельно изготавливаемые агрегаты, что значительно

сокращало трудоемкость производства за счет применения горячей штамповки и литых крупногабаритных деталей. На опытном заводе началась сборка планера-дублера уже с учетом технологии массового производства и особенностей конкретного серийного завода. Одновременно совместно с представителями ВМФ в ОКБ рассматривался вариант базового противолодочного самолета, задумывался самолет-постановщик радиоэлектронных помех...

После заводских испытаний самолет предъявили на государственные. Они прошли в одном из подразделений НИИ ВВС с небольшим количеством мелких замечаний. Машину испытывали военные летчики-испытатели: подполковник Алексеев и майор Сизев. Была подтверждена возможность использования «91» с грунтовых аэродромов. После окончания испытаний непосредственные исполнители, заказчики и испытатели подписали акт, в котором рекомендовалось начать серийное производство машины.

Этот удивительный по своим потенциальным боевым возможностям самолет отличался неказистым внешним видом. Удар по самолету нанесли с самого верха. На очередном показе авиационной техники руководству импульсивный Н. С. Хрущев остановился перед «91-й» машиной с брезгливым лицом, и офицер, представлявший машину, смутившись, оговорился в перечислении характеристик. Вместо того чтобы сказать, что «штурмовой удар самолетного вооружения эквивалентен залпу крейсера из восьми тяжелых орудий», он доложил, что «самолет заменяет тяжелый крейсер». Хрущев моментально отреагировал вполне логичным замечанием: «Зачем нам тогда крейсера?» А затем сам же и добавил, что все рассказанное о самолете — чушь. И дал машине, имевшей скромный внешний вид, ряд нелестных эпитетов. Акт о результатах госиспытаний тут же застрял в «верхах».

В июне 1956 года машина «91» вместе с опытными самолетами Ил-54 и сверхзвуковым «98» были показаны американской авиационной делегации во главе с генералом Н. Твайнингом. После этой демонстрации «Бычок» получил от НАТО кодовое обозначение «Boot» — «Башмак».

Испытания продолжались. Оставалась надежда, что при новом осмотре все встанет на свои места. Но, проходя мимо опытной машины, Хрущев лишь хмуро заметил: «Он все еще здесь?»

Происходило это в конце 1950-х годов, когда шло сокращение армии и флота, свертывались авиационные программы. Как мрачно шутили в авиационных кругах, началась эра ракетной психопатии. В такой обстановке командование ВМФ и руководство Министерства авиационной

промышленности не нашли в себе мужества, чтобы отстоять «91-ю» машину. Все попытки Туполева и его сотрудников, полюбивших скромный самолет, ясно отдававших себе отчет в его исключительных боевых качествах и относительно невысокой стоимости, ввиду предполагаемого использования серийного двигателя ТВ-2М, несколько раз пытавшихся провести его на вооружение, окончились неудачей.

Часто наделявший крылатые машины субъективными, почти человеческими характеристиками, Андрей Николаевич считал удачно сконструированного, во многом оригинального, технологичного и недорогого «Бычка» очевидно несчастливой машиной и откровенно сожалел о его несложившейся судьбе.

Главный самолет

В начале 1950-х годов, с появлением ядерного оружия, обострившаяся международная политическая обстановка требовала скорейшего усиления стратегической составляющей советской военной авиации.

Сталину очень понравился самолет Ту-16, и, вызвав однажды Туполева, он предложил ему сделать «большой Ту-16, решив задачу стратегического бомбардировщика». Туполев, давно обдумывавший этот вопрос, возразил, что с турбореактивными АМ-3 «стратегический» не получается. Сталин, взяв в руки и раскрыв тонкую папку, где находилось предложение Мясникова, с оттенком упрека произнес: «А есть люди, которые берутся за это дело».

Андрей Николаевич расценил этот разговор как предложение форсировать поиски «дальнего» двигателя. Здесь Туполев был сторонником более экономичного турбовинтового двигателя. Он хорошо знал вихревую теорию воздушного винта, созданную Жуковским при его участии, высоко ценил главного конструктора двигателей Н. Д. Кузнецова и К. И. Жданова — директора «Винтового КБ» в Ступине (ныне ОАО «Аэросила»), надеялся на конкретную помощь ЦАГИ, где эту работу возглавил будущий академик Г. П. Свищёв. Дело в том, что при скоростях полета свыше 700 км/ч, когда лопасти винтов развивали сверхзвуковую скорость, наступал «винтовой кризис» и КПД воздушного винта катастрофически падал. Благодаря целенаправленной серии научно-исследовательских работ «кризис» отступил.

Еще не решив названную задачу, но уверенный в правильности избранного курса, 2 апреля 1951 года А. Н. Туполев направил Сталину официальное письмо, где сформулировал свое видение новой машины и ее двигателей. Письмо было согласовано с ближайшими помощниками: А. А. Архангельским, Н. И. Базенковым, С. М. Егером, Д. С. Марковым, Г. А. Озеровым, А. М. Черемухиным. В значительной мере эта записка затрагивала глубинные проблемы авиации, ее инженерно-философские аспекты, обобществляла выводы серьезных научных работ и для понимания своей сути требовала безусловной подготовки:

«Со времени постановки вопроса о создании тяжелого скоростного дальнего бомбардировщика наше Конструкторское бюро непрерывно вело исследования в этой области...

Наибольшей трудностью в решении задачи... является необходимость

сочетания одновременно большой скорости и большой дальности полета. Поэтому первым этапом нашей работы было выяснение вопроса о том, какие вообще максимальные скорости полета могут быть получены в настоящее время для тяжелого самолета со стреловидным крылом, независимо от мощности устанавливаемых двигателей.

Оказалось, на основе имеющегося опыта и больших исследований ЦАГИ, что при современном состоянии аэродинамики надежно можно получить следующие максимальные скорости: 950–960 км/час на высоте 8000 метров и 885–900 км/час на высоте 12000 метров (Примечание: скорости на меньших высотах можно получить и больше, но тактически они не представляют интереса).

...Мы проработали решение задачи с использованием реактивных двигателей.

Расчеты, проведенные в нашем Конструкторском бюро и в Конструкторском бюро т. Кузнецова, занимающегося турбовинтовыми двигателями, показали, что для дальнего четырехмоторного бомбардировщика необходимо использовать турбовинтовые двигатели мощностью 12000 э.л.с. каждый.

Главный конструктор т. Кузнецов предлагает изготовить турбовинтовой двигатель мощностью 12000 э.л.с. со сроком выпуска его для установки на самолет в первом квартале 1953 г.

Мы считаем, что тяжелый скоростной дальний бомбардировщик необходимо разрабатывать именно под эти двигатели. Такой вариант должен быть основным при запуске самолета в серию.

Однако для того, чтобы выиграть время, мы считаем целесообразным сначала использовать существующие двигатели и первые самолеты выпустить с 4 спаренными турбовинтовыми двигателями. Для спаривания используются двигатели ТВ-2, у которых т. Кузнецов повышает высотность и экономичность. Два таких двигателя объединяются редуктором в один агрегат и работают на общий воздушный винт, развивая суммарную мощность 12000 э.л.с. Спаренные двигатели могут быть сделаны главным конструктором Кузнецовым к середине будущего года.

Предварительный проект дальнего бомбардировщика с турбовинтовыми двигателями в нашем Конструкторском бюро проработан, и для него сделаны нормальные производственные расчеты так, как это делается для всех проектируемых нами машин...

Такой самолет, по нашему мнению, может быть выпущен на летные испытания в сентябре месяце будущего года...»

Постановление Совмина и приказ МАП, согласно которым ОКБ А. Н.

Туполева поручалось начать проектирование нового скоростного дальнего бомбардировщика, вышли 11 июля 1951 года.

Руководителем работ по теме А. Н. Туполевым был назначен Н. И. Базенков. Уже 15 июля 1951 года под руководством С. М. Егера в ОКБ приступили к разработке тактико-технических требований к новому самолету и его эскизному проектированию. С августа 1951 года началась подготовка рабочих чертежей будущего бомбардировщика и строительство его деревянного макета. 31 октября 1951 года комиссия ВВС утвердила разработанный проект, в декабре того же года был одобрен и утвержден построенный к тому времени макет.

На авиационном заводе № 156 было заложено строительство двух экземпляров самолета «95». К 20 сентября 1952 года один из этих самолетов в разобранном виде был перевезен на аэродром в Жуковский, собран и передан на заводские испытания. Как видим, в своих обещаниях вождю Туполев был предельно точен: сентябрь 1952 года как срок выпуска на летные испытания был обещан в упомянутом официальном письме.

Первый полет на опытном образце «95-1» экипаж летчика-испытателя А. Д. Перелета совершил 12 ноября 1952 года.

Испытания успешно продолжались вплоть до 11 мая 1953 года, когда при проведении семнадцатого испытательного полета на самолете в результате разрушения редуктора третьего двигателя произошел пожар, закончившийся катастрофой. Опытный образец бомбардировщика упал вблизи города Ногинска, немного не долетев до аэродрома. Из одиннадцати человек, находившихся на борту, спастись смогли семеро. Погибли командир корабля, бортинженер, штурман и специалист по виброиспытаниям.

Почти два года продолжалась подготовка и доводка второго экземпляра самолета, на который были установлены новые, более совершенные двигатели ТВ-12, позднее переименованные в честь конструктора Кузнецова в НК-12. Эти двигатели встали на крыло Ту-95 более чем на полвека.

Опытный образец «95-2» совершил свой первый полет 16 февраля 1955 года, пилотируемый экипажем выдающегося летчика-испытателя, за испытания Ту-95 удостоенного звания Героя Советского Союза М. А. Нюхтикова. Летные испытания продолжались вплоть до 20 января 1956 года. За этот неполный год «95-2» совершил 68 испытательных полетов (общий налет — 168 часов).

В 1956 году Ту-95 начал поступать в части Дальней авиации (во вновь сформированный 409-й ТБАП на аэродроме Узин на Украине). В 1957 году

самолет был модернизирован и в варианте Ту-95М принят на вооружение. До 1958 года Куйбышевский авиазавод построил 50 бомбардировщиков Ту-95 и Ту-95М (часть из них — в вариантах носителей ядерного оружия Ту-95А и Ту-95МА), после чего перешел на выпуск модификации Ту-95К и Ту-95КМ (ракетоносцы). Ту-95 послужил основой для разработки таких самолетов, как разведчик-целеуказатель Ту-95РЦ, дальний противолодочный самолет Ту-142, пассажирский лайнер Ту-114, самолет РЛДН Ту-126. В середине 1960-х выпуск Ту-95К был прекращен.

В конце 1970-х на базе дальнего противолодочного самолета Ту-142М был создан новый самолет, получивший название Ту-95МС — носитель «умного» комплекса крылатых ракет большой дальности. В 1981 году он запущен в серийное производство на Куйбышевском авиазаводе. В 1982–1983 годах Ту-95МС начали поступать в 1023-й ТБАП (Семипалатинск), заменяя старые Ту-95М. К началу 1990-х из них было полностью сформировано четыре полка стратегических бомбардировщиков в составе 37-й ВА ВГК (СН)^[69].

В ОКБ Туполева работали несколько поколений, десятки летчиков-испытателей. Среди этих летчиков 26 заслуженных летчиков-испытателей СССР, полтора десятка Героев Советского Союза и советский летчик номер один М. М. Громов. С ними, одаренными и отважными людьми, ради поставленной цели отдающими все и рискующими жизнью, А. Н. Туполева связывали теплые, порой дружеские отношения. Но, наверное, самым душевно близким среди них был летчик-испытатель Алексей Дмитриевич Перелет, погибший при испытаниях первого Ту-95. Майор Перелет так и не стал заслуженным летчиком-испытателем СССР — это звание появилось после его гибели в 1958 году, но, по представлению А. Н. Туполева, посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза и лауреата Ленинской премии.

Родился Алексей Дмитриевич Перелет 14 января 1914 года в селе Вороньки Полтавской области в семье крестьянина. Окончил шесть классов и школу ФЗУ паровозоремонтного завода в Харькове, затем в 1937 году — Балашовскую школу пилотов ГВФ. Работал там летчиком-инструктором. С 1941 года — летчик-инструктор в Омске. В годы войны испытывал выпускаемые Омским авиационным заводом Ту-2. С 1943 года на лётно-испытательной работе в ОКБ А. Н. Туполева. Принимал участие в испытаниях Ту-4, Ту-10, Ту-16, «77» и «82» машин, Ту-85 и Ту-95.

Этот выдающийся летчик погиб 11 мая 1953 года в испытательном полете на Ту-95/1.

Вот как об этом дне через 40 лет вспоминал старший военный

представитель ВВС на заводе № 156 инженер-подполковник С. Д. Агавельян: «11 мая 1953 года проводился очередной, 17-й испытательный полет, который закончился катастрофой. Самолет с полной заправкой вылетел в район г. Ногинска. На аэродроме в этот день находился сам А. Н. Туполев. Все шло нормально, с опытным самолетом поддерживалась постоянная радиосвязь, и вдруг в динамиках раздался сдержанный и, может быть, излишне спокойный голос А. Д. Перелета: „Нахожусь в районе Ногинска. Пожар третьего двигателя. Освободите посадочную полосу. Буду садиться прямо с маршрута“. Две-три минуты ожидания, и снова голос Перелета: „С пожаром справиться не удалось, он разрастается, горят мотогондолы, шасси. До вас осталось километров сорок“. И затем, через какое-то время: „Двигатель оторвался. Горит крыло и гондола шасси. Дал команду экипажу покинуть самолет. Следите...“ — И все, только потрескивание и шумы в динамиках. Связь прервалась».

Первым пришло телефонное сообщение из ногинского отдела МГБ о том, что самолет упал северо-восточнее города и горит. А. Н. Туполев и С. Д. Агавельян срочно на автомобиле выехали в Ногинск на место катастрофы. За ними на нескольких машинах отправились другие работники ОКБ и летных служб. Непосредственно к месту катастрофы они добирались пешком через заболоченный лес, а для А. Н. Туполева достали лошадь. Когда вышли на место трагедии, перед всеми предстала страшная картина. Самолет, имея на борту несколько десятков тонн керосина, врезался в болотистый подлесок, взорвался и образовал воронку глубиной до десяти метров. На дне воронки догорали восемь огромных покрышек основных стоек шасси, наполняя воздух запахом сгоревшей резины. Рассыпавшись по лесу, экспедиция приступила к поискам оставшихся в живых и останков погибших. Нашли останки командира корабля и обмотанный парашютом труп штурмана. Прибежавшие из ближайшей деревни крестьяне сообщили, что там находятся пять человек, приземлившихся на парашютах — от сердца немного отлегло.

Вот что рассказал участник того полета бортрадист Н. Ф. Майоров: «...Вылетев утром, мы выполнили задание по замеру расходов топлива. На последнем режиме максимальной тяги двигателей, на высоте 7300 метров, возник пожар третьего двигателя. Я через верхний блистер наблюдал за поведением машины. Услышав сильный щелчок, увидел отверстие в передней верхней части капота третьего двигателя и небольшое пламя, бьющее из него. Я доложил командиру. Двигатель немедленно был выключен, винты зафлюгированы. Включили пожаротушение. Пожар продолжался, отвалились части самолета. Стало ясно, что нормально

посадить самолет не удастся. Снижаясь до высоты 5000 метров, Перелет отвел горящий самолет от густонаселенного района к лесному массиву и приказал всем, кроме бортинженера Чернова, покинуть самолет. Я все ждал. Заглянув вниз, в кабину, я увидел спокойно сидящего командира. Я понял, что он намерен сажать самолет аварийно. На высоте 3000 метров я покинул самолет и занялся снижением. Я спускался на парашюте и только увидел, как появился какой-то сильный пожар и возник столб дыма...»

Ведущий инженер Н. В. Лашкевич, спускаясь на парашюте, видел, как отделился от самолета горящий третий двигатель, винты четвертого двигателя встали во флюгерное положение и самолет, завалившись в крутую спираль, почти вертикально пошел к земле. Во взорвавшемся самолете погибли А. Д. Перелет и А. Ф. Чернов, до последнего момента пытавшиеся спасти опытную машину. Штурман С. С. Кириченко покинул самолет, но его вместе с парашютом накрыло ударной волной и пламенем взрыва. А. М. Большаков покинул самолет, забыв в суматохе надеть парашют, на котором он сидел, но говорили, что он и не умел им пользоваться. Остальные сумели спастись. А. Д. Перелету за вклад в создание Ту-95 посмертно было присвоено в 1955 году звание Героя Советского Союза, а в 1957 году присуждена Ленинская премия. Его именем была названа улица в городе Раменском.

Первая опытная машина погибла, погибли люди. Требовалось найти причину катастрофы, чтобы подобное не повторилось на втором летном экземпляре с более совершенными двигателями ТВ-12, находившемся в постройке. Была создана Правительственная комиссия.

На месте катастрофы один из солдат, откапывавший мотогондолу третьего двигателя, нашел крупный обломок шестерни редуктора двигателя 2ТВ-2Ф. Его передали для исследований в ЦИАМ. Крупнейший специалист по прочности авиационных материалов Р. С. Кинасошвили определил по структуре излома шестерни, что разрушение носит явно усталостный характер, однако члены комиссии не соглашались с подобным заключением, так как шестерня в составе двигателя наработала всего лишь десять часов. Двигателисты настаивали на том, что шестерня сломалась от удара и что причина катастрофы — разрушение моторамы. Шла обычная в таких случаях борьба: никто не хотел становиться виновником катастрофы.

Но когда были подняты дела № 34 и 35 ОТК ОКБ-276 (Н. Д. Кузнецова), оказалось, что на 30-м и 40-м часах работы двигателей 2ТВ-2Ф на стендовых испытаниях имело место усталостное разрушение шестерен редукторов с пожаром в испытательных боксах. Над ОКБ Н. Д. Кузнецова сгустились тучи. В этот критический момент в защиту двигателистов резко

и аргументированно и в то же время неожиданно и мужественно выступил А. Н. Туполев. Неожиданно и мужественно оттого, что «компетентные органы» выбирали виновника катастрофы: летный состав отпал, оставались двигателисты или самолетчики. Отводя удар от двигателистов, Туполев подставлялся сам.

...Ту-95, поднятый в небо еще при жизни Сталина, долгие годы был единственным «средством доставки» бомб на территорию потенциального противника. Оснащенный новыми высокоточными ракетами, надежнейший Ту-95МС находится в строю и сегодня, в XXI веке, когда отправлены на слом тысячи машин более современных типов. Стратегический бомбардировщик Ту-95 и его погодок В-52, поднятый в небо в том же 1952 году, но 15 апреля, находятся в строю уже 60 лет и фактически являются мировыми рекордсменами военно-воздушной службы.

Ту-95 был лишен основного недостатка Ту-16: все четыре его двигателя сжигали топлива вдвое меньше, чем два двигателя старшего брата, хотя взлетный вес Ту-95 превосходит аналогичный показатель Ту-16 опять-таки вдвое (182 тонны у Ту-95, 76 тонн у Ту-16). Ну а по сравнению со стратегическими машинами Мясищева М-4 и ЗМ, имевшими примерно тот же вес, удельный расход топлива самолета Ту-95 меньше втрое!

Масштабность Андрея Николаевича Туполева как авиаконструктора, а шире — как государственного и хозяйственного деятеля, иллюстрирует тот факт, что за 55 лет эксплуатации различных модификаций Ту-95 и Ту-142 были сэкономлены десятки миллионов тонн авиационного топлива. Ведь даже по сравнению с более современными турбореактивными двигателями TF 33-R-3, последней модификации В-52, турбовинтовые НК-12МП потребляют горючего как минимум в полтора раза меньше. Ставка на турбовинтовые двигатели для стратегического бомбардировщика, сделанная Туполевым, оказалась верной стратегически.

Уже в конце 1940-х годов возникла проблема обеспечения защиты северных рубежей СССР. Ведь это направление было наиболее вероятным для появления стратегических бомбардировщиков (а впоследствии и ракет) противника, и наиболее удобным для нанесения ответного удара.

Строительство за полярным кругом сети наземных РЛС требовало времени и огромных затрат. Андрей Николаевич всегда хорошо ориентировался во внутривнутриполитической ситуации. С А. И. Бергом его связывали старые дружеские отношения, поэтому нет ничего удивительного в том, что 4 июля 1958 года вышло постановление Совета министров СССР о разработке системы радиолокационного наблюдения воздушного базирования. Головной организацией был утвержден НИИ-17

(с 1967 года — МНИИП «Вега»). Работу возглавил директор института А. Т. Метельский. В этой ответственной работе также участвовали ОКБ-373, НИИ-25, НИИ-101, НИИ-108.

Андрей Николаевич с большим вниманием отнесся к поставленной задаче, мобилизовав на ее решение лучшие силы. Заказ представлялся небольшим, но с хорошим будущим и престижным. Общее руководство по модернизации своего самого тяжелого самолета он вновь возложил на Н. И. Базенкова. В качестве носителя вначале предполагалось использовать Ту-95, но позже остановились на Ту-114, имевшем фюзеляж большего диаметра и объема, а следовательно, и возможность принять аппаратуру большего веса. Основной проблемой оказалось обеспечение достаточного размера антенн, от чего зависела дальность приема. После ряда консультаций и экспериментов в ЦАГИ решили разместить длинномерную плиту антенны в дискообразном обтекаемом корпусе. Надо отметить, что американцы применили аналогичное решение значительно позже.

Проект самолета «126» («Л») был утвержден 30 января 1960 года. 30 мая вышло постановление Совмина СССР, поручавшее заводу № 18 в Куйбышеве построить самолет Ту-126 с комплексом радиообнаружения и наведения «Лиана». Рабочие чертежи в короткий срок были подготовлены в Куйбышевском филиале ОКБ под руководством А. И. Путилова.

Экипаж летчика-испытателя, впоследствии Героя Советского Союза И. М. Сухомлина впервые поднял самолет в небо 23 января 1962 года. Испытания продолжались до ноября 1964 года (в основном дорабатывался комплекс «Лиана»). Не дожидаясь окончания испытаний, началась подготовка к серийному производству. В апреле 1965 года Ту-126 был принят на вооружение. В то время Ту-126 был исключительной по значимости, возможностям, а также по своей секретности боевой машиной, решавшей целый комплекс задач как оборонительного, так и наступательного характера.

Отличительной особенностью Ту-126 была огромная антенна РЛС (диаметр — 11 метров, высота — 2 метра, масса — 12 тонн), установленная в обтекателе над фюзеляжем на пилоне высотой 2,6 метра и вращавшаяся вокруг своей оси со скоростью 10 об/мин. Пассажирская кабина полностью перекомпонована: передняя и средняя части фюзеляжа были заняты пультами с рабочими местами операторов, задняя — агрегатами РЛС и аппаратурой связи.

Комплекс «Лиана» надежно, на удалении до 350 километров, обнаруживал воздушные цели, идущие на больших и средних высотах. В состав оборудования самолета входил расширенный бортовой комплекс

средств связи и навигации, позволявший вести обмен данными с наземными, корабельными и воздушными командными пунктами. С борта Ту-126 можно было наводить на цель истребители и зенитные ракетные комплексы, боевые корабли и береговые батареи, тактические ракетные комплексы. Серийные самолеты отличались наличием станции радиоразведки «Ромб» и штанги дозаправки топливом в полете. Наличие оборонительного вооружения было признано нецелесообразным (комплекс «Лиана» обнаруживал носителей ракет «воздух — воздух» и работающие РЛС задолго до их выхода на рубежи пуска). Часть самолетов была оснащена аппаратурой радиоэлектронной борьбы (РЭБ).

Самолеты вели радиолокационную и радиотехническую разведку в акваториях Баренцева, Карского и Балтийского морей, наводили перехватчики Ту-128 на цели северо-западнее Новой Земли, до появления Ту-95РЦ осуществляли слежение за морскими целями. В 1971 году во время Индо-пакистанского инцидента самолет этого типа принимал участие в наведении индийских истребителей-бомбардировщиков Су-7БКЛ (на них отсутствовал бортовой локатор) на цели в Пакистане. С началом Ирано-иракской войны самолеты Ту-126 постоянно дежурили у южных границ СССР, наблюдая за противоборствующими сторонами.

— С такой головой не пропадем, — имея в виду большую круглую антенну над самолетом, замечали остряки.

Самолеты Ту-126 эксплуатировались до 1984 года, когда им на смену пришли ильюшинские А-50.

Надежда и опора

Работа с летчиками-испытателями, умение их выслушать, знание психологии и человеческих качеств этих выдержанных отважных и ответственных людей являются важнейшим элементом творческого процесса авиаконструктора высокого уровня.

— Испытатель прежде всего должен быть уверен и спокоен, — не раз повторял Андрей Николаевич.

В. М. Вуль рассказывал, как после напряженного и опасного вылета, едва не завершившегося аварией, на разборе полетов в присутствии А. Н. Туполева у летчика-испытателя спросили об эффективности рулей высоты.

— Да, да, — сразу среагировал летчик. — Рули очень слабые, для машины не эффективные. Надо значительно увеличить их площадь.

Андрей Николаевич, как всегда внимательно слушавший и что-то отмечавший в лежавшей под рукой бумаге, после разбора вежливо поблагодарил испытателя, заметил, что ни одно из его замечаний не останется без внимания.

Позднее, на совещании с представителями доводочной комиссии, где испытателей не было, он, слушая перечень переделок, предложил отменить записанное в акте увеличение рулей высоты.

— Мне думается, машине их хватает. Ну, а у испытателя и без рулей хватало проблем. Наверное, ему это показалось. Но... скажите ему, что рули увеличены — как записано в акте. Испытатель должен быть полностью уверен в наземных службах.

И Андрей Николаевич, как всегда, оказался прав. Когда летчика после полета среди десятков других вопросов вновь спросили об эффективности «усиленных» рулей, он уверенно заявил:

— Совсем другое дело! Теперь-то машина им послушна!

...При испытаниях крылатых машин, в полетах, в ходе боевых действий, погибли несколько летчиков-испытателей, тесно работавших с Туполевым. Туполев лично знал всех летчиков-испытателей, работавших в его ОКБ, с некоторыми из них его связывали товарищеские отношения. В судьбе любого конструктора гибель людей на созданных под его руководством машинах остается безусловной и неизбежной трагической составляющей.

В марте 1926 года Владимир Николаевич Филиппов, по словам П. И. Баранова, «лучший испытатель ВВС РККА», погиб при совершении

испытательного полета на поликарповском 2И-Н1 из-за разрушения обшивки крыла.

12 июля 1931 года в катастрофе на АНТ-9 погиб старейший летчик-испытатель С. Т. Рыбальчук вместе с комиссией штаба РККА, которую перевозил. В этот день был сильный туман. По мнению М. М. Громова, Рыбальчук из самолюбия не отказался от полета в таких сложных условиях и зацепил деревья. Все бывшие на борту погибли. «Я видел его полеты — он летал, безусловно, отлично, — вспоминает Громов. — Когда мне было приказано выпустить Рыбальчука на самолете ТБ-3, я сразу предложил ему сесть на левое командирское место, а сам сел для контроля на правое. Я объяснил ему, как нужно смотреть на посадке и при выруливании. Он взлетел, выполнил весь полет и приземлился отлично. Я даже не дотронулся до штурвала. Блестящий был пилот — С. Т. Рыбальчук!»

15 апреля 1934 года погиб старый товарищ, один из первых единомышленников, ближайший соратник Туполева, начальник морской бригады конструкторского отдела ЦАГИ Иван Иванович Погосский. Трагедия произошла в пятом испытательном полете морского дальнего разведчика АНТ-27 (МДР-4), на взлете, на глазах у главного конструктора.

«Хотя полеты и шли успешно, но летчикам не нравился взлет самолета, и Погосский вызвал меня на базу, — вспоминал Андрей Николаевич. — Наутро погода была отличная, назначили полет. Иван Иванович решил слетать сам, проверить взлет. С моря шла небольшая накатная волна, но в нашей бухте она не чувствовалась. Мы на катере пошли вперед к месту отрыва, хотелось взглянуть, как машина будет выходить на редан. На МДР запустили двигатели, и лодка начала разгоняться. А надо сказать, в те годы многие пилоты летали на тяжелых морских самолетах „Дорнье-Валь“. И была у них одна особенность — тяжело отрывались от воды. Чтобы облегчить взлет, морлеты придумали раскачивать машину, вроде она легче отрывается. Гляжу, они уже у выхода из бухты начали раскачивать и МДР. Я вскочил, кричу, руками размахиваю — прекратите! Да разве услышат? Когда машина с хорошей скоростью вышла из бухты, ее стало бить о волны. Ударившись о первую, она взмыла, а затем со страшной силой врезалась в следующую. Подкосы среднего мотора не выдержали чудовищного удара, переломились, он рухнул на кабину и убил обоих летчиков».

В катастрофе, кроме И. И. Погосского, погибли морской летчик А. А. Волынский, инженер ЗОК ЦАГИ Г. С. Носков и инженер ЦИАМ К. К. Синельников. Это была первая потеря людей при испытании туполевского самолета и тяжело переживалась всем составом ОКБ. Туполев, потерявший

в катастрофе одного из близких друзей, проявил большое участие к родственникам погибших, выхлопотал для них единовременное пособие и хорошую пенсию, всячески помогал им впоследствии.

18 мая 1935 года в показательном полете на «Максиме Горьком» разбился вместе с экипажем и пассажирами опытный летчик-испытатель И. С. Журов. «Максим Горький» потерпел катастрофу по вине другого известного летчика-испытателя, много работавшего и с Туполевым, — Н. П. Благина^[70], врезавшегося в мотор гиганта при попытке совершить мертвую петлю вокруг крыла. Ажиотаж, возникший при полетах самолета-гиганта, всеобщее внимание к ним, по-видимому, оказали влияние на честолюбивого летчика и толкнули его на недопустимый и преступно рискованный поступок.

23 сентября 1935 года при заводских испытаниях летающей лодки МТБ-1 (АНТ-27бис) в результате срыва полотняной обшивки, на посадке произошла катастрофа этого гидросамолета, врезавшегося в прибрежную скалу. Погибли летчики А. Е. Ведмедер, И. Ф. Якименко и механик М. Д. Смирнов.

Летчик-испытатель Андрей Емельянович Ведмедер (1903–1935) одновременно был начальником организованного А. Н. Туполевым в Севастополе Морского отделения эксплуатации, летных испытаний и доводок (МОЭЛ ИД) ЦАГИ. Судьба этого человека необыкновенна — активный участник Гражданской войны, директор сахарного комбината, прокурор Харькова, он, в числе «партысячи», поступает в Харьковский технологический институт на авиационное отделение (впоследствии Харьковский авиационный институт). В конце ноября 1931 года создалась необычная ситуация в истории страны, когда приказом начальника Всесоюзного авиационного объединения, которому тогда подчинялся ХАИ, новым директором института был назначен студент 3-го курса А. Е. Ведмедер. Энергия, работоспособность и очевидные организаторские способности молодого, но уже опытного хозяйственника оказались востребованы. В это время разворачивалось бурное строительство учебных корпусов и общежитий, прогрессировала научно-производственная деятельность института.

Несмотря на успешное окончание 3-го курса (а учился Ведмедер только на отлично), Андрей Емельянович, понимая двойственность своего положения в институте, подал заявление об освобождении его от обязанностей директора. В мае 1933-го началась трехмесячная преддипломная практика в ЦАГИ, а после беседы с А. Н. Туполевым он там и остался. Туполев попал под обаяние энергичного «комиссара» и

назначил его начальником Гидробазы ЦАГИ, которую вскоре преобразовали в МОЭЛИД. Через два года здесь появились ангар, причал, оснащенные мастерские, бетонная площадка со слипом и механизмами для подъема гидросамолетов с воды на сушу и спуска их на воду. А сам начальник отделения в свободное от работы время обучился летному делу и стал принимать активное участие в испытаниях гидросамолетов.

АНТ-27бис (МДР-4) был вторым опытным экземпляром (первый погиб в катастрофе с И. И. Погосским), построенным тоже на ЗОКе. На нем установили более мощные и высотные двигатели М-34РН, увеличили взлетную массу и скорость полета, усилили торпедное вооружение, и теперь он получил новое название «Морской торпедоносец-бомбардировщик МТБ-1». В роковом испытательном полете этого самолета, уже из числа сдаточных, произошел срыв полотняной обшивки с одной из консолей крыла и экипаж совершил вынужденную посадку на воду. При пробеге из-за нарушения путевой устойчивости самолет налетел на скалу, разрушился и сгорел. Экипаж погиб.

...6 июля 1941 года в испытательном полете на прототипе Ту-2 — самолете «103У» погибли штурман С. З. Акопян и бортинженер Мальцев. Штурман был убит в полете лопаткой разрушившегося импеллера (нагнетателя двигателя), пробившего цилиндр двигателя, крышку капота и борт фюзеляжа. Командир экипажа — летчик-испытатель М. А. Нюхтиков благополучно приземлился с парашютом.

9 и 15 ноября 1941 года при испытаниях бомбардировщиков СБ погибли экипаж летчика-испытателя С. Г. Муравьева с борт-инженером К. Г. Пряничниковым и экипаж летчика-испытателя Н. Ф. Момота с бортмехаником П. И. Толстопятовым.

27 июля 1944 года из боевого вылета на Ту-2 в район Митавы не вернулся командир 12-го БАП подполковник Марк Павлович Васякин. Его самолет был сбит огнем зенитной артиллерии противника...

Это был бесспорно выдающийся военный летчик, участник Финской и Великой Отечественной войн, совершивший 23 боевых вылета на СБ, около пятидесяти — на Пе-2 и более ста — на Ту-2. Воевал в составе 132-го БАП, в сентябре 1943 года был назначен командиром 12-го БАП. «Марк Павлович был калоритной фигурой. Небольшого роста, он походил на Наполеона Бонапарта. Умный, смелый — настоящий летчик-испытатель», — вспоминал в своих записках С. М. Егер.

Сложнейшие испытания Пе-2И, машины «103В» (предсерийный Ту-2) и Ту-2 с двигателями воздушного охлаждения АШ-82, с которыми машина и пошла в серию, этот выдающийся летчик-испытатель провел *первым* во

время годичного перерыва в своей боевой работе (с августа 1941-го по октябрь 1942 года).

В авиацию, в Качинское училище, Марк Павлович пришел со студенческой скамьи, из МГУ, где учился на факультете международных отношений. Такое бывало нечасто.

Заметим, что Андрей Николаевич и понаслышке от Петлякова, и лично оценив качество испытательной работы, проникся глубоким уважением к этому летчику, и осенью 1942 года всячески противился его отправке на фронт. Но стремление Марка Павловича было искренним и благородным, противостоять ему в этом было невозможно даже Туполеву. Впоследствии, не раз вспоминая Васякина, Туполев печально повторял: «Он дал Ту-2 путевку в небо».

Сохранились проникновенные строки одного из писем М. П. Васякина к жене с фронта: «Стихия боя, упоение мстью спасет мою душу и тело. И даже если я погибну — я погибну чистым и честным перед Родиной, совестью личной, моралью общественной и памятью перед тобой, дорогая жена моя...»

Уже после войны представление М. П. Васякина к званию Героя Советского Союза направлялось от ОКБ А. Н. Туполева (за испытательную работу), но не было поддержано Министерством обороны.

26 июня 1945 года в авиакатастрофе на самолете Пе-8 погиб летчик-испытатель 2-го класса А. И. Емельянов вместе с бортмехаником А. А. Чекановым.

18 сентября 1947 года при выполнении испытательного полета на «трехдвигательном» Ту-2ЛЛ летчик-испытатель, Герой Советского Союза И. Ф. Якубов, удостоенный своего высокого звания за десять лично сбитых самолетов врага, ввиду повышенной скорости самолета потерял ориентировку и, поскольку летал без штурмана (его место занимал инженер Д. А. Гинзбург), недооценил, насколько далеко ушел от базы. Восстановив ориентировку в районе Муром над Окой, из-за малого остатка топлива он пошел на вынужденную посадку с убранными шасси. При этом не был сброшен подвешенный под фюзеляжем дополнительный двигатель — отказала система сброса. При посадке самолет скапотировал, смяв кабину, и экипаж погиб.

14 ноября 1948 года при испытаниях вооружения Ту-2 погибли летчик-испытатель В. Д. Сергеев и штурман С. П. Морозов.

4 августа 1949 года в испытательном полете на Ту-2 погиб летчик-испытатель Н. С. Бушкевич со штурманом А. Е. Ивановым и радистом В. И. Кушкиным.

17 июня 1950 года в испытательном полете на бомбардировщике Ту-2 погибли летчик-испытатель Герой Советского Союза В. А. Киселев, удостоенный своего звания за боевую работу на штурмовике Ил-2 в годы войны, и радист А. И. Лихов.

18 августа 1951 года при испытаниях бомбардировщика Ту-4 под Куйбышевом произошла катастрофа из-за отрыва хвостового оперения. Весь экипаж в количестве пятнадцати человек во главе с летчиком-испытателем полковником В. Т. Буренковым, только что отпраздновавшим пятидесятилетие, погиб.

28 сентября 1954 года в тринадцатом по счету испытательном полете на Ту-16, перед сдачей машины заказчику, предстояло вывести самолет на перегрузку 3,5g. Командир корабля подполковник Г. С. Молчанов занял правое кресло, решив совместить задание с проверкой техники пилотирования второго пилота — молодого летчика-испытателя А. И. Казакова. На высоте 9 тысяч метров при скорости 550–560 км/ч Казаков перевел самолет в пикирование с последующим энергичным выводом на максимальную перегрузку, которая, однако, не превысила 3,2g. При попытке добрать штурвал для увеличения перегрузки, «весащий десятки тонн корабль сорвался в неуправляемое, беспорядочное падение».

Оценив положение как безвыходное, командир корабля дал команду: покинуть машину и катапультироваться первым. Из кормовой кабины поспешно катапультировались стрелок и радист. Однако под воздействием сложных перегрузок и скоростного напора парашюты Г. С. Молчанова и Е. Н. Сережникова не раскрылись, и они погибли. Удачно приземлился лишь бортрадист.

Штурман В. С. Тихомиров и второй штурман Ю. Г. Шестаков, оба в передней гермокабине, замешкались, А. И. Казаков продолжал попытки вывода самолета в управляемый полет. По его оценке, перегрузка достигала 4,2g. В этих условиях не выдержали замки подвески сначала правой, а затем и левой стоек шасси. Вывалившись из своих гондол, они сработали как воздушные тормоза и позволили погасить скорость. Казакову удалось вывести машину в горизонтальный полет и благополучно приземлить. Самолет остался практически невредим, чем сильно удивил прочнистов ОКБ.

Через месяц после происшествия А. И. Казакову было присвоено звание Героя Советского Союза, а В. С. Тихомиров и Ю. Г. Шестаков получили ордена Красного Знамени. Событие это получило широкую огласку благодаря статье «Глубокая спираль» в «Комсомольской правде» от 12 декабря 1954 года, которая привлекла внимание читателей к

традиционно закрытой работе летчиков-испытателей.

24 октября 1954 года при перелете из Казани в Москву на самолете Ту-75 погибли командир корабля летчик-испытатель 1-го класса, военный летчик 1-го класса генерал-майор авиации В. И. Кабанов, 2-й пилот М. Л. Мельников, бортинженер М. М. Семчурин и бортрадист Н. Т. Иванников. Опытный образец Ту-75, транспортный вариант Ту-4, в течение нескольких лет применялся для перевозок. Взлетев на следующий день после вынужденного возвращения из полета и замены двигателя, самолет ушел в облачность, через несколько минут упал на землю и сгорел у поселка Бирюли. По заключению комиссии, Кабанов в полете потерял пространственное представление. На борту корабля было 12 человек, восьми членам экипажа удалось выпрыгнуть с парашютами.

18 января 1956 года в испытательном полете на Ту-16 погибли шесть человек экипажа молодого летчика-испытателя П. А. Черкасова. Самолет готовился к вылету на полигон во Владимировку (ныне — Ахтубинск) для проведения бомбометания в ходе заводских испытаний. Самолет максимально заправили керосином — полет предстоял дальний. Останков экипажа не нашли — на месте падения образовалась гигантская воронка — бомбы и горючее сделали свое дело. Предположительно причиной катастрофы названа потеря пространственной ориентации в облаках или отказ авиагоризонта.

21 декабря 1959 года в испытательном полете на Ту-22 погибли летчик-испытатель Ю. Т. Алашеев и его штурман И. В. Гавриленко. Стрелок-радист К. А. Щербаков катапультировался и остался жив. Этот удивительный человек сумел остаться в живых в трех катастрофах при испытаниях самолетов Туполева!

В официальном заключении по катастрофе машины Ю. Т. Алашеева причиной было названо разрушение горизонтального оперения в результате повышенных вибраций (флаттер). Однако и в ОКБ, и в ЦАГИ по инициативе А. Н. Туполева после катастрофы решили усилить прочность конструкции самолета «105А» и пересчитали ее по новой методике. Были проведены конструктивные доработки с целью исключения появления повышенных вибраций на расчетных режимах полета, увеличения жесткости ряда элементов, применения более высокопрочных материалов...

В 1960 году Андрей Николаевич подписал наградной лист на присвоение летчику-испытателю 1-го класса подполковнику Юрию Тимофеевичу Алашееву звания Героя Советского Союза посмертно.

«Андрей Николаевич очень тяжело переживал гибель летчика-

испытателя Ю. Алашеева. Мы в то время надстраивали этаж к макетному цеху, — вспоминал начальник макетного цеха И. С. Люлюшин. — Он пришел в цех, вид у него был совершенно больной. Поднялся на строившийся этаж, подошел к окну и не смог сдержать слез, заплакал. Я пытался его успокоить, но тщетно. Помню, при этом он несколько раз повторил: „Какого потеряли человека!“».

17 ноября 1960 года в катастрофе погиб экипаж второй серийной машины Ту-22. При заходе на посадку вследствие сильной тряски произошла остановка двигателя и, не долетев до взлетно-посадочной полосы аэродрома ЛИИ, самолет, разваливаясь на части, рухнул на луг возле реки Пехорки. Летчик-испытатель В. Р. Ковалев и штурман-испытатель В. С. Паспортников из НИИ ВВС погибли. Радист К. А. Щербаков вновь спасся.

Историк отечественной авиации А. А. Симонов, зная, что К. А. Щербаков проживает в городе Жуковском, пытался связаться с ним, чтобы расспросить о проведенных им испытаниях и о его беседах (а они были) с Андреем Николаевичем Туполевым. Но... не сложилось. Когда адрес Константина Александровича уже был в его руках (июль 2010 года), пришла печальная весть, что этот выдающийся испытатель и необыкновенный человек умер...

Одной из последних модификаций Ту-16 стал ракетоносец Ту-16К-10. Испытания первой серийной машины Ту-16К-10 по крыльевой дозаправке в воздухе проводил полковник А. И. Каримов, а заправщик пилотировал его однофамилец А. Х. Каримов. В полете 20 июня 1961 года экипажи сделали две попытки дозаправки — и обе оказались неудачными.

После этого А. И. Каримов, командир заправляемого Ту-16, передал, что прекращает эксперимент и поворачивает обратно. Видимо, экипаж очень сильно устал. Но командир заправщика упросил сделать еще одну попытку.

С КП слышали по радио диалог летчиков:

— Посмотри, что-то со шлангом случилось.

— Он почему-то сплющился.

— Ну ладно, пробуем еще...

И вдруг крик оператора с самолета-заправщика:

— Самолет в штопор вошел! Самолет в штопор вошел!

— Катапультируйся!

По оценке аварийной комиссии и со слов хвостового радиста самолета-заправщика, произошло следующее. А. И. Каримов слишком резко положил крыло на шланг. Конец шланга перехлестнулся и защемил

элерон. Машина свалилась в крутую левую спираль и пропала в облаках. С гибнущего Ту-16 катапультировался второй пилот В. А. Свиридов, но стабилизатором ему оторвало ноги, и он погиб. Командир до конца боролся, пытаясь вывести машину из губительного крена, чтобы дать возможность экипажу покинуть самолет. На КП были слышны призывы А. И. Каримова: «Прыгайте! Прыгайте! Прыгай!..» Но экипаж не смог покинуть машину и погиб вместе с ней. Вместе со своим командиром погибли В. С. Демидов, А. И. Воробьев, Г. А. Бадьянов и И. Д. Столяров.

18 апреля 1962 года при выполнении сверхзвукового испытательного полета Ту-22А вышел за рекомендованные ограничения по реверсу элеронов и разбился. Еще в самом начале испытаний экипажи Ту-22 столкнулись при полетах на большом числе Маха с эффектом реверса элеронов (обратной реакции по крену), связанного с относительно малой жесткостью стреловидного крыла большого удлинения. Были введены ограничения, превышенные в роковом полете. Штурман и радист удачно катапультировались. Командир корабля, летчик-испытатель 1-го класса Н. В. Аксенов, погиб.

8 января 1964 года летчику-испытателю 2-го класса Б. В. Половникову, штурману Бочкареву и радисту Неклюдову предстоял полет на Ту-22 с целью исследования работы серийного двигателя ВД-7М и его температурных режимов. Через одну-две минуты после взлета самолет упал на расстоянии 5,5 километра от аэродрома, врезавшись в мост через Москву-реку в 30 километрах от Москвы по Новорязанскому шоссе.

14 января 1966 года при выполнении испытательного полета на Ту-134 из-за ошибки командира корабля погибли восемь человек экипажа летчика-испытателя инженера-подполковника В. М. Евсеева.

19 сентября 1966 года при выполнении испытательного полета на самолете Ту-22Р погибли командир корабля летчик-испытатель полковник В. Ф. Черноиванов и бортрадист оператор А. Я. Лузанов. Гибель командира произошла из-за неудачных кресел К-22, катапультирующих членов экипажа вниз, под днище самолета.

22 апреля 1967 года при выполнении испытательного полета, из-за пожара двигателя, не успев набрать после снижения необходимую для катапультирования высоту, погиб экипаж самолета Ту-22РД: командир корабля летчик-испытатель 2-го класса В. И. Корчагин, штурман-испытатель 1-го класса Г. И. Пронин и оператор А. А. Санников.

23 марта 1968 года в испытательном полете на Ту-22УБ погиб экипаж военного летчика-испытателя Б. В. Чуненкова, Н. И. Хмырова и штурмана-оператора Л. Данченко. При испытаниях ресурсной (бывшей в

эксплуатации) машины, ввиду имевшихся усталостных трещин, при переходе на сверхзвук разрушился демпфер стабилизатора, а в дальнейшем, при выполнении предпосадочных маневров, произошло разрушение машины...

Товарищеские отношения установились у Андрея Николаевича и с выдающимся летчиком-испытателем, дважды Героем Советского Союза заслуженным летчиком-испытателем СССР Султаном Амет-Ханом. Прославленный летчик-истребитель нашел себя на испытательной работе, с 1947 года испытывая новые реактивные самолеты и самолеты-снаряды, не уходя от самых сложных и рискованных испытаний, в том числе и от испытаний в воздухе катапультных кресел. Амет-Хан участвовал в испытаниях туполевских Ту-4, Ту-14, Ту-16, Ту-104, Ту-110. В ходе испытаний Амет-Хан неоднократно попадал в «нештатные ситуации». Очевидно, что риск испытательной работы в конце 1940-х, в 1950-е годы был в разы выше, чем у летчиков-испытателей сегодняшнего дня. Андрей Николаевич и Амет-Хан сразу заметили и оценили друг в друге хорошее чувство юмора. Встречаясь, прежде всего на аэродроме, они с видимым удовольствием общались на авиационные темы, щедро сдобренные искрометными летными шутками.

Гибель Амет-Хана в полете на Ту-16ЛЛ (летающей лаборатории) при испытаниях мощного двигателя для новой микояновской машины ТРДФ (турбореактивный двигатель с форсажной камерой) Ф-29Р-300, установленного на подвеске под туполевской машиной, 1 февраля 1971 года, болью отозвалась в старом сердце Андрея Николаевича.

18 июля 1972 года при выполнении испытательного полета на перехватчике Ту-128М, при катапультировании после потери управляемости при пуске ракет погибли командир корабля летчик-испытатель 1-го класса В. В. Майоров и штурман Г. А. Митрофанов.

Андрей Николаевич подписал 14 представлений летчиков-испытателей к званию Героя Советского Союза. 12 из них были удовлетворены указами Верховного Совета СССР. Это летчики-испытатели А. Д. Перелет (04.06.1954, посмертно), А. Ф. Чернов (04.06.1954, посмертно), М. А. Нюхтиков (1.05.1957), Н. С. Рыбко (1.05.1957), Ю. Т. Алашеев (05.05.1960, посмертно), В.Ф.Ковалев (05.10.1960), А. Д. Калина (21.08.1964), М. В. Козлов (22.07.1966), А. П. Якимов (22.07.1966), В. П. Борисов (26.04.1971), Э. В. Елян (26.04.1971), И. М. Сухомлин (26.04.1971).

Одно из представлений, где Туполев поддерживал летчика-испытателя ВВС «во втором эшелоне», не прошло. Это представление на подполковника Валентина Федоровича Иванова, впоследствии

заслуженного летчика-испытателя СССР.

7 февраля 1972 года, при проведении испытательного полета, на Ту-22М0 возник пожар левого двигателя. Система пожаротушения не помогла, последовала команда с земли — покинуть горящий самолет. Экипаж командира корабля майора В. Ф. Иванова (второй пилот — В. В. Капорцев, штурман — Ю. А. Ловков, оператор — В. А. Спирин), однако, принял решение посадить горящую машину. Посадку удалось произвести предельно точно, пожар стараниями спасательных служб был быстро устранен, разработчики машины получили бесценные сведения. По предположению экспертов, к моменту прекращения пожара до взрыва двигателей оставалось 3–5 секунд.

Командование НИИ ВВС подписало представление В. Ф. Иванова к званию Героя Советского Союза. Представление поддержали генеральный конструктор дважды Герой Социалистического Труда А. Н. Туполев, министр авиационной промышленности дважды Герой Социалистического Труда П. В. Дементьев, главком ВВС Герой Советского Союза П. А. Кутахов. Оставалось получить лишь подпись министра обороны А. А. Гречко. Однако его помощник, начальник Главного управления кадров, Герой Советского Союза генерал-полковник (впоследствии генерал армии) А. Т. Алтунин решил, что «действия командира экипажа в сложившейся ситуации обычны для действия летчика-испытателя» и для поддержания представления к высшему званию не нашел оснований. В. Ф. Иванов и члены его экипажа были награждены только орденами Красного Знамени.

Большинство летчиков-испытателей относились к А. Н. Туполеву с искренним почтением. Ведь он был старше их до войны, а после войны стал официальным патриархом, его заслуги перед отечественной авиацией были велики и безусловны. В то же время не всем нравилась его предельная требовательность, порой безапелляционность и жесткость.

Летчики-испытатели, работавшие с А. Н. Туполевым, оставили о нем весьма краткие воспоминания. Нельзя забывать, что секретный характер работы наложил на этих немногословных людей дополнительный отпечаток. Некоторые из них ушли из жизни, когда машины, созданные под руководством А. Н. Туполева, еще оставались секретными. Оценка конструктора этими людьми представляется особенно важной. Ниже представлено большинство найденных в мемуарной литературе эпизодов и воспоминания, записанные автором в беседах с Героями Советского Союза Э. В. Еляном, И. К. Ведерниковым, С. А. Микояном, А. А. Плоховым.

«...У нас с Андреем Николаевичем установились, как принято говорить, отношения полного доверия и взаимопонимания. Я нашел в нем

не только гениального конструктора, но и человека неповторимого благородства, нравственной чистоты, человечности, истинно русской прямоты» — эти строки выдающегося летчика, Героя Советского Союза генерал-полковника авиации М. М. Громова, человека гордого, самолюбивого и своенравного, дорогого стоят.

В своих мемуарах М. М. Громов не раз обращается к Туполеву — помимо взаимного уважения, возникшего за десятилетия совместной работы, они были земляками — природными тверяками, а в сталинские годы, когда родственные связи, мягко говоря, не приветствовались, землячеством особенно дорожили.

«После смерти А. И. Томашевского, участника перелета Москва — Пекин, я стал шеф-пилотом-испытателем А. Н. Туполева, — вспоминает Громов. — Это — человек солидный, вникающий до конца в любое слово летчика. И если он скажет свое обычное резонное „спукойно“, то это значит, что с его стороны сделано все, что только его голова и совесть могут сделать в данном случае. Полетав на его самолетах и поработав с Андреем Николаевичем, не захочется летать ни на каких других. Этот одареннейший человек не только сумел собрать вокруг себя самых порядочных и самых талантливых людей и организовать дело с размахом и дальновидностью, но и всегда помогал людям, попавшим в беду или тяжелое положение, всегда обращался с людьми так, что на всю жизнь снискал себе уважение и любовь».

Главком ВВС Петр Степанович Дейнекин рассказывал, что, когда у пожилого Громова спросили, кого из советских авиационных конструкторов он ставит выше — Туполева или Ильюшина, всегда готовый к шутке Михаил Михайлович с оттенком наигранного каприза, по-тверски упирая на «о», отвечал: «Ну, конечно, Ильюшина: он ведь Володе Коккинаки две геройских звезды исхлопотал, а Туполев мне только одну».

Старейший советский летчик, кавалер царских и советских орденов, участник Первой мировой войны, сбивший австрийский аэроплан еще в 1917 году, а позднее старейший летчик-испытатель А. К. Туманский^[71] запомнил необычные подходы А. Н. Туполева при работе с людьми:

«Во время испытаний и доводки ТБ-3 мы поддерживали тесный контакт с создателем этой машины — Андреем Николаевичем Туполевым. Кто не знает в Советском Союзе, да и не только у нас, этого выдающегося авиаконструктора? Но я веду рассказ о 30-х годах и расскажу поэтому, каким запомнился он мне еще в ту далекую пору. Главным конструктором нашего завода являлся один из его ближайших помощников — А. А. Архангельский, и Андрей Николаевич навещал нас довольно часто. Когда

ему указывали на дефекты его самолетов, обнаруженные в процессе испытаний, он не только не обижался, но даже благодарил. Не знаю, кто еще из конструкторов в таком совершенстве изучил производство, как Андрей Николаевич. Он всегда появлялся там, где что-то не ладилось, где самый процесс производства был организован неправильно. Лодырей и разгильдяев терпеть не мог, отчитывал их так, что даже самые, казалось бы, отпетые подтягивались и выравнивались. В то же время умел и поддержать человека, похвалить за хорошую работу. А если видел, например, что молодой конструктор старается изо всех сил, а получается у него не то, подойдет, посмотрит, расспросит и растолкует ошибку. Делал он это так искусно, что юноше казалось, будто сам ее нашел и исправил».

«Андрей Николаевич Туполев запечатлелся в моей памяти одетым в потертый пиджак, из-под которого выглядывала простенькая косоворотка, в надвинутой на самые брови старой серой кепке, — писал, вспоминая планерные соревнования в Крыму, под Коктебелем, в сентябре 1924 года, известный полярный летчик и летчик-испытатель, Герой Советского Союза А. Н. Грацианский^[72]. — Деловито расхаживал вокруг планера Черановского, по-видимому, заинтересовавшись формой крыльев, пропорциями этого летательного аппарата. Туполев вел обстоятельные беседы с авторами конструкций, помогал нам при запусках планеров».

«Андрей Николаевич Туполев — простой, веселый человек, любивший пошутить и поострить, — вспоминал Герой Советского Союза И. Т. Спирин^[73], бывший флаг-штурманом первой в мире воздушной экспедиции на Северный полюс. — Он был прост со всеми, от моториста до летчика. Близко я познакомился с ним позднее, когда впервые на самолете его конструкции ушел в большой рекордный перелет.

Туполев сумел организовать очень мощное конструкторское бюро. Это бюро с самого начала пошло по пути создания самолетов металлической конструкции со свободнонесущим крылом.

Первой пробой сил начинающего коллектива был самолет АНТ-1. Это был свободнонесущий моноплан смешанной конструкции. А в 1924 году Туполевым был создан первый советский цельнометаллический трехместный пассажирский самолет — АНТ-2.

Мне с летчиком Филипповым довелось испытывать этот самолет».

Выдающийся советский летчик-испытатель, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР М. А. Нюхтиков, патриарх испытательной работы, облетавший за свою жизнь 270 самолетов (второй результат после Героя Советского Союза П. М. Стефановского — 316

типов), впервые поднявший в небо и прошедший испытания таких машин, как Ту-2 и Ту-95/2, Ту-95М и Ту-119, буквально боготворил А. Н. Туполева: «Туполев умеет делать машины, которые не разрушаются в самой жестокой болтанке, он умеет делать крылья, которые не ломаются даже при запредельной, многократно просчитанной деформации». Со своей стороны он пользовался абсолютным доверием последнего и высочайшим уважением со стороны подавляющего большинства непростого коллектива туполевских летчиков-испытателей.

Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, член Союза писателей М. Л. Галлай, вспоминая об испытаниях Ту-4, писал в одной из своих книг:

«Только один человек, отделившись от этой группы, медленно шел по полю вперед, туда, где предположительно мы должны были оторваться от земли.

Это был Андрей Николаевич Туполев. Вот он дошел до нужного места и остановился — плотный, немного ссутулившийся, в низко нахлобученной на голову генеральской фуражке. Редко встречал я в своей жизни человека, столь мало заботящегося о том, какое впечатление он производит на окружающих. Может быть, в этом и заключалась одна из причин того, что впечатление он неизменно производил самое сильное.

...В самом конце пробега мы подкатываемся к стоящему по-прежнему в полном одиночестве Туполеву. Пока машина была в воздухе, он прошел в то место, где, по его мнению, мы должны были закончить послепосадочный пробег, если приземлимся точно в начале аэродрома. Так оно и получилось. Кажется, точно угадывать (по крайней мере все, что связано с авиацией) — специальность этого старика!

Недаром имеет столь широкое хождение множество легенд об этом его свойстве: и как Туполев, посмотрев однажды на самолет другого конструктора, на глаз, без всяких расчетов, определил, в каком месте конструкция „не держит“, — и действительно, самолет в этом самом месте сломался. И как в другой раз, перелистав объемистый том аэродинамических расчетов, в итоге которого выводилась ожидаемая величина максимальной скорости полета новой машины, Туполев — конечно, снова на глаз — назвал другую цифру, которая и подтвердилась, когда дело дошло до летных испытаний. И многое другое в подобном роде. Рассказывали, что каждый сотрудник туполевского конструкторского бюро, которому удавалось при обсуждении какого-нибудь технического вопроса в чем-то переспорить „главного“, немедленно получал премию, повышение в должности или иной знак поощрения».

Ф. Ф. Опадчий провел первый полет и испытания нескольких эпохальных машин, созданных в ОКБ Туполева и Мясищева, таких как Ту-16 и М-4. Он был удостоен звания Героя Советского Союза и в числе первых, за номером семь, звания заслуженного летчика-испытателя СССР. Вот один из эпизодов, запомнившихся ему по работе с Андреем Николаевичем, выпавшей на 1946–1953 годы, годы расцвета ОКБ, когда был создан Ту-16:

«У Туполева было какое-то особое чутье на то, что можно, а что нельзя. Он говорил:

— Ты мне расскажи так, как есть, не вздумай чего-нибудь приврать. Когда испытываешь самолет — иди ко мне и расскажи все, как было. Ни к кому больше. Ни с кем не общайся, никому не докладывай. Расскажешь мне, а потом иди на разбор.

Я спрашиваю:

— Почему?

— А потому, — отвечает, — что когда ты пойдешь на разбор, тебе начнут доказывать и у тебя начнет меняться первоначальное мнение. Нет меня — сел, запиши в полетный лист и потом приди с полетным листом.

И вот один раз после полета его не оказалось. Он был в министерстве. Провели разбор. Я не записал в полетный лист. Наутро вызывает меня в ОКБ. Приехали, зашли к нему.

— Давай полетный лист!

Я говорю:

— Андрей Николаевич, я не написал!

— Как не написал?! Ты, значит, не выполняешь указание конструктора! Ты что, не хочешь со мной работать?!

— Да нет, Андрей Николаевич, что вы!

— Я тебе давал указание? Давал! Ты почему не выполнил? Значит, это что, твоя халатность? Неаккуратность! Все... Вера Петровна!

Ну, та — тут как тут.

— Пишите! За невыполнение указа Главного конструктора по оформлению полетного листа летчику-испытателю такому-то, ведущему инженеру такому-то объявить строгий выговор и предупредить, что в дальнейшем буду принимать более строгие меры.

Вера Петровна отпечатала в трех экземплярах, принесла. Вот он посидел, посмотрел, почитал, потом говорит:

— Ну как, подписывать?

Я говорю:

— Андрей Николаевич, я не хозяин, вы хозяин

Он берет красный карандаш, ставит подпись: „А. Н. Туполев“.

— Ну ладно, вот тебе на память. Это для вас будет большим уроком, чем если бы я вас отругал.

Вот этот метод, который он мне привил, у меня так и остался на всю жизнь.

Я уже знал теперь: как сел после испытаний, если никого нет, напишу все в полетный лист, а потом уже все остальное... Его отношение к летчикам было исключительно хорошее, теплое. Он доверял мне почти во всех вопросах испытания, советовался, если надо».

Д. В. Зюзин^[74] — летчик-испытатель 1-го класса, Герой Советского Союза за боевую работу в годы Великой Отечественной войны в качестве истребителя. На его счету 535 боевых вылетов на И-16, ЛаГГ-3, Як-1, «Аэрокобре», 11 личных и 8 групповых побед в воздухе, из них более половины — на двухмоторных бомбардировщиках, что является редким результатом, характерным для совсем небольшого числа асов. Он выполнил первый полет и провел испытания Ту-91 и Ту-110. О Туполеве он вспоминает так:

«На одном четырехмоторном бомбардировщике установили винты новой конструкции. Новые винты должны были резко улучшить летно-тактические данные машины, но стоило запустить моторы — весь самолет забило, как в лихорадке. Что только не предпринимали инженеры — тряска не прекращалась. Андрей Николаевич долго ходил вокруг машины, приглядывался, прислушивался, думал и неожиданно поразил всех:

— Обрежьте лопасти винтов средних моторов на ладонь.

Посмеиваясь, обрезали, и тряска прекратилась.

Когда Чкалов стартовал на своей перегруженной машине к полюсу, проблема старта беспокоила всех. Вдоль взлетной полосы растянулась цепочка инженеров, механиков, летчиков. Каждый считал, что АНТ-25 должен оторваться в той точке, где стоит он. Говорят, даже пари заключались.

Машина оторвалась несколько дальше расчетного места, как раз там, где стояла фигура в сером скромном макинтоше. Кто-то даже сострил: „Ничего удивительного, самолет должен своего хозяина знать“.

...Один из старейших сотрудников конструкторского бюро, мне кажется, очень точно охарактеризовал способность Андрея Николаевича Туполева предвидеть порой самые неожиданные вещи: „У него не просто инженерная интуиция, у него интуиция высшего порядка — синтез огромных знаний и колоссального опыта“».

Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР А. П.

Якимов так вспоминал корифея советского самолетостроения:

«Интерес к самолету (Ту-114 на авиасалоне в Ле-Бурже, в июне 1959 года. — Н. Б.) был огромен. Огромен еще и потому, что Андрей Николаевич каждый день подолгу находился у машины. Туполевым интересовалась не только пресса, с ним встречались и представители авиационных фирм, конструкторы. Его фотографировали и с ним фотографировались. И мы как-то, сидя под самолетом у колес шасси, попросили присесть к нам Андрея Николаевича и сделать снимок на память.

Дня через два показательных полетов самой разнообразной зарубежной техники я сказал Андрею Николаевичу:

— А что, может, и нам слетать и выкинуть что-нибудь этакое, например, пронестись с двумя остановленными двигателями.

Тут же последовало:

— Я тебе выкину, я тебе пронесусь. Ишь ты, какой прыткий. Запомни, по мелочам публику удивлять не надо. Ты посмотри, какая очередь к нашей машине. Люди желают посмотреть наш самолет не только снаружи, но и внутри. Вот и обеспечь им эту возможность.

Наше пребывание на аэродроме Ле-Бурже было неожиданно прервано — из Москвы поступило распоряжение немедленно прилететь обратно. Во Внукове нам сообщили: через 3 дня мы должны доставить в Нью-Йорк нашу правительственную делегацию.

...Раннее утро 28 июня 1959 года. Все собрались у самолета. Андрей Николаевич подошел ко мне, похлопал по плечу и сказал:

— Ты не волнуйся, все будет в порядке!»

Заслуженный летчик-испытатель СССР С. Т. Агапов запомнил А. Н. Туполева таким:

«Я работал с ним до самой его смерти. Все в КБ его очень уважали, и никто ему не мог сопротивляться. Если Туполев сказал, то так и будет. В свое время я летал на истребителе Ту-128, и в системе управления получился казус. Туполев вызвал нас, его замы ему объясняют: „Андрей Николаевич, здесь тонкий нюанс, это очень щекотливое дело...“ Он слушал-слушал и говорит: „Летчик просит — нужно сделать“. И раз Туполев сказал — стали делать. Систему улучшили. Туполев вообще был незаменимым во всех отношениях, и до последнего был в строю».

Ю. В. Сухов^[75], первым поднявший в небо и проведший испытания Ту-154, участвовавший в сложнейших испытаниях десятков других машин, удостоенный звания Героя Советского Союза и заслуженного летчика-испытателя, отметил в своих записках характерный для А. Н. Туполева

эпизод:

«В 1969 году я проводил испытания опытного самолета Ту-154. В одном из испытательных полетах при уборке шасси на взлете поломались тяги на створках шасси. После осмотра что-то исправили, но буквально в следующем полете опять случилась такая же поломка. Самолет поставили на стоянку в ангар и стали разбираться, в чем же дело... Несколько дней продолжались исследования, но найти причину не могли...

Сообщили об этом Андрею Николаевичу. Он в то время чувствовал себя неважно и, приезжая на аэродром, редко выходил из машины — все переговоры с необходимыми людьми вел оттуда. В один из дней нам сообщили, что Андрей Николаевич едет к нам, чтобы разобраться с задержкой. Мы все собрались в ангаре у самолета. Принесли кресло, поставили его возле шасси самолета, на случай, если Андрей Николаевич захочет выйти из машины. Вскоре в ангар въехала машина с Туполевым и остановилась у нашего самолета. Андрей Николаевич выбрался из машины и сел в кресло возле самолета. Наступила тишина. Туполев молча разглядывал шасси самолета. Минут через пять громко, высоким голосом сказал: „Ну что же вы? Вот здесь надо немного уменьшить толщину детали, и все будет нормально“. Нам всем казалось, что это еще не все и Туполев, наверное, тоже чего-то недодумал. Но когда сделали так, как он сказал, неисправность пропала. Больше за все время существования этого самолета такого с шасси не происходило. После доработки самолет благополучно прошел все испытания, и Ту-154 по сей день трудятся, перевозя пассажиров во все концы мира».

Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Э. В. Елян^[76], поднявший в небо и испытавший несколько самолетов Сухого и Туполева (Су-11, Ту-22К, Ту-144), принимавший участие в испытаниях десятков других машин, так говорил об Андрее Николаевиче:

«Как каждый человек, я привык опираться, прежде всего, на свой собственный опыт, тем более в такой ответственной области, как испытания авиационной техники. При испытаниях привык соизмерять любой шаг с аналогичным, пусть упрощенным, который уже довелось пройти прежде. Но однажды, при облете туполевской машины, поймал себя на мысли, что мои действия порой следуют не из опыта, а из указаний Андрея Николаевича. При согласовании полетного задания он умел по-своему, очень емко и понятно, определить необходимость тех или иных действий, заострить внимание на отдельных из них, сказать, чем можно пренебречь. Для того, чтобы испытательный полет стал успешным, надо было очень внимательно слушать Туполева, понять его, запомнить

указания. Здесь также проявлялся великий инженерный талант этого человека. Конечно, это в значительной степени экономило время и топливо, сберегало технику, а порой и жизни».

Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР Иван Корнеевич Ведерников имеет удивительную летную судьбу. На испытательную работу он был направлен приказом в 1945 году. Уже став «летчиком-испытателем 1-го класса», испытав десятки машин, в 1961 году, опять же в приказном порядке, был направлен на испытательную работу в ОКБ А. Н. Туполева. Провел несколько сложнейших испытаний новой техники. В том числе взлет на Ту-95 при двух полностью выключенных на одном крыле двигателях, первый полет и испытания Ту-95РЦ, Ту-126, Ту-142, испытания по дозаправке в воздухе Ту-16 и Ту-95, испытания сверхзвукового Ту-144... На тяжелых сверхзвуковых машинах Иван Корнеевич летал до 66 лет. И не просто летал, а проводил испытания. С летной работы ушел сам после особенного внимания к нему со стороны не в меру подозрительных медиков.

Выдающимся летчиком-испытателем Иван Корнеевич считает Михаила Александровича Нюхтикова, замечая, что в полетах тот был... «очень осторожен».

Иван Корнеевич помнит, как в конце 1960-х годов его вызвал Туполев. Предстояло рассказать Генеральному о ходе испытаний Ту-142. Встреча состоялась в кабинете Андрея Николаевича на набережной Яузы, где кроме него присутствовал начальник лётно-испытательной базы ОКБ Туполева, Герой Советского Союза Алексей Сергеевич Благовещенский.

«Среди других замечаний я, пользуясь принятой среди испытателей терминологией, доложил Андрею Николаевичу, что на самолете великоваты усилия по перегрузкам — дэ пэ по дэ игрек и усилия по элеронам — дэ пэ по дэ икс.

— Смотри-ка, — оживился Андрей Николаевич, обращаясь к Благовещенскому, — ему толмач нужен!»

«Конечно, это был выдающийся авиаконструктор, во многом определявший обороноспособность страны», — заключает И. К. Ведерников.

Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР Алексей Александрович Плохов вспоминал, что Андрей Николаевич, познакомившийся с ним в конце 1940-х годов, запомнил его и всю жизнь старался поддерживать отношения:

«Что касается меня, то я к моменту нашего знакомства был всего лишь подполковником, командиром полка. Не знаю, что подвигло Туполева к

доверительным отношениям со мной: то ли кто-то сказал ему, что я совершил около сотни боевых вылетов на ТБ-3 и дважды горел на нем, но таких летчиков было немало, то ли какое-то благодушное расположение при знакомстве, но впоследствии наши пути не раз пересекались, а к концу жизни Алексея Николаевича, когда и я оказался на достаточно большой должности, стали, можно сказать, регулярными. Он интересовался особенностями пилотирования своих машин, отзывами о них летного состава. Со своей стороны, я откровенно рассказывал ему о том, что волновало летный состав, какие текущие проблемы волновали состав технический. В середине 1960-х годов Андрей Николаевич пригласил меня и нескольких других генералов посетить его конструкторское бюро. Этот визит произвел на нас исключительное впечатление и навсегда остался в нашей памяти».

Хорошо был знаком с Андреем Николаевичем и Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР С. А. Микоян. Специально для этой книги Степан Анастасович поделился своими воспоминаниями:

«Первые встречи были, очевидно, связаны с моим дядей Артемом Ивановичем Микояном. Детали их мне вспомнить трудно. Я думаю, что встречи эти были на авиационных парадах в Тушине.

Некоторое время я был в товарищеских отношениях с Алексеем Туполевым, сыном АНТ. Я бывал у него дома в Москве. Мы встречались и на отдыхе в Ялте в 1963 году (там же был и Володя Бендеров, которого я знал еще по академии имени Жуковского). Несколько раз бывал в гостях у Алексея на даче Андрея Николаевича, где мы играли в теннис.

В 1962–1964 годах в нашем ГНИКИ ВВС, в Управлении испытаний комплексов перехвата и самолетов-истребителей, проводились испытания дальнего ракетного перехватчика Ту-128. Я занимался этой работой как начальник этого Управления и как член Государственной комиссии по его испытаниям. Вспомню только заключительный день, когда мы — работники испытательного Института ВВС и работники ОКБ Туполева обсуждали раздел „Выводы“ Акта по государственным испытаниям самолета. Присутствовал и командующий авиацией ПВО страны, маршал авиации Е. Я. Савицкий. После согласования акт должен был утвердить Главнокомандующий ВВС, Главный маршал авиации К. А. Вершинин. Тогда акт приобретал силу закона. Споры между специалистами по выводам акта были жаркие, и шли с утра.

На последнем заседании, совсем поздним вечером, когда уже все вопросы были согласованы, в большом конференц-зале появился Андрей Николаевич и выступил с трибуны... Мне запомнились его слова (привожу

по смыслу точно, но не буквально): „Мы с вами по многим вопросам спорили и ругались, но сейчас, когда мы пришли к согласию, я должен вам честно сказать, что без вашего участия, без вашей принципиальной позиции и объективной критики, мы бы не смогли создать этот самолет“. Надо иметь в виду, что эта работа была новой для ОКБ Туполева — они никогда, во всяком случае, после 30-х годов, не разрабатывали истребители. Потом он пригласил членов Государственной комиссии в малый зал около его кабинета, где был накрыт стол, естественно с коньяком.

Кстати, в этом проекте проявился и некоторый консерватизм Андрея Николаевича. Тогда на всех сверхзвуковых самолетах применяли гидравлическое управление аэродинамическими рулями, так как потребные усилия для отклонения цельного стабилизатора были выше человеческих возможностей. Фирма сделала такую систему управления, но Андрей Николаевич настоял, чтобы сделали и резервное — ручное управление рулями высоты, которые в нормальном полете были как бы одним целым со стабилизатором, а в аварийном случае могли отклоняться независимо от него. Насколько я знаю, случая его применения в полете ни одного не было. А до этого, при проектировании самолета Ту-16, он отказался делать гидравлическое управление, хотя ему это рекомендовали. Но Ту-16 был дозвуковым, и ручное управление обеспечивало полет.

Мне довелось присутствовать на юбилее Туполева в качестве представителя ГНИКИ ВВС. Там, кстати, я впервые увидел С. П. Королева, который тоже выступал с поздравлением. Кто-то шепнул мне, что это и есть тот самый „Главный конструктор“, имя которого не оглашалось.

Известен случай, когда Андрей Николаевич „хитро“ поступил по отношению к конструктору В. М. Мясищеву. Он узнал, что к Мясищеву на летную станцию на аэродроме Раменское должен приехать Хрущев. Туполев поехал на перекресток и ждал там кавалькаду машин. Хрущев, увидев его, приказал остановить машину. В результате они повернули на перекрестке не направо, к Мясищеву, как они собирались, а налево — на летную станцию Туполева. После представления своих разработок он открыл занавеску, за которой были поставлены напитки и закуски (несмотря на то, что в каком-то подобном случае в этот период „сверху“ было сказано — угощений не устраивать). В результате Хрущев к Мясищеву не попал, не посмотрел его новейший самолет и настроился в пользу Туполева.

Когда решался вопрос о серийном производстве новейшего ракетноносца конструктора П. О. Сухого, известного сегодня как „сотка“, министр авиационной промышленности П. В. Дементьев был настроен

„зарубить“ самолет. Он не очень жаловал Павла Осиповича, кроме того, видимо, опасался трудностей освоения его самолета в серийном производстве (в его конструкции широко применялся титан). Туполев поддержал Дементьева, сказав, что он сделает самолет не хуже „сотки“, и быстрее. Это и решило дело. „Сотку“ закрыли. На самом деле самолет Туполева создавался очень долго и далеко не достиг расчетных летных данных „сотки“.

Как-то в конце 60-х годов, когда численность нашего Испытательного института ВВС в очередной раз собрались сократить, я решил искать поддержки у конструкторов, которые должны были быть заинтересованы, чтобы нас не сокращали, потому что от этого зависели сроки испытаний. Я был тогда первым заместителем начальника института. Предварительно позвонив, я поехал к Туполеву на дачу. Помню, Андрей Николаевич сидел в саду в плетеном кресле. Он всегда отличался, можно так сказать, острой манерой речи, не пренебрегая и ненормативной лексикой. Но в этот раз он говорил менее энергично, чем обычно. Можно сказать, больше почувствовался его возраст. А возможно потому, что мы были только вдвоем, а он, как я знаю, ко мне хорошо относился. Он согласился с моим мнением, пообещал с кем-то поговорить, но заметил, что вряд ли его слова могут помочь.

Отношения между Туполевым и с главой фирмы „МиГ“ Артемом Ивановичем Микояном были хорошие, даже дружеские. Я был свидетелем нескольких их встреч, где это ясно ощущалось. Когда в ОКБ Туполева начали разрабатывать сверхзвуковой пассажирский Ту-144, Микояну поручили сделать вариант истребителя МиГ-21 схемы „бесхвостка“, аналогичной схеме Ту-144. В ответ на это, „по-дружески“, Туполев доработал один свой самолет Ту-95, чтобы под него мог быть подвешен аналог космического самолета Микояна „Спираль“. Он сбрасывался с Ту-95 для испытаний на участке планирования и посадки.

Запомнилась и последняя моя встреча с Андреем Николаевичем. Как-то, когда я был на даче моего отца, где был и его младший брат, Артем Иванович, зашел разговор о конструкторах. Когда был упомянут Туполев, отец вдруг спросил меня, знаю ли я, где его дача, и не можем ли мы к нему поехать. Я позвонил Алексею, и мы поехали. Была приятная встреча, хотя конкретных тем разговора я не помню. Мой отец и дядя были встречей очень довольны. Туполев подарил мне небольшой альбом с фотографиями самолетов своей фирмы и подписал его: „...на память о совместной работе“.

У меня осталась и фотография их троих вместе, весело смеющихся».

...Конечно, не со всеми летчиками-испытателями отношения Туполева складывались гладко. Военный летчик-испытатель, участник Великой Отечественной войны Петр Владимирович Кондратьев, сын известного советского архитектора В. П. Кондратьева, близко знакомого с крупными революционерами — Г. М. Кржижановским и А. М. Коллонтай, чем, по-видимому, и объясняется уход Петра Владимировича с летной работы на дипломатическую (а он был консулом в Японии и США), оставил сдержанные воспоминания о Туполеве, относящиеся, по-видимому, к 1932 году, где, в частности, есть такие строки:

«На заводе часто можно было видеть А. Н. Туполева. Он беседовал с конструкторами и мастерами, и, когда ему указывали на дефекты его детища, он не только не обижался, а даже благодарил за замечания и тут же пытался искать пути к устранению неполадок».

П. В. Кондратьеву приходилось подписывать полетные листы выходящих с завода самолетов, а компромисс между сдатчиками и принимающими всегда был не простой задачей. Он работал в те годы под началом выдающегося летчика-испытателя А. К. Туманского. Петр Владимирович оставил мемуары, написанные после выхода книги его учителя, и названные абсолютно так же — «Полет сквозь годы». Думаю, что это единственный случай в советской библиографии.

Известный военный летчик-испытатель 1-го класса, Герой Советского Союза П. М. Стефановский включил в свою книгу «Триста неизвестных», вышедшую при жизни А. Н. Туполева, в 1968 году, неприятный для Андрея Николаевича эпизод. Наверное, Стефановскому навсегда запомнилось жесткое столкновение с Туполевым, произошедшее при испытаниях ТБ-4, когда он, погорячившись, предложил Петлякову и его инженерам слетать с ним вместе, дабы убедиться в опасных вибрациях стабилизатора. В. М. Петляков был человеком не робкого десятка. Он со своими инженерами слетал, воочию убедился в опасности. Дальнейшие испытательные полеты временно запретил. «На земле конструктор и инженеры чувствовали себя неважно, много курили», — пишет П. М. Стефановский. Зато позднее, в тот же день, на аэродром приехал разгневанный Туполев (своих он в обиду никогда не давал) и еще более неважно чувствовал себя уже Петр Михайлович. Тем более что курить в присутствии Туполева, не переносившего табачного дыма, не рекомендовалось. О приезде Туполева тогда Стефановский умолчал, зато рассказал в своих мемуарах весьма характерный для того времени, хотя и совершенно несвойственный для Туполева эпизод:

«В 1936 году коллектив авиаконструкторов во главе с А. А.

Архангельским под общим руководством А. Н. Туполева разработал двухмоторный бомбардировщик СБ с весьма высокими летными данными. В процессе его испытаний выявилась потребность произвести некоторые доводки и переделки. Замечания летчика-испытателя Константина Павловича Миндера А. А. Архангельский посчитал несущественными, доводки и переделки совершенно ненужными. О возникших разногласиях между летчиком и конструктором узнал Народный комиссар тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе и пообещал сам приехать на аэродром, чтобы „помирить стороны“.

Наши ребята подготовились к встрече наркома весьма своеобразно. Ведущий инженер самолета написал на фанерках краткие характеристики дефектов, установленных при испытаниях, и развесил эти фанерки на самолете: каждая вешалась там, где необходимо было произвести переделку или заводскую доработку.

Приехав на аэродром, Серго Орджоникидзе сразу же направился к самолету. За ним поспешил и А. Н. Туполев. Машина, разукрашенная фанерками, удивила наркома, а конструктора привела в негодование. Срывая надписи, он бросал их на землю и сердито выкрикивал:

— Что за номер выкинули? Не самолет, а рождественская елка. Хулиганство!

— Почему — хулиганство? — охладил его пыл нарком. — По-моему, это очень оригинальная и убедительная рекламация.

Г. К. Орджоникидзе внимательно прочитывал надписи на фанерках и спокойным голосом говорил конструктору:

— Надо устранить.

Вот нарком поднял с земли еще одну сорванную рекламацию, прочел ее и подал Андрею Николаевичу. Там значилось: „Для того, чтобы снять магнето, нужно сначала снять мотор“.

— Это уж никуда не годится, — произнес Серго. — Обязательно нужно устранить.

Остановившись у стрелковой точки штурмана, вслух прочел висевшую там надпись: „Установка не жесткая и при стрельбе вызывает большое рассеивание, практически не дает возможности вести прицельную стрельбу“.

Серго рассмеялся и, обращаясь к нам, столпившимся у самолета, сказал:

— У нас получилась картина, аналогичная той, которую я наблюдал однажды на футбольном поле: громадной силы футболист бил по мячу, но никогда не попадал в ворота. — Повернувшись к Туполеву, добавил: — Не

годится так, товарищ конструктор. Надо устранить.

На все эти „надо устранить“ конструктору оставалось только согласно кивать головой. Кто-кто, а Серго Орджоникидзе отлично знал технику, в том числе и авиационную. Закончив осмотр самолета, нарком пригласил руководящий состав института поехать с ним.

В Кремле собрались руководители партии и правительства. Серго Орджоникидзе обстоятельно доложил о недоработках на новом самолете. Затем в деловой, непринужденной беседе, в которой участвовали и мы, были намечены практические мероприятия и сроки по устранению выявленных на испытаниях недостатков скоростного бомбардировщика. Конструктор со всем согласился, а под конец... попытался охарактеризовать обнаруженные недостатки как „мелочи“, не стоящие большого внимания.

Вот тогда-то мы и услышали сказанные И. В. Сталиным слова:

— В авиации нет мелочей, в авиации все является серьезным. Любая неустраненная мелочь может привести к гибели машины и экипажа».

Попытка сверхзвука

При работе над созданием новых самолетов Туполев очень осторожно прибегал к радикальным техническим нововведениям. Ту-98, к разработке которого приступили в начале 1954 года, в серию не планировался. Это был самолет для изучения проблем сверхзвукового полета и своего рода веха на пути к созданию Ту-105 (Ту-22) и Ту-128, к проектированию которых приступили позднее.

Руководителем работ по теме «98» А. Н. Туполев назначил серьезного и точного «всезнайку» Д. С. Маркова. За опытное производство отвечал молодой инженер А. И. Залесский, много сделавший для создания этой машины, а затем и Ту-128, возглавлявший подразделение эксплуатации этой машины в ОКБ. Положив в основу конструкцию крыла, применявшуюся ранее на Ту-16, ее модернизировали, вернули двигатели в фюзеляж, сделав непосредственно за кабиной пилотов по обоим бортам самолета два воздухозаборника. На самолет установили двигатели АЛ-7Ф с форсажной камерой — детище КБ А. Люльки.

Для этой машины А. Н. Туполев впервые согласился на установку необратимых бустеров^[77] во всех каналах управления (бустера были разработаны под руководством главного конструктора Т. М. Башта в специализированном ОКБ). Многим была известна одна из «великих» фраз Андрея Николаевича, характеризовавшая его отношение к первым бустерам: «Лучший бустер это тот, что стоит на земле». Но переход на сверхзвук, на порядок и более возросшие на рулях усилия настоятельно требовали применения бустеров — пока еще необратимых гидроусилителей рулей.

Готовая машина почти три месяца ждала на аэродроме ЛИИ в Жуковском новых двигателей. Они были поставлены на самолет «сырыми» по нескольким важным параметрам. Статическая тяга двигателей составляла только 10 тонн. При максимальном взлетном весе 39 тонн, Ту-98 по габаритам приближался к Ту-16, однако наличие форсажных камер (дополнительных камер сгорания, служащих для непродолжительного увеличения тяги) позволяло ему преодолевать звуковой барьер.

Первый самолет был построен в начале 1956 года на заводе № 156, разобран и, как обычно, доставлен в Жуковский, где его вновь собрали и подготовили к полетам.

Первый полет совершил летчик-испытатель В. Ф. Ковалев и штурман К. И. Малхасян 7 сентября 1956 года. Вскоре к государственным испытаниям подключился и второй Ту-98.

К 26 ноября 1957 года удалось совершить 37 полетов на новой машине «98» с общим налетом 25 часов 12 минут. В одном из полетов эта машина, с весом почти в 40 тонн, на высоте 12000 метров (предположительно в марте — апреле 1957 года) достигла максимальной скорости 1238 км/ч, преодолев звуковой барьер. Заметим, что первый американский сверхзвуковой бомбардировщик В-58 «Хастлер» совершил свой первый сверхзвуковой полет 30 декабря 1956 года. Вновь можно поразиться тесноте инженерных находок в напряженные моменты истории!

Испытания новой машины были трудными и порой смертельно опасными для летчиков-испытателей. В представлении известного летчика-испытателя, прославленного боевого летчика, совершившего в годы войны около двухсот боевых вылетов на Ли-2 в глубокий тыл противника, В. Ф. Ковалева к званию Героя Советского Союза, подписанного А. Н. Туполевым, было сказано: «...впервые в стране успешно провел испытания опытного сверхзвукового бомбардировщика Ту-98, в процессе которых многократно спасал материальную часть».

О Ту-98 много писали в западной прессе, поскольку это был первый или второй в истории образец сверхзвукового наступательного самолета, одна из секретных советских машин, которые демонстрировались членам высокопоставленной делегации ВВС США, неожиданно приглашенной в 1956 году советским руководителем Хрущевым посмотреть самые современные советские самолеты. Американскую делегацию, которую возглавлял известный американский летчик генерал Н. Твайнинг, привезли на аэродром в Кубинку. По-видимому, по желанию Хрущева, склонного к эпатажу, фальсификации и театральным эффектам, на единственной взлетно-посадочной полосе аэродрома были плотно выставлены новые, зачастую опытные образцы самолетов. После визита делегации Ту-98, который гостям никак не назвали (по другим данным этот самолет и вовсе не показывали), получил в НАТО условное наименование «Backfin». Американцев, естественно, заинтриговал новый самолет, ошибочно они приняли его за детище Яковлева и назвали Як-42.

Прямым развитием «98-й» машины стал дальний барражирующий истребитель-перехватчик Ту-128, получивший первоначальное официальное обозначение Ту-28. Еще в ходе заводских испытаний «98-м» заинтересовался командующий авиацией ПВО, маршал авиации Е. Я. Савицкий. Ознакомившись с ним поближе, он приехал к А. Н. Туполеву с

предложением создать для авиации ПВО самолет, конструктивно близкий к машине «98», но с совершенно другим назначением. ПВО срочно нужен был дальний истребитель-перехватчик, вооруженный тяжелыми (дальними) ракетами класса «воздух-воздух» и оборудованный мощной бортовой радиолокационной станцией обнаружения и наведения. В разговоре с Е. Я. Савицким Андрей Николаевич уточнил ряд специфических вопросов, после чего поручил начальнику отдела технических проектов С. М. Егеру разработать эту тему более детально, приняв за основу проект «98» и проработки по его модификациям.

Естественно, после окончания разработки и первых успешных полетов столь многообещающего ударного самолета, с завораживающей, словно пришедшей из будущего характеристикой — сверхзвуковой, задвигалось все высшее военное и военно-промышленное руководство страны. Появилось письмо за подписями Р. Я. Малиновского, К. А. Вершинина, П. В. Дементьева и А. Н. Туполева, направленное в ЦК КПСС, «О необходимости принятия к производству фронтового бомбардировщика Ту-98А (облегченного)... Поступление на вооружение Ту-24 (Ту-98А. — Н. Б.) резко повысит боеспособность фронтовой и морской авиации...».

Несколько позднее П. В. Дементьев в письме Д. Ф. Устинову предложил сконцентрировать усилия министерства в «тисках» отпущенного ему бюджета на работах над более тяжелой, скоростной и дальней ударной туполевской машиной «105».

...До начала 1960-х годов, пока позволяло здоровье, Андрей Николаевич был заядлым автомобилистом. Он обожал вывозить семью на дачу или на какое-нибудь мероприятие, благо езда в то время, в середине века, по свободным дорогам Москвы мало напоминала «страсготерпство» водителей начала XXI века. Хотя значительная часть нового поколения водителей вовсе не считают стояние в пробках издержкой дорожного движения. Громко включив магнитолау или надев наушники, они погружаются в мир музыки, который помогает скоротать дорожное ожидание.

Андрей Николаевич был автомобилистом со стажем: приобрел свой первый автомобиль «даймлер» еще в 1930 году. Позднее, также до войны, у него был «форд» с открытым «тещиным сиденьем» в конце кузова, а также «кадиллак», подаренный ему советским правительством (Андрей Николаевич сам выбрал себе автомобиль, который был оплачен).

Сразу после войны Андрей Николаевич приобрел автомобиль ЗИМ-М-12, выпускавшийся горьковским автозаводом в 1945–1957 годах. Этот

семиместный автомобиль для своего времени был элегантным, прочным, быстроходным, хотя и весил около двух тонн. До самого конца производства единственным его конкурентом в СССР по скорости, плавности хода, комфортабельности, бесшумности был разве что ЗИС-110. В конструкции двигателя, рамы, подвески, трансмиссии ЗИМа был применен ряд удачных, прогрессивных для того времени решений, которые использовались в более поздних моделях легковых автомобилей ГАЗа — «Волги» и «чайки».

По мнению автомобильных специалистов, переключаясь по внешности с целым рядом американских моделей сегмента «fine car» (средний-высший класс), ЗИМ не был копией какого-то иностранного автомобиля ни в плане дизайна, ни, в особенности, в техническом аспекте — в последнем конструкторы завода даже сумели «сказать новое слово» в рамках мировой автостроительной индустрии.

Андрей Николаевич был большим любителем несложных околоавтомобильных хлопот: любил возню со сменой резины, заменой масла, подзарядкой аккумулятора... Эти хлопоты выпадали на время накануне отдыха и оттого были для него наиболее приятны.

Водил он автомобиль, по мнению дочери и зятя, аккуратно и точно, можно сказать, профессионально. Человек в высшей степени ответственный, он оставил это занятие в конце 1960-х годов, когда здоровье уже не позволяло ему адекватно реагировать на переменчивую дорожную обстановку, становившуюся все более сложной.

Тяжелый перехватчик

...Появление у потенциального противника во второй половине 1950-х годов средств доставки ядерного оружия в любую точку СССР потребовало принятия ответных мер.

В 1957 году по инициативе командующего авиацией ПВО страны, дважды Героя Советского Союза, генерал-полковника авиации (впоследствии маршала) Е. Я. Савицкого ОКБ А. Н. Туполева начало разработку тяжелого дальнего перехватчика на базе фронтового бомбардировщика «98». Руководство проектом было поручено начальнику отдела технических проектов, одному из ближайших помощников А. Н. Туполева, С. М. Егеру. На базе самолета «98» был разработан ряд проектов ударных самолетов, различавшихся двигателями и вооружением: «98А», «98Б», «122». Последний стал переходным к проекту сверхзвукового барражирующего истребителя-перехватчика «128».

Постановление Совета министров, назначавшее ОКБ-156 головной организацией по созданию комплекса перехвата Ту-28-80 (до этого работы выполнялись в инициативном порядке), вышло 4 июля 1958 года. Проект комплекса был готов в июне 1959 года. В январе 1960 года макетная комиссия одобрила макет перехватчика.

Экипаж в составе летчика-испытателя М. В. Козлова и штурмана К. И. Малхасяна 18 марта 1961 года впервые поднял самолет в небо. 24 апреля 1961 года, практически в одно время с историческим полетом Гагарина, опытный «128» превысил скорость звука.

Серийное производство (параллельно с постройкой опытного самолета) началось в конце 1959 года на Воронежском авиазаводе № 64. Постройка первой серийной машины завершилась в начале 1961 года. 13 мая летчик-испытатель А. И. Вобликов (впоследствии заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза) совершил на ней первый полет. 9 июля 1961 года Н. С. Хрущев поспешил показать новый тяжелый перехватчик Ту-28 на воздушном параде в Тушине.

Вообще авиационный парад 1961 года произвел на военных атташе зарубежных стран и их руководство неизгладимое впечатление. Судите сами: первым в сопровождении пары МиГ-21 шел сверхзвуковой бомбардировщик М-50, за ним, последовательно, два Ту-28 с разными подвесками, следом микояновская и суховская опытные машины, за ними группа — Ту-22, две тройки Ту-16 с разными подвесками, Ту-95, замыкали

строй тяжелых машин две группы лайнеров — Ту-104 и Ту-124.

С 12 декабря 1963 года комплекс перехвата стал называться Ту-128С-4, самолет — Ту-128. 30 апреля 1965 года комплекс был принят на вооружение авиации ПВО.

Идея создания летающей площадки для ракет большой дальности класса «воздух-воздух» наполнилась реальным содержанием.

Ту-128 построен по аэродинамической схеме низкоплана с тонким стреловидным крылом (56 градусов по передней кромке). Силовая установка состояла из двух двигателей АЛ-7Ф-2 конструкции А. М. Люльки. Комплекс оборудования был аналогичен дальним бомбардировщикам, что обеспечивало барражирование в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока. Вооружение состояло из четырех ракет «воздух-воздух» К-80 (Р-4) с тепловыми и полуактивными головками самонаведения.

Перехватчики Ту-128 в комплексе Ту-28-80 в 1960-е и в начале 1970-х годов несли службу по защите северных границ СССР. Они обнаруживали цели на удалении до 60 километров и обеспечивали их поражение на дальности до 40 километров.

Уже после смерти А. Н. Туполева, 28 июня 1979 года, был принят на вооружение ПВО новый, более совершенный комплекс перехвата Ту-128С-4М в составе самолета Ту-128М и ракет Р-4ТМ и Р-4РМ. В конце 1980-х годов Ту-128М стали сменять перехватчики нового поколения МиГ-31.

Прототип Ту-128, как и несколько других исторических самолетов (первый Ту-22, Ту-114, на котором Н. С. Хрущев летал в Америку), удалось сохранить, и до настоящего дня они хранятся под открытым небом (как и большинство других крылатых экспонатов) в музее ВВС в Монине. Надо заметить, что хотя алюминиевые сплавы, из которых были созданы самолеты второй половины XX века, и обладают более высокой коррозионной стойкостью, чем обычная сталь, но за десятилетия подвергаются катастрофическим разрушениям. Крылатые экспонаты должны находиться под крышей, должны быть защищены надежными покрытиями и ингибиторами, иначе музей ВВС превратится в музей новоделов (каким уже является по ряду экспонатов), а то и в собрание узлов и агрегатов.

А ведь тот же А. Н. Туполев еще в 1927 году организовал в ЦАГИ большую научно-исследовательскую работу, посвященную вопросам борьбы с коррозией дюралюминия, предложив, по ее итогам, применять в качестве защитного антикоррозионного средства анодирование,

получившее с тех пор широкое распространение в СССР.

Сверхзвук

В январе 1954 года в Министерстве авиационной промышленности в очередной раз было собрано совещание, посвященное строительству стратегических бомбардировщиков. Катастрофа опытного Ту-95 и задержка с доводкой турбовинтового двигателя НК-12 открыли дорогу для развертывания серийного производства стратегического бомбардировщика М-4, созданного в ОКБ-23 под руководством В. М. Мясищева. По предложению министерства на заводе № 18 в Куйбышеве снимали с производства Ту-95, весь задел передавали в Москву, освобождая место для стапелей М-4.

К власти в стране приходил Хрущев: настало время конвульсивных политических и экономических решений.

Беспрецедентный случай: у А. Н. Туполева отбирали один из самых мощных авиационных заводов. Некоторые сподвижники вспоминали, что Андрей Николаевич поначалу даже как-то сник, но быстро нашелся и выступил с предложением создать дальний сверхзвуковой бомбардировщик. Его ОКБ-156 предложило сразу два варианта будущей машины. Один из них основывался на широко известном бомбардировщике Ту-16. По общей схеме и компоновке, в соответствии с рекомендациями ЦАГИ, он был близок к первому проекту Ил-54. Расчетная скорость находилась на уровне 1400–1500 км/ч. Второй проект существенно отличался совершенно новой схемой и должен был иметь максимальную скорость 1500–1700 км/ч.

В июне 1954 года министр авиационной промышленности М. В. Хруничев сообщал Н. С. Хрущеву: «Обращает на себя внимание срок передачи на государственные испытания бомбардировщика (Ту-16) — март 1958 г. Этот срок, безусловно, неприемлем, так как к моменту выпуска этого бомбардировщика серийным производством его летные данные устареют... Второй бомбардировщик, предлагаемый т. Туполевым, представляет несомненный интерес, так как даст значительное продвижение наших бомбардировщиков».

Но разработку сверхзвуковой машины начали все-таки с «компромиссного» варианта.

Прежде чем рассказывать о Ту-22, следует сказать несколько слов о первых попытках туполевского ОКБ создать сверхзвуковой бомбардировщик. Вначале был проект «97» с двумя двигателями ВД-5

взлетной тягой по 13 тонн. Внешне он очень напоминал Ту-16, но имел крыло большей стреловидности в 45 градусов. Позже рассматривался проект четырехдвигательного самолета «103» с ТРДФ ВД-7 или АМ-13 взлетной тягой по 11 тонн. Первым же претворенным в жизнь стал проект «98».

Ту-98 рассчитывался под два ТРДФ АЛ-7Ф, развивавших на форсаже тягу по 9,5 тонны (максимальная тяга без форсажа — 6,5 тонны). Предусматривались и альтернативные типы силовых установок на базе двигателей ВК-9 или АМ-15.

Летные испытания самолета «98» проходили очень тяжело. В одном из полетов достигли скорости 1238 км/ч на высоте 12 тысяч метров, что соответствовало числу 1,15 М, военные, недовольные ходом испытаний, предложили в начале 1958 года прекратить работу по этой машине, сосредоточив силы на новом самолете. Дело кончилось тем, что и ЦАГИ признал свои рекомендации об установке удлиненных воздухозаборных устройств ошибочными, что позднее повлияло на компоновку Ту-22.

Проектирование нового сверхзвукового бомбардировщика все-таки начали с варианта на базе Ту-16. В июле 1954 года, на основании нового постановления Совета министров СССР и последовавшего за ним приказа Министерства авиационной промышленности, официально началось проектирование двух самолетов, отличавшихся только силовой установкой. Это были самолеты «105» с двигателями В. А. Добрынина ВД-5ФИ и «106» с двигателями А.А. Микулина АМ-15. Постановление предписывало до октября 1956 года передать машину на заводские испытания, а во втором квартале следующего года — на государственные.

В это время появились проекты новых двигателей ВД-7М и НК-6. Последний из них должен был стать первым отечественным двухконтурным турбореактивным двигателем с форсажной камерой (ТРДЦФ) с невиданной ранее тягой свыше двадцати тонн. Проекты самолетов «105» и «106» переработали под эти перспективные двигатели.

С двигателем ВД-7М, имевшим взлетную тягу в 16,5 тонны, бомбардировщик «105-го» проекта должен был летать со скоростью до 1580 км/ч и иметь потолок над целью не менее 15000 метров при полете со сверхзвуковой скоростью и весе 60 тонн. Перегрузочный полетный вес машины оценивался в 80 тонн. При бомбовой нагрузке в 3 тысячи килограммов на дозвуковой крейсерской скорости ожидалась дальность 6080 километров, а на сверхзвуковой (1300–1350 км/ч) — 2250 километров.

Первые сверхзвуковые самолеты не были рассчитаны на крейсерскую (длительную) сверхзвуковую скорость. Причин тому было несколько, но

главные — снижение аэродинамического качества и высокий расход топлива, что ограничивало дальность полета. Американцы, обладая широкой сетью баз за границей, могли это проигнорировать, но советским самолетам требовалась большая продолжительность полета, чтобы «дотянуть» до удаленных целей. Поэтому в туполевском ОКБ пришли к компромиссу. Планер бомбардировщика сконструировали в соответствии с законами аэродинамики сверхзвуковых скоростей, а воздухозаборное устройство выполнили со скругленной обечайкой, хотя и увеличивавшей на сверхзвуке лобовое сопротивление, но на околозвуковых скоростях создающее дополнительную подсасывающую силу, что увеличивало дальность полета. Большую часть маршрута бомбардировщик должен был проходить на дозвуковых скоростях, переходя на сверхзвук лишь при прорыве к атакуемому объекту.

Созданию самолета «105» предшествовало испытание полусотни аэродинамических моделей различных компоновок. В соответствии с рекомендациями ЦАГИ А. Н. Туполеву предлагалось взять за основу схему с велосипедным шасси, высокорасположенным крылом, под которым вплотную к фюзеляжу примыкали двигатели.

Но главный конструктор рекомендаций не принял и построил самолет по-своему, затратив около полутора лет на отработку его компоновки. Как и десять, и двадцать, и тридцать лет назад Андрей Николаевич ежедневно, вместе с Б. М. Кондорским, С. М. Егером, Д. С. Марковым или кем-нибудь еще, часами простаивал у кульмана, дополняя и сравнивая, вновь отмечая и вновь внося в рабочую схему то или иное решение. Соратников удивляло, насколько точно он помнил прорисованные варианты. Не раз, имея уже по 20, а то и 30 вариантов проекта, он говорил вдруг: «А давайте посмотрим пятый — там было лучше». И действительно, пройденный когда-то вариант, дополненный новыми решениями, вдруг оказывался искомым.

Двигатели разместили в хвостовой части, по бокам вертикального оперения, что позволило предельно укоротить воздухозаборники и обеспечить возможность достаточно простой замены двигателей. Последнее давало возможность легко перейти от «105-й» машины к «106-й», имевшей по техническому заданию значительно более высокую скорость.

В окончательном виде «105-я» практически уже не имела ничего общего с Ту-16. Компоновка самолета «105» — единственная в своем роде, поскольку нигде и никем больше не применялась. Конструкторы для снижения лобового сопротивления и улучшения взлетно-посадочных характеристик применили «чистое» крыло, в утолщенном центроплане

которого разместили ниши уборки шасси. Экипаж сократили до трех человек — летчика, штурмана и стрелка-радиста, поместив их в кабинах с индивидуальным бронированием на креслах, катапультирующихся вниз. Подобная компоновка позволила сократить количество стремянок, но в то же время ограничила до 350 метров минимальную высоту покидания машины в аварийной ситуации.

Ставка на двигатели ВД-7М впоследствии негативно отразилась на судьбе самолета. Их длительная доводка существенно задержала постройку опытного образца бомбардировщика, а позднее эти недоведенные ТРД стали причиной многих аварий и катастроф.

Эскизный проект самолета «105» предъявили заказчику в октябре 1955 года. Вскоре началась постройка опытных образцов. Первый доставили на аэродром в августе 1957 года. 24 августа привезли первый ВД-7М, 6 сентября — второй. Их тут же стали монтировать. Второй экземпляр — планер без двигателей и оборудования — с ноября проходил в ЦАГИ статические испытания.

Экипаж летчика-испытателя Ю. Т. Алашеева 21 июня 1958 года, чиркнув по бетону хвостовой пятой на разбеге, совершил на опытном Ту-105 первый полет. На борту самолета также находились штурман И. Е. Гавриленко и радист К. М. Клубков.

М. В. Ульянов, в ту пору механик-моторист, а позднее (в 1992–1998 годах) заместитель генерального конструктора полетным испытаниям, вспоминал:

«На первый полет приехал А. Н. Туполев. Самолет стоял на рулежке, которая идет от стоянок базы к первой полосе. Мы были все тогда ужасно режимные, обнесенные заборами — кругом часовые. Пришел экипаж: Алашеев, Гавриленко и Клубков. Начали готовиться к полету. Двигатели запустили, и на моем двигателе открылся вдруг большой замок на нижнем капоте. Я сразу хватаю стремянку — влез, закрыл замок. Андрей Николаевич ходит вдоль самолета, смотрит. Ничего не говорит. Рядом с Туполевым ходит Иван Моисеевич Сухомлин, в ту пору — начальник летной службы. Андрей Николаевич что-то ему сказал, и Сухомлин пошел вдоль рулежки в сторону базы. Туполев ему вслед: „Сухомлин, Сухомлин, Сухомлин!“ Тот возвращается: „Слушаю, Андрей Николаевич“. — „Бегом!“ — приказал Туполев: ему показалось, что слишком близко от рулежки стоят топливозаправщики, и их следовало быстро убрать из створа рулежки...»

Параллельно с машиной «105» по одному и тому же постановлению правительства разрабатывался самолет «106» с более высокими характеристиками. У «106-го» с перспективными двигателями АМ-15

максимальная скорость ожидалась около — 1800 км/ч, потолок — до 16000 метров.

На проектирование и постройку машины отводилось около четырех лет. В 1958 году ОКБ-156 должно было предъявить самолет «106» на летные испытания. Но запланированные для него двигатели АМ-15, равно как и ВД-9, так и остались на бумаге.

Самым же перспективным в СССР двигателем на рубеже 1960-х годов казался двухконтурный ТРДЦФ НК-6. Однако его разработка сильно затянулась. Ожидалось, что НК-6 будет иметь тягу на взлете 21500 килограммов, а на высоте 11000 метров (при скорости 1800 км/ч) — 10500 килограммов. В марте 1956 года постановлением правительства было предписано строить самолет «106» с двумя НК-6. Вооружение машины и ее экипаж при этом оставались аналогичными проекту «105». В 1957 году уже рассматривалась возможность установки на «106-й» еще более мощных двигателей НК-10 (разработка которых только начиналась). В соответствии с заданием самолет с ними должен был развивать скорость 2000–2200 км/ч, иметь практический потолок 15–16 тысяч метров и дальность не менее 5 тысяч километров. Согласно очередному постановлению правительства (июль 1959 года), этот бомбардировщик следовало передать на летные испытания в четвертом квартале 1960 года. Но и НК-10 не суждено было воплотиться в металл, пришлось вернуться к НК-6. В процессе разработки облик модели «106» постоянно менялся. Переделывали аэродинамическую компоновку крыла; двигатели то находились в хвостовой части фюзеляжа, то переносились под крыло, из-за чего самолет превращался из низкоплана в высокоплан (более поздние варианты); при этом горизонтальное оперение приходилось располагать на вершине кия.

Не успев родиться, проект «105» состарился. Первые полеты выявили несоответствие летных характеристик заданным. В результате в 1955–1956 годах вышли еще два постановления Совета министров, последним из которых предписывалось довести максимальную скорость хотя бы до 1475–1550 км/ч.

Чтобы снизить лобовое сопротивление, требовалось спрятать ракету в отсек боевой нагрузки, который переделали, изменив схему уборки шасси. Теперь основные опоры укладывались в гондолы на крыле по типу Ту-16. Это привело к уменьшению площади закрылков и ухудшению взлетно-посадочных характеристик. Одновременно отказались от носовой пушки и вращающейся башни. Вместо двухствольной кормовой установки появилась одноствольная ДК-20 с пушкой Р-23.

Вместе с тем улучшение скоростных характеристик самолета было

получено за счет снижения коэффициента лобового сопротивления на сверхзвуке. Применяв правило площадей, конструкторы изменили обводы фюзеляжа и добились лучшего обтекания.

Согласно постановлению правительства, выпущенному в апреле 1958 года, летные испытания машины планировали начать во втором квартале следующего года, но туполевцы не успевали, и в июле 1959 года их официально перенесли на последний квартал. Свой первый полет самолет «105А» совершил 7 сентября 1959 года. В том же году главным конструктором машины А. Н. Туполев назначил не знавшего усталости и обладавшего безусловным «аэродинамическим» и конструкторским чутьем Д. С. Маркова.

Примерно в то же время опытный образец самолета «105» потерпел серьезную аварию и его не восстанавливали. Но и первого «105А» хватило ненадолго; в седьмом полете, 21 декабря, произошла катастрофа. На высоте 10000 метров в режиме разгона на околозвуковой скорости начался флаттер руля высоты. После разрушения горизонтального оперения самолет перешел в пикирование и врезался в землю. Спасся лишь радист К. А. Щербаков. Штурман И. Е. Гавриленко погиб после катапультирования от столкновения с фрагментами развалившейся машины, а командир корабля Ю. Т. Алашеев — при ударе о землю. Выдающемуся летчику-испытателю Ю. Т. Алашееву посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Впоследствии старший летчик-испытатель туполевской фирмы Э. В. Елян вспоминал, что А. Н. Туполев признавал свою вину, вину своего ОКБ в случившейся катастрофе: «Это беда нашего конструкторского бюро, мы просчитались в связи руля высоты и стабилизатора, в замковом устройстве, фиксирующем руль на сверхзвуковой скорости. Думаю, что это флаттер. Флаттер в очень трудной для анализа околозвуковой области скоростей полета».

Несмотря на потерю опытных образцов, машину «105А» приняли к серийному производству под обозначением Ту-22. Освоением ее с 1959 года занялся завод № 22 в Казани. Там бомбардировщик именовался изделием «Ю». Первый серийный Ту-22 поднялся в небо 21 июня 1960 года. Его пилотировал летчик-испытатель Б. В. Машковцев (впоследствии Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР).

Существенным отличием серийных самолетов от опытных образцов стало цельноповоротное горизонтальное оперение. Первые машины комплектовались двигателями ВД-7М максимальной тягой 13000 килограммов и с ресурсом 50 часов, затем появились усовершенствованные

турбореактивные двигатели тягой 14500 килограммов, и лишь после их доводки заводские цеха стали покидать самолеты с двигателями полной тяги.

Первые Ту-22 выпускались на заводе № 22 в варианте бомбардировщика. В 1960 году начались совместные (заказчика и промышленности) испытания, проходившие на машинах установочной (нулевой) серии. Ведущими летчиками были Ю. В. Сухов и В. И. Кузнецов (летные характеристики), С. В. Тимонин (бомбардировочное вооружение) и В. Ф. Черноиванов. Быстро выяснилось, что машина не соответствует предъявляемым требованиям как по скорости, так и по дальности. Выявился ряд существенных дефектов. Например, много нареканий вызывала чрезмерно жесткая подвеска шасси. Другой «болезнью» Ту-22 стал флаттер крыла на больших скоростях. Введение противофлаттерных грузов на концах консолей помогло мало. Пришлось ввести ограничение: максимальная скорость не должна быть выше 1,4 М.

Вторую серийную машину Ту-22 потеряли 17 ноября 1960 года. При заходе на посадку вследствие необычно сильной тряски отвалилась трубка, идущая от левого двигателя к манометру давления масла. В результате все масло вытекло и двигатель заклинило. Почти одновременно с этим сектор газа правого двигателя под действием вибрации сполз на малые обороты, и самолет, не долетев до взлетно-посадочной полосы аэродрома ЛИИ, приземлился на луг возле реки Пехорки, разваливаясь на части. В экипаж машины входили летчик В. Р. Ковалев, штурман В. С. Паспортников (из НИИ ВВС) и радист К. А. Щербаков. Пилот и штурман погибли.

На 1961 год заводу № 22 было предписано выпустить 12 бомбардировщиков Ту-22 и 30 разведчиков Ту-22Р. Но завод план не выполнил, сдав лишь 12 машин, поскольку к этому времени продолжалась доводка самолета и в его конструкцию постоянно вносились изменения по результатам испытаний. 9 июля 1961 года первые серийные Ту-22 были продемонстрированы на воздушном параде в Тушине.

В августе начали летать самолеты первой серии, но из-за дефектов рулевых приводов РП-21 и двигателей ВД-7М работа затормозилась. Вскоре дал о себе знать и реверс элеронов. Пытаясь исправить положение, в конструкцию самолета вносили большое количество изменений. Уже готовые машины приходилось возвращать в цеха и переделывать.

В этом же году в ГКАТ^[78] состоялось совещание по Ту-22 с участием главкома ВВС, маршала авиации К. А. Вершинина, директоров заводов и А. Н. Туполева. Ситуация вокруг новой машины была тревожная, поток рекламаций от военных не ослабевал. К. А. Вершинин, подводя итог

своему выступлению, высказал недовольство по поводу надежности бомбардировщика. Однако председатель ГКАТ П. В. Дементьев не согласился с ним, заявив: «Если Дальней авиации нужен самолет, то берите. Доработки проведем. Если не нужен, — отказывайтесь».

Для ускорения доводки в августе 1961 года ВВС передали промышленности два Ту-22. Самолет «302» предназначался для испытаний с максимальным взлетным весом, а на машине «404» в ЛИИ отработывали навигационную систему и радиооборудование.

В заводских испытаниях этой машины, завершившихся на 62-м полете в июле 1962 года, участвовали летчик Н. И. Горайнов, штурман Ю. Г. Шестаков и радист К. А. Щербаков. Ведущим инженером по испытаниям был Л. А. Юмашев. В этих полетах довели скорость до 1,33 М, дальше уже начинались ограничения по флаттеру и реверсу элеронов.

На совещании 17 января 1962 года Туполев сказал: «Самолет хороший, мотор хороший. Нужно машине давать ход, нужно летать и набирать опыт эксплуатации. Аварийных дефектов нет, реверс обследуем и дадим рекомендации».

При этом сохранялся ряд менее значимых недостатков, связанных с оборудованием самолета. Еще во время испытаний Ту-16 столкнулись с ненадежной работой радиолокационного прицела «Аргон». Об этом устройстве даже упомянули в стихах, посвященных Ту-16, где, в частности, были следующие строки: «На стоянке крик и стон, не работает „Аргон“». Спустя много лет столь же непросто шло дело с прицелом ТП-1, также предназначенным для стрельбы из пушек, защищавших заднюю полусферу.

В 1962 году Андрея Николаевича постигло тяжелое несчастье. 11 июня умерла его дорогая супруга Юлия Николаевна. В последние годы она тяжело болела, Андрей Николаевич не жалел сил и средств для поддержания здоровья жены. Отцу активно помогала дочь — Юлия Андреевна, ставшая врачом-терапевтом. Но здоровье — самый невозполнимый ресурс, и Юлия Николаевна оставила этот мир, прожив лишь 66 лет.

Андрей Николаевич был безутешен. Переживал тяжело и долго, даже изменился в лице. Домашние боялись за его здоровье, старались отвлечь его, как могли, опекали.

Похоронили Юлию Николаевну в старой части Новодевичьего кладбища, в двадцати метрах от стены, где захоронен экипаж и пассажиры «Максима Горького».

Между тем все более напряженной становилась работа над различными вариантами дальнего сверхзвукового бомбардировщика Ту-22.

Этот самолет стал эпохальной машиной, на полстолетия во многом определив боевую мощь советской и российской авиации.

К концу сентября 1962 года начался второй, заключительный этап государственных испытаний бомбардировщика в НИИ ВВС. А 10 октября при наземной гонке двигателей разрушилась первая ступень компрессора. В итоге самолет сгорел, а испытания пришлось продолжить на разведчике Ту-22Р. К этому времени на самолете с полетным весом 57,5 тонны на форсажном режиме работы двигателей удалось достигнуть скорости 1465 км/ч на высоте 11 километров, что соответствовало 1,38 М. При взлетном весе 75 тонн Ту-22Р имел вертикальную скорость у земли 18,6 м/с. Эти данные существенно уступали содержавшимся в задании.

Главком ВВС докладывал в ЦК КПСС Д. Ф. Устинову: «Установленные правительством сроки совместных государственных испытаний сорваны, главным образом, по вине завода № 156... Определенные в процессе заводских испытаний летно-технические характеристики не полностью соответствуют заданным:

- скорость максимальная — 1450 км/ч (задано 1500–1600 км/ч);
- дальность на дозвуке — 4700 км (задано 5800 км);
- дальность на сверхзвуке — 1950 км (задано 2300–2500 км);
- до сих пор не проведены статические испытания самолета с усиленным фюзеляжем...»

Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В. В. Решетников, в те годы занимавший пост командующего Дальней авиацией, запомнил многочисленные «битвы», когда он оказывался на противоположной А. Н. Туполеву стороне «баррикады». Запомнилась ему эмоциональная сдержанность Туполева, его корректность, изощренность, остроумие и настойчивость в полемике.

«На одном из очередных заседаний комиссии в ОКБ А. Н. Туполева, где решалась судьба последней модели Ту-22М, все еще не дотягивавшей до заданных требований, напряжение в противостоянии промышленников с „моей“ командой достигло крайних пределов, — вспоминает В. В. Решетников. — Прибывший на комиссию министр авиационной промышленности Петр Васильевич Дементьев в перерыве между заседаниями отозвал меня в кабинет Андрея Николаевича и, „облагораживая“ свою речь крепчайшими „фиоритурами“, стал внушать мне, что машина и так хороша, а что бежит она на разбеге более двух с половиной километров, так это не беда — полосы можно удлинить. Песком, мол, наша страна, слава богу, не бедствует.

Он прекрасно осознавал всю нелепость своих аргументов, но другими

не располагал. К его несчастью, и я не был настолько наивен. Чтобы не понять простое: уж если для разбега машине маловато наших полос, то не хватит ей духу выйти и на заданную скорость. Да так оно и было, больше тысячи шестисот молодая красавица не давала, а ждали от нее — две четыреста.

Об этом, уклоняясь от предложенного тона, я сказал спокойно и жестко. „Что ж, не хочешь брать, ну и хрен с тобой, — заключил Петр Васильевич. — Вот буду строгать пассажирские самолеты — народ спасибо скажет“.

О, как счастлив народ, о котором так нежно пекутся!

Андрей Николаевич, низко опустив голову, молча сидел за столом и только на завершении разговора тихо произнес, обращаясь к Дементьеву.

— Он прав. Машину я сделаю. Нужны двадцатипятитонники.

В то время я нигде не встречал сообщений о двигателях с такой огромной тягой. Возможны ли они? Но Николай Дмитриевич Кузнецов над ними работал и к новой, уже третьей модификации подал на монтаж.

...Но вернемся в 1963 год, когда в Казани изготовили 20 Ту-22. Как боевые самолеты они не применялись. Машины, построенные в варианте «чистого» бомбардировщика, были использованы для обучения личного состава Дальней авиации, а также для переоборудования в опытные образцы разведчика-бомбардировщика Ту-22Р и постановщика помех Ту-22П (переделали не менее пяти машин), а также для различных испытаний. В частности, на двух самолетах испытывали более мощные двигатели РД-7М-2, а на первом из них и элероны-закрылки. Отработка новинок на этих самолетах позволила существенно поднять уровень надежности Ту-22, иногда ценой гибели испытателей.

В июле 1961 года, после демонстрации Ту-22 на воздушном празднике в Тушине, пораженные зарубежные специалисты окрестили машину «Бьюти» («Beauty») — «Прелесть». Но уже в 1962 году эксперты НАТО в своем упорно-русофобском духе, по-видимому, теша себя тщетной надеждой, присвоили машине неблагозвучное кодовое имя «Блайндер» («Blinder»), что в переводе означает «Слепой».

В 1962 году Ту-22 еще не прошел полностью испытаний, не был принят на вооружение, но им уже комплектовались части Дальней авиации. Чтобы начать эксплуатацию Ту-22, потребовалось реконструировать ряд аэродромов до уровня первого класса с длиной полосы не менее трех тысяч метров. Первые Ту-22 поступили в Центр боевого применения и переучивания летного состава (ЦБП и ПЛС) Дальней авиации в Дягилеве, под Рязанью.

В 1964 году состоялся очередной «закрытый» показ новой авиационной техники в Кубинке. Перед взлетом машина была максимально облегчена, то есть в нее было влито около 15 тонн топлива из штатных 45, снято все вооружение. При проходе перед правительственной трибуной на небольшой высоте летчик-испытатель Э. В. Елян включил форсаж, резко взял штурвал на себя и заложил крутой крен, вираж, чтобы резче обозначить себя громоподобным звуком и светящимися соплами форсажных двигателей: 60-тонный Ту-22 по прозвищу «Шило» послушно и резко перешел в набор высоты. Маневр произвел впечатление на всех, а Хрущеву и Брежневу самолет даже понравился. Руководители оживились, сдержанно восхищались машиной. Брежнев шутливо пенял конструктору, что он-де где-то прячет эту машину, Туполев отшучивался, что он сорвал голос и оборвал все телефоны, выпрашивая денег...

Однако освоение Ту-22 в строевых частях шло тяжело и сопровождалось высокой аварийностью. Большая скорость, сложность взлета и посадки, ограниченность обзора из кабин были непривычны для экипажей. Вместе с тем самолет, который категорически запрещалось эксплуатировать с взлетно-посадочных полос без искусственного покрытия, совершил посадку на грунт на аэродроме Зябровка под Гомелем. Машина благополучно села, не получив никаких повреждений.

В эксплуатации Ту-22 имел множество ограничений. Например, максимальный угол крена не должен был превышать 50 градусов, а вертикальная скорость, как при наборе, так и снижении — не более 100 м/с. Эксплуатационная перегрузка ограничивалась двумя единицами, но при выводе из глубокой спирали разрешалось доводить ее до 2,5. При полете со скоростью, превышавшей 1,4М, не рекомендовалось отклонять руль поворота из-за возникавшей обратной реакции по крену. Максимальная взлетная масса с ускорителями допускалась до 94 тонн, а после дозаправки ограничивалась 93,5 тонны.

Когда до Андрея Николаевича доходили сведения о зачастую необъективных ограничениях, он терял самообладание, начинал страшно ругаться и тут же звонил кому-нибудь из высокопоставленных руководителей ВВС с требованием «отменить эту дурь». Генералам, а порой и маршалам, требовалось немалых дипломатических усилий, чтобы успокоить «деда».

Во второй половине 1960-х годов в строевые части начали прибывать самолеты, оборудованные системой дозаправки в воздухе. Параллельно аналогичным образом дорабатывали уже имеющуюся технику.

Всего с 1960 по 1989 год только Дальняя авиация потеряла 31 Ту-22, в

катастрофах погибли 44 человека. Если подсчитать количество аварий и катастроф с этими машинами в расчете на один выпущенный самолет, то эта цифра окажется значительно выше, чем у его предшественника — Ту-16. Но количество жертв на один самолет в происшествиях с Ту-22 за тот же период втрое меньше, чем у старой машины. 45 членов экипажей сверхзвуковых бомбардировщиков успешно покинули свои самолеты: на Ту-22 стояли катапультные кресла третьего поколения, разработанные в ОКБ-156 с учетом опыта эксплуатации других самолетов.

Многорегимные самолеты серии Ту-22М фактически стали новым воплощением этой марки и в плане коренной эффективной модернизации, проведенной в ОКБ Туполева под его непосредственным активным руководством.

28 ноября 1967 года Совет министров СССР выпустил постановление, согласно которому перед ОКБ Туполева ставилась задача о проектировании модификации Ту-22К — Ту-22КМ с крылом изменяемой стреловидности и двумя ДТРДФ^[79] НК-144 (НК-144-2). Тем самым было положено начало официальной стадии разработок серии Ту-22М.

Запретив любые доработки центроплана Ту-22 — «нет времени», Андрей Николаевич сконцентрировал своих специалистов на установке новых двигателей, на проектировании воздухозаборников и крыльев, на устройстве механизма их поворота.

Создание первого тяжелого многорегимного самолета Ту-22 представляло собой сложнейшую многоуровневую задачу. Прежде всего требовалась всемерная правительственная поддержка. Здесь старым и надежным сторонником туполевцев был министр обороны, Маршал Советского Союза, член Политбюро ЦК КПСС Д. Ф. Устинов. Он часто встречался с Туполевыми, принимал у себя, бывал и в ОКБ, и на заводах, и в Жуковском, вникал во все нюансы, нередко даже с кряхтением залезая в кабины новых машин. Довольный ходом работ по самолету и получаемыми характеристиками, хотя не раз жестко возражавший увеличению сроков проектирования, он, имея в виду коренное отличие этой машины от одноименной предыдущей, не раз повторял: «„М“ вижу, а вот Ту-22 уже нет».

Д. Ф. Устинов сохранил эмоциональное отношение к боевой технике на долгие годы. Летчик-испытатель Б. И. Веремей^[80] рассказывал, как в начале 1983 года он прибыл посмотреть на ракетный бомбардировщик Ту-160: «Увидел Ту-160, бегают вокруг самолета, радуется; как говорил он сам — помолодел сразу лет на двадцать. Маршал отложил намеченные

встречи в ОКБ и все отведенное время провел около ракетноносца. Очень был счастлив от того, что у нас есть такой бомбардировщик». Искреннее восхищение главного оружейника страны дорогого стоит, думаю, никто не знал мировых систем вооружений лучше Дмитрия Федоровича. Современная Россия во многом обязана ему появлением не только стратегического ракетноносца Ту-160, но и подводной лодки 941 проекта «Акула» с двадцатью 90-тонными ракетами, и ракетного комплекса 3-го поколения Р-36М, более известного под «фирменным» названием от НАТО — «Сатана», и некоторых других систем вооружений, все еще обеспечивающих хрупкое спокойствие этого мира.

Решение о начале строительства серии самолетов Ту-22М0 («45») на казанском авиационном заводе № 22 имени Горбунова было принято осенью 1967 года.

Передовой, а в чем-то революционный самолет Ту-22М своим появлением был обязан в том числе вдохновенной работе с ним выдающегося летчика-испытателя и авиационного инженера, человека трагической судьбы, Василия Петровича Борисова. Он, вместе со своим экипажем (Б. И. Веремеем, штурманом Л. С. Сикачевым, бортоператором К. А. Щербаковым) поднял Ту-22М0 в первый полет 30 августа 1969 года. А всего на Ту-22М он совершил более двух тысяч испытательных полетов! Именно В. П. Борисов был за штурвалом Ту-22М2 во время дальнего перелета 13–14 мая 1976 года с двумя дозаправками, вызвавшего истерику переговорщиков от США по ОСВ-2, в конце концов настоявших на снятии со всех самолетов этого типа дозаправочного оборудования и ограничении их производства двадцатью штуками в год. В этом упорстве «потенциального противника» видится высокая оценка боевой машины.

Герой Советского Союза, кавалер орденов Ленина, Октябрьской Революции и Красного Знамени, заслуженный летчик-испытатель СССР В. П. Борисов был убит в подъезде собственного дома в Жуковском грабителями-наркоманами 30 марта 2001 года.

Параллельно с испытаниями в Казани шло производство серийных самолетов Ту-22М0. До конца 1972 года было построено уже 10 Ту-22М0, пять из которых применялись для переподготовки экипажей бомбардировщиков в Центре боевой подготовки и применения Дальней авиации в Рязани.

С 1970 года в ОКБ Туполева велось проектирование самолета Ту-22М1 («45–01») с учетом опыта разработок и испытаний Ту-22М0.

В ходе модернизации удалось значительно (на три тонны) снизить массу самолета и улучшить аэродинамику. Существенные изменения

претерпели конструкция воздухозаборников, механизация и геометрия крыльев, система оборонительного вооружения. Впервые на самолете такого класса была установлена бортовая система управления АБСУ-145, с необратимыми гидроусилителями и электродистанционным каналом по крену. Был проведен большой комплекс принципиально новых работ по системе наведения.

Летом 1971 года на казанском авиационном заводе была завершена постройка первого Ту-22М1 с двигателями НК-144-22. 28 июля 1971 года начались его летные испытания. Еще до окончания испытаний было решено начать серийный выпуск самолета. До конца 1972 года на Казанском авиазаводе построили девять самолетов типа Ту-22М1. Часть из них использовалась для испытаний при доводке самолета и его систем, часть была передана в 33-й Центр боевой подготовки морской авиации.

Эти машины в НАТО, вновь с опозданием, получили название «Бэкфайр» («Backfire»). Верно оценив боевую мощь этой машины, американцы, имея в виду будущие переговоры, сразу стали настаивать на включении ее в состав стратегических бомбардировщиков СССР.

В строевые части ВВС Ту-22М1 не поступал. В крупной серии решено было строить Ту-22М2 — дальнейшее развитие Ту-22М1 с двигателями НК-22 (мощностью 20000 кгс каждый), на котором удалось избавиться от многих недостатков предыдущих вариантов Ту-22М.

Ту-22М1 стал последним типом самолета, взлетевшего при жизни Андрея Николаевича.

Примерно в то же время, когда шли летные испытания Ту-22М1, взлетел уникальный самолет, созданный в ОКБ Сухого — «трехмаховый» Т-4, созданный из титановых сплавов ВТ-6, ВТ-20, ВТ-22 и нержавеющей сталей. Первый полет этой машины состоялся 22 августа 1972 года. Ее пилотировал заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза В. С. Ильюшин со штурманом Н. А. Алферовым, впоследствии заслуженным штурманом-испытателем СССР. По плану летных испытаний первого этапа намечалось десять полетов этого самолета, из них практически было проведено девять. В пятом полете взлетный вес уже превысил 101 тонну. В девятом, который состоялся 6 июля 1973 года, проводилась оценка устойчивости и управляемости самолета в процессе разгона с набором высоты от 10 до 12 тысяч метров, набора скорости 0,9 до 1,3М и последующего торможения. Дальнейшие полеты не проводились, программа вскоре была закрыта. Хотя некоторые видные военные, среди них Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации В. В. Решетников, всегда считали, что иметь полк таких самолетов (около

двадцати машин) было бы очень полезно.

Андрей Николаевич был последовательным противником постройки самолетов из плохообрабатываемых жаростойких сталей и титановых сплавов. Еще в середине 1960-х годов, на одном из заседаний НТС, где один из чиновников предложил сделать свой новый скоростной самолет из титана и стали, Туполев вышел из себя и кричал: «Страну хотите разорить! Одумайтесь!»

Конечно, применение жаростойкого титана позволяло достичь скоростей в 3–3,5М, но стоимость планера при этом становилась запредельной, увеличиваясь на порядок по сравнению с аналогичной, но менее скоростной машиной. Истребитель пятого поколения F-22 «Рэптор» лишь на 30 процентов создан из титановых сплавов, а на 40 процентов — из композитов, но стоит 350 миллионов долларов, словно эта 38-тонная машина сделана из чистого золота. МиГ-31 на 16 процентов собран из титановых сплавов, на 50 — из стали, остальное алюминий (в большей степени) и композит. SR-71 — рассматривавшийся обеими сторонами как потенциальный перехватчик для Т-4, совершивший первый полет еще в 1963 году (YF-12A), по данным американцев, на 85 процентов выполнен из титана, а на 15 процентов из композитов. Заметим, что даже богатые и амбициозные американцы отказались от постройки титановых бомбардировщиков типа «Валькирии» и сверхзвуковых пассажирских самолетов. На сегодня американцы снизили процент титана в своих истребителях втрое — не это ли свидетельство правоты Андрея Николаевича, призывавшего применять титан и стали в авиации очень ограниченно.

Но вернемся к Ту-22М. Этот самолет был создан по нормальной аэродинамической схеме свободнонесущего среднеплана с крылом изменяемой стреловидности. Крыло состоит из неподвижной части и поворотных консолей. Стреловидность крыла изменяется плавно от 20 до 60 градусов (на самолетах последних серий Ту-22М2 и Ту-22М3 — до 65 градусов) с фиксацией в любом промежуточном положении. Механизация крыла включает предкрылки, трехсекционные щелевые закрылки, трехсекционные интерцепторы, элероны отсутствуют.

Появление в СССР нового дальнего ракетноносца-бомбардировщика Ту-22М вызвало большую озабоченность у руководства США и стран НАТО. Первая информация о разработке советского тяжелого самолета с крылом изменяемой стреловидности появилась на Западе в конце 1960-х годов. Анализируя предполагаемые летно-тактические данные Ту-22М, западные специалисты оценивают самолет в качестве

межконтинентального носителя, способного наносить удары по территории США.

В итоге Ту-22М стал одним из «камней преткновения» в переговорах по сокращению стратегических вооружений между СССР и США в 1960-е годы. После весьма непростых консультаций по договору ОСВ-2 руководители СССР пошли на то, чтобы со всех Ту-22М2, находившихся в строю, сняли оборудование для заправки топливом в полете — заправочную штангу, что значительно ограничило возможности этого комплекса. По тому же договору США добились от СССР обязательств по ограничению серийного производства Ту-22М на уровне тридцати машин в год.

Ту-22, созданный под руководством А. Н. Туполева, в своей полувековой истории, вдвое нарастив скорость и почти втрое полезный вес, прошел сложный путь до дальнего многорежимного ракетносца, и по сей день остающегося на вооружении Российской армии. Планер Ту-22М3, созданный в ОКБ Туполева, с аэродинамической точки зрения оказался классическим, и вопросы модернизации сегодня связывают только с совершенствованием и развитием силовой установки, системы вооружений, оборудования и замены материалов планера.

Атомный самолет

В 1952 году руководством СССР была получена оперативная разведывательная информация о работах в США над созданием бомбардировщика с атомной силовой установкой. Атомный реактор был установлен на борт гигантского бомбардировщика Б-36, и в 1955 году начались испытательные полеты.

Возможности атомной энергии казались тогда беспредельными, и 12 августа 1955 года было принято постановление Совета министров СССР о работах над двигателем НК-14А (модификация НК-12), питаемым атомным реактором. Исследовательские работы по созданию авиационного атомного реактора проводились в Институте ядерной энергии А. П. Александровым. Тогда же А. Н. Туполев и С. М. Егер были представлены И. В. Курчатову и А. П. Александрову. Работы в туполевском ОКБ по исследованию возможности размещения ядерного реактора на борту самолета начались по постановлению Совмина от 26 марта 1956 года. В дальнейшем предполагалось создание близкого к Ту-95 самолета с ядерной силовой установкой, получившего наименование Ту-119.

В апреле 1956 года академики И. В. Курчатов и А. Н. Туполев были включены в состав советской правительственной делегации во главе с Н. С. Хрущевым и Н. А. Булганиным, отправлявшейся в Великобританию. Склонный к выразительным эффектам Хрущев заранее предложил Курчатову сделать в английском атомном центре Харуэлл расширенное научное сообщение о советских ядерных исследованиях, особенно не смущаясь соображениями секретности.

Пятичасовой доклад Курчатова о последних достижениях отечественной науки в области атомной энергетики прозвучал 25 апреля 1956 года, что стало для большинства западных ученых настоящей сенсацией. Речь шла о термоядерной реакции в газовом разряде, о сверхвысокой температуре, термоядерном горючем — дейтерии, смеси дейтерия с тритием и многим другим. В зале скромно сидел и слушал и А. Н. Туполев.

«Дейли экспресс» писала, что Курчатов произвел сенсацию в Харуэлле, что Россия намного опередила Англию и, вероятно, Америку в стремлении поставить энергию водородной бомбы на мирную службу. А вот как прокомментировало агентство Рейтер выступление советского академика: «Английские ученые ожидали, что доктор Курчатов будет

„выкачивать“ из нас информацию, а вместо этого он сказал, что им следует делать». «Визит Курчатова в Англию произвел тот эффект, на который он рассчитывал. Его доклад совершил прорыв не только по причине высокого уровня исследований, о которых он сообщал, но и потому, что Советский Союз в одностороннем порядке решил рассекретить эту область исследований», — писала «Таймс».

А. Н. Туполев во время этой поездки был как всегда сдержан, но неожиданно для многих близко сошелся с И. В. Курчатовым. Правительственное путешествие в Англию совершалось морем — на крейсере «Орджоникидзе», и на обратном пути они попросили, чтобы их разместили в одной каюте.

Увлекающийся, энергичный Курчатов по характеру был схож с Туполевым и буквально заинтриговал Андрея Николаевича своей верой в новые свершения в науке, в частности, в создание легких и малогабаритных ядерных реакторов, пригодных для использования в авиационной технике. Этих больших ученых, талантливейших в деле естествознания людей, отягощенных огромной ответственностью перед страной, связывали исключительно добрые, сердечные отношения.

Практичный А. Н. Туполев по приезде связался с президентом Академии наук СССР А. Н. Несмеяновым и попросил организовать немедленную встречу ответственных работников авиационной и атомной промышленности. Со своей стороны Туполев пригласил С. П. Королева, В. М. Мясищева, А. А. Архангельского, Д. С. Маркова, С. М. Егера, К. В. Минкнера, нескольких других специалистов, от атомщиков приехали И. В. Курчатов, Н. А. Доллежал, Ю. Б. Харитон, А. П. Александров... Состоялся конкретный разговор, когда был сделан даже ряд прикидочных расчетов по применению атомного реактора на самолете. На вопрос Туполева — каков размер радиационной защиты реактора требуемой мощности, кто-то из атомщиков с гордостью ответил — с небольшой дом! Андрей Николаевич мгновенно среагировал: «Ну, дома мы еще не возим: придется кооперироваться с железнодорожниками».

На базе великолепного Ту-95 были сделаны первые шаги по созданию первого советского атомного бомбардировщика. В конце 1957 года ОКБ А. Н. Туполева наряду с другими организациями было подключено к осуществлению этой грандиозной темы. Ему было поручено создание специальной летающей атомной лаборатории (ЛАЛ).

За поисковую работу по подготовке создания «атомного самолета» И. Ф. Незваль в 1960 году был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

С мая по август 1961 года на Ту-95ЛАЛ было выполнено 34 полета. Самолетом управляли летчики-испытатели М. М. Нюхтиков, Е. А. Горюнов, М. А. Жила и другие, ведущим по машине был инженер Н. В. Лашкевич. В летных испытаниях участвовали руководитель эксперимента инженер-атомщик Н. Н. Пономарев-Степной и оператор В. Мордашев.

Испытания Ту-95ЛАЛ показали достаточно высокую эффективность примененной системы радиационной защиты, но при этом выявили ее громоздкость, слишком большой вес и необходимость дальнейшего совершенствования. А главной опасностью атомного самолета была признана возможность его аварии и заражения больших пространств.

Данные, полученные в ходе испытаний Ту-95ЛАЛ, позволили ОКБ А. Н. Туполева совместно со смежными организациями разработать крупномасштабную программу развития тяжелых боевых самолетов.

В 1965 году приступили к проектированию самолета Ту-119. Предполагалось, что на Ту-119 будут установлены два двигателя НК-14А и два двигателя НК-12М, что давало возможность продолжать полет при проблемах с реактором. Но, как показало ближайшее будущее, трудности, возникавшие на этом пути, требовали огромных усилий и средств и в то время были непреодолимы. В 1967 году работы по этому проекту были прекращены.

С исчезновением в СССР мощной политической воли, связанной прежде всего с именем Сталина, и противодействия ей со стороны Запада, исчезли как субъективные, так и объективные причины для реализации «прорывных», революционных технических проектов, и большинство из них, казавшихся вот-вот осуществимыми, такие как управляемая реакция термоядерного синтеза или полет на другие планеты, так и не были завершены. Политическую волю сменило безудержное потребление — разрушение экосистемы Земли.

Дальний противолодочный

В 1959 году в состав ВМС США вошла головная атомная подводная лодка с баллистическими ракетами (ПЛАРБ) «Джордж Вашингтон» («George Washington»), в следующем году она приступила к боевому патрулированию. К 1963 году было построено пять таких ПЛАРБ. В 1964–1967 годах они были модернизированы, а в боевой состав ВМС вошли еще пять ПЛАРБ типа «Этен Аллен» («Ethan Allen») и 31 типа «Лафайет» («Lafayette»). Находясь в районах боевого патрулирования, эти ПЛАРБ могли нанести ядерные удары по военно-политическим и производственным центрам СССР, причем эти удары в те годы не смогла бы отразить никакая система ПРО. Был задан новый виток гонки вооружений.

В 1962 году научно-исследовательские организации Министерства обороны подготовили справку, из которой следовало, что в данной ситуации наиболее приемлемым средством противодействия ПЛАРБ являются дальние противолодочные самолеты с боевым радиусом в два раза большим, чем у только что взлетевшего (27 сентября 1961 года) противолодочного Ил-38.

Для сокращения сроков новый самолет было решено разрабатывать на базе Ту-95РЦ. 8 февраля 1963 года вышло постановление Совмина СССР № 246-86 о разработке ДПЛС Ту-142 с ППС «Беркут». Тактико-технические требования главнокомандующие ВВС и ВМФ утвердили 20 апреля, а эскизный проект — 9 октября 1963 года. Комплекс требовалось предъявить на испытания в начале 1966 года. Однако сроки готовности машины несколько раз срывались, переносились и вновь нарушались. 17 января 1968 года на заседании Военно-промышленной комиссии при Совете министров (ВПК) было принято решение подготовить для заводских и совместных испытаний в 1968 году три Ту-142, а во втором квартале 1968 года предъявить самолет на государственные испытания.

Руководителем проектных работ по этому самолету был назначен заместитель А. Н. Туполева Н. И. Базенков, ранее успешно возглавлявший работы над Ту-95 и Ту-114.

Новый самолет во многом был обязан своим появлением главкому ВВС ВМФ, опытному морскому летчику, Герою Советского Союза, кавалеру шести орденов Красного Знамени Ивану Ивановичу Борзову, которого связывали с А. Н. Туполевым открытые доверительные

отношения. Генерал-полковник авиации И. И. Борзов занял свой пост в 1962 году. По мнению некоторых высокопоставленных военных, И. И. Борзов был главным претендентом, который должен был сменить на посту главкома ВВС Главного маршала авиации К. А. Вершинина, но этому помешала тяжелая болезнь. Это был умный, достаточно резкий и откровенный человек, что было скорее исключением для лиц, занимавших высокие командные посты. Возможно, именно эти качества позволили ему сблизиться с А. Н. Туполевым, откровенно недолголюбивавшего гибких и расчетливых «дипломатов в погонах».

Борзов, совершивший на торпедоносцах в годы войны более 150 смертельно опасных боевых вылетов, потопивший шесть кораблей и транспортов, пользовался среди морских, да и не только морских летчиков непререкаемым авторитетом. Безукоризненная выправка, высокая грамотность, прекрасная четкая речь отличали этого блестящего офицера. Звание маршала авиации было присвоено И. И. Борзову 16 декабря 1972 года, за несколько дней до смерти Туполева. Андрею Николаевичу доложили об этом событии, и тот направил в адрес Борзова теплую поздравительную телеграмму, возможно, последнюю в своей жизни. Опытному летчику-торпедоносцу и командиру, офицеру, прошедшему все ступени морской авиации, Борзову, человеку, хорошо знавшему мировую авиацию, как никому другому отчетливо выделялись характеристики будущего противолодочного самолета, который прежде всего должен был иметь достаточную грузоподъемность и хорошую дальность.

Первый полет на опытном Ту-142 № 4200, в присутствии Н. И. Базенкова и нескольких сотен рабочих и инженеров завода, выполнил 18 июня 1968 года экипаж И. К. Ведерникова с заводского аэродрома в Куйбышеве. Второй опытный образец № 4201 взлетел 3 сентября, а третий № 4202 — 31 октября того же года. Полностью завершить испытания этой машины довелось лишь в 1972 году, после того как было снято требование о базировании дальних противолодочных самолетов на грунтовых аэродромах и были установлены более совершенные шасси и винты АВ-60К, с лучшим КПД на крейсерских режимах полета.

Ту-142 внешне был схож с межконтинентальным стратегическим бомбардировщиком Ту-95, хотя имел целый ряд «существенных» отличий. Иван Корнеевич Ведерников, совершивший на этой машине первый полет, вспоминал, что впервые увидел ее полноразмерную модель в модельном цехе, куда был вызван самим Туполевым-старшим.

«Андрей Николаевич сидел на стульчике под полномасштабной моделью, — рассказывал Иван Корнеевич. — Ну, проходи, осмотрись,

прицелься! — кивнул он на лестницу, ведущую в кабину, и хорошенько хлопнул меня по спине — этот жест был своеобразным благословением Генерального конструктора.

В кабине он разместился рядом, на правом сиденье, внимательно слушая мои замечания. Я высказал несколько замечаний, касавшихся не совсем удобных и слишком больших педалей, обратил внимание Генерального, что остекление фонаря кабины маловато, не мешало бы его сделать побольше.

— Ну, так уж и маловато, — не согласился Андрей Николаевич, — уже пятнадцать лет летают и ничего — все видят.

— Так ведь пятнадцать лет это большой срок. Пора летчикам и пошире взглянуть на мир.

В дальнейшем остекление фонаря сделали больше, как в Ту-114».

Ту-142, по классификации НАТО — «Bear-F», советский дальний противолодочный самолет (ДПЛС), предназначенный для обнаружения и уничтожения ПЛАРБ противника в районах патрулирования.

Постановление ЦК КПСС и Совмина СССР «О принятии на вооружение ДПЛС Ту-142 с ППС „Беркут“» вышло 14 декабря 1972 года, за девять дней до смерти генерального конструктора. На создание самолета потребовалось девять лет и десять месяцев.

Лайнеры

Без преувеличения можно сказать, что именно пассажирский лайнер Ту-104 открыл новую эпоху в истории мировой пассажирской авиации, хотя и не был первым реактивным лайнером. Пальма первенства здесь принадлежит английской «Комете» («Comet»), но по добротности разработки, изящности и высокому уровню инженерных решений, которые всегда отличали коллектив Туполева, по мощности и надежности двигателя АМ-3, по тому фурору, который произвел этот самолет на Западе, на полсотни лет изменившему отношение к советской авиационной технике, эта машина, пожалуй, не имеет себе равных.

Успешное внедрение самолетов с турбореактивными двигателями в ВВС позволило перейти к проблеме создания реактивных пассажирских самолетов для гражданской авиации. Прототип первого в мире серийного реактивного пассажирского самолета, получившего обозначение «Комета», появился в 1949 году в Великобритании. После нескольких лет испытаний и доводок машину начали эксплуатировать на пассажирских линиях. Однако три катастрофы этих машин в 1950 году заставили снять самолет с эксплуатации. Потребовалось четыре года дополнительных исследований и доработок конструкции, прежде чем практически новая «Комета» вновь вернулась в эксплуатацию.

Руководство ОКБ во главе с А. Н. Туполевым, основываясь на положительном опыте разработки, испытаний и серийного производства реактивного бомбардировщика Ту-16, вышло в конце 1953 года с предложением к руководству страны с идеей создания на базе серийного Ту-16 пассажирского самолета с турбореактивным двигателем. Вскоре А. Н. Туполев делает в ЦК КПСС соответствующий доклад. Внимание руководства страны концентрируется на преимуществах модификационного подхода к проектированию первого отечественного пассажирского самолета. Из эксплуатационных моментов отмечались: большая крейсерская скорость полета (почти втрое большая, чем у основных пассажирских самолетов того времени — Ли-2, Ил-12 и Ил-14), возможность полетов на больших высотах без болтанки, высокая грузоподъемность при обеспечении высокой комфортабельности. Впервые в СССР пошла речь о создании массового гражданского самолета класса «лайнер», способного поднять воздушный транспорт на новый уровень.

Андрей Николаевич сумел доказать руководству, что имеется

возможность обеспечить приемлемые экономические характеристики даже с учетом резкого увеличения расходов топлива при внедрении реактивных двигателей. Согласно оценкам, проведенным в ОКБ, в СССР для улучшения экономичности транспортной системы в случае внедрения на авиалинии реактивных пассажирских самолетов необходимо было увеличить ресурс реактивной машины до 25–30 тысяч летных часов, вместо 10 тысяч для поршневых самолетов по сравнению с поршневыми машинами; поднять коммерческую нагрузку, создав самолеты на 50–100 и более пассажиров; увеличить рейсовую скорость полета до 750–800 км/ч. Значительный экономический выигрыш, по мнению ОКБ, должен был дать все тот же модификационный путь создания пассажирской машины на основе освоенного в серии и эксплуатации дальнего реактивного бомбардировщика Ту-16. При этом полностью использовался опыт постройки, доводки и эксплуатации военного прототипа, что обеспечивало высокую надежность и безопасность эксплуатации, столь важные для пассажирского самолета. Значительно уменьшались затраты на постановку машины в серии, благодаря чему уменьшалась себестоимость самолета и повышались экономические характеристики самолета. Облегчались проблемы подготовки летного и наземного состава для нового пассажирского самолета за счет использования специалистов, прошедших подготовку в ВВС на близких по конструкции, летным и эксплуатационным характеристикам боевых самолетов. Эта концепция была продолжением и развитием идей, принятых в ОКБ в период с 1920-х по 1940-е годы, сформировавшихся в ходе проектирования и постройки серии поршневых туполевских пассажирских и транспортных самолетов. Во второй половине 1940-х годов, в ходе эпопеи постановки на серию Ту-4, ОКБ А. Н. Туполева подготовило глубокие модификации этого дальнего бомбардировщика — пассажирский «лайнер» Ту-70 и транспортный вариант Ту-75. Они успешно прошли цикл испытаний и доводок, но не были приняты к серийному производству и массовой эксплуатации из-за отсутствия необходимых производственных мощностей и, что не менее важно, неготовности рынка авиационных услуг и эксплуатирующих организаций к переходу на новую современную технику.

Еще до принятия официального решения по самолету в ОКБ начались работы по его проектированию. 11 июня 1954 года вышло постановление Совета министров СССР о создании дальнего пассажирского скоростного самолета Ту-16П. В ОКБ по этой машине был принят шифр «104», затем перешедший в официальное название — Ту-104, после чего третья четверка в официальных обозначениях туполевских пассажирских машин

стала постоянной цифрой. Самолет должен был проектироваться на базе бомбардировщика Ту-16 с двумя двигателями АМ-3-200. Серийный выпуск самолетов планировался в Харькове.

Переход от Ту-16 к Ту-104 осуществлялся за счет замены старого фюзеляжа на вновь спроектированный — большего диаметра (3,5 вместо 2,9 метра) с полностью герметичным пассажирским салоном. Несколько изменилась схема самолета: вместо среднеплана стал низкоплан, соответственно, были перепроектированы центроплан и мотогондолы. От серийного Ту-16 использовались отъемные части крыла, двигательные отсеки крыла, шасси, горизонтальное и вертикальное оперение, гондолы шасси. Первоначально Ту-104 проектировался на 50 человек, но предусматривался дальнейший переход на модификации для семидесяти и более пассажиров.

В сентябре 1954 года эскизный проект Ту-104 был предъявлен ВВС. В ноябре — декабре состоялась макетная комиссия, одновременно шло рабочее проектирование и постройка опытного экземпляра самолета.

В ходе создания Ту-104 особое внимание было уделено обеспечению высокой надежности конструкции самолета, а также увеличению ресурса планера и особенно гермокабины. Памятуя о проблемах, с которыми столкнулись англичане на «Комете», при выполнении программы создания Ту-104 его планер впервые в отечественной практике был подвергнут циклическим испытаниям в специально построенном гидробассейне ЦАГИ. Они позволили выявить слабые места в конструкции, провести доработки и обеспечить необходимую долговечность.

Одновременно для Ту-104 проводился поиск наиболее рациональных компоновочных схем размещения пассажирских салонов, кухни и бытовых помещений. Разрабатывалась конструкция удобных пассажирских кресел, бестеневое освещение салонов, подбирались цветовые гаммы интерьеров и материалы для обивки и облицовки перегородок и кресел. Интерьер самолета проектировался из предпосылки, что чувство комфорта и безопасности можно обеспечить, создав в самолете «домашнюю» обстановку (идея «салон — дом»). Отсюда некоторая перегруженность интерьера эклектическими элементами традиционного имперского стиля, а также дробность общего объема и отдельных деталей, использование форм и конструкций вагонной архитектуры, обильная отделка под золото и под орех. Все эти особенности в интерьере были присущи лишь первой опытной машине. В дальнейшем, уже в серии, интерьер пассажирского салона стал более «демократичным», приблизившись к мировым стандартам того периода.

Пассажирская специфика самолета вызвала необходимость разработки новых агрегатов системы кондиционирования воздуха, электроприборов для приготовления и подогрева пищи, освещения салонов... Кроме того, к ранее разработанным и существовавшим системам были предъявлены повышенные требования по надежности. Некоторые новые агрегаты, в основном бытового назначения, были спроектированы в самом туполевском ОКБ, так как в тот период специализированные ОКБ отрасли не брались за эту тематику, не имея опыта проектирования специфических агрегатов.

Опытный самолет Ту-104 с двигателями АМ-3 к началу 1955 года был закончен в опытном производстве и передан в Жуковскую летно-испытательную и доводочную базу, где началась его доводка и подготовка к испытаниям.

Л. Л. Кербер в характерной для него яркой сатирической манере вспоминает эпизод перевозки фюзеляжа самолета «104» с набережной Яузы к Садовому кольцу:

«Надо сказать, что операция эта всегда была сложной и нервной. Конечно, машину разбирали на части, но беда в том, что герметичный фюзеляж расстыковывать нельзя, а у Ту-104 его длина 35 метров. Маршрут перевозки выбирали совместно с ГАИ. На крупномасштабной карте, передвигая по ней силуэтик самолета, просматривали, развернется ли он на перекрестках, где надо передвинуть киоски и будки, где поднимать провода троллейбуса или трамвая. Руководил операцией вывозки всегда такелажмейстер Антон Новиков, которому Андрей Николаевич полностью доверял.

Но „на всякую старуху бывает проруха“. Когда повезли „104-ю“ у сквера с памятником Лермонтову, напротив МПС, лопнула воздушная магистраль для подкачки воздуха и два или три колеса трейлера стравили. Возились долго, наступило утро, появились пешеходы и автомашины. Толпы любопытных зевак замучили наших людей и милиционеров. „Авторитеты“ изрекали: „Дирижабль“, „Подводная лодка“ и даже „Сверхмощная бомба“. За день все исправили, и на вторую ночь Ту-104 благополучно прибыл на аэродром».

Заводские испытания прототипа Ту-104 начались 11 июня 1955 года и продолжались до 12 октября 1955 года. Испытания проводил экипаж в составе: командир корабля — летчик-испытатель Ю. Т. Алашеев, второй пилот — Б. М. Тимошок, штурман — П. Н. Руднев, ведущий инженер — В. Н. Бендеров. От ОКБ ведущим инженером по Ту-104 назначили Б. Ф. Петрова, общее руководство темой, как и по Ту-16, осуществлял Д. С.

Марков, впоследствии главный конструктор самолета.

Первый вылет опытный Ту-104 совершил 17 июня 1955 года. А 3 июля 1955 года, через две недели после первого вылета, Ту-104 уже был показан на авиационном празднике в Тушине!

В ходе заводских испытаний были получены данные, практически соответствовавшие заданным требованиям на самолет, за исключением длины разбега, но этот недостаток был вскоре исправлен за счет постановки на самолет более мощных двигателей АМ-3М. Самолет был рекомендован для передачи на государственные испытания.

Андрей Николаевич особенно гордился тем фактом, что летные данные новой машины практически соответствовали расчетным: он не раз подчеркивал это на всевозможных докладах, отчетах и конференциях. Это действительно было замечательным достижением, свидетельствовало о зрелости и научной состоятельности расчетной группы ОКБ.

Пока шли заводские испытания, харьковский завод готовился к серийному производству Ту-104. Работа по постановке в серию Ту-104 по напряженности ритма почти не уступала темпам Великой Отечественной войны. Менее чем через год после получения задания во вновь строящемся сборочном цехе завода заканчивали первый серийный Ту-104. Сборочный цех к тому времени еще стоял с незаконченной крышей. Над самолетом были построены временные ограждения.

Андрей Николаевич не раз бывал в Харькове, вникая, казалось, во все возникающие вопросы, а по умению решить вопрос быстро и решительно с ним мало кто мог сравниться.

Экипаж летчика-испытателя В. Ф. Ковалева 5 ноября 1955 года поднял первый серийный Ту-104 в воздух, за ним последовали еще две машины нулевой серии, к маю 1956 года эти машины были готовы к эксплуатационным испытаниям. В августе 1956 года была готова первая машина головной серии, ее поднимал в воздух и проводил заводские испытания летчик-испытатель серийного завода Ф. Ф. Доценко. Началось полномасштабное производство Ту-104.

Государственные испытания первая опытная машина проходила в НИИ ВВС с 31 января по 15 июня 1956 года. Государственные испытания проводил экипаж во главе с А. К. Стариковым, до этого с успехом проводившим испытания Ту-16 и сделавшим очень много для того, чтобы и его пассажирский младший брат «встал на крыло». На испытаниях был проведен большой объем полетов, связанных с аварийными ситуациями: отказ одного из двигателей на взлете, аварийный слив топлива в полете, прерванный взлет, экстренное снижение с больших высот, определение

характеристик срыва, проверка эффективности противообледенительных и других систем.

В ходе государственных испытаний 22 марта 1956 года опытный Ту-104 совершил полет в Лондон с председателем КГБ И. А. Серовым и группой дипломатических работников, готовивших визит Н. С. Хрущева и Н. А. Булганина в Англию.

Появление Ту-104 на Западе вызвало огромный интерес с оттенками паники в авиационных и иных кругах по ту сторону «железного занавеса». Западу стало ясно, что СССР не только освоил сложнейшие технологии в области самолетостроения, но по ряду важнейших направлений ушел далеко вперед и способен производить не только небольшие современные истребители (с ними потенциальный противник не так давно тесно познакомился в Корее), но может создавать и первоклассные пассажирские реактивные машины, а значит, уже производит современные реактивные бомбардировщики с большой грузоподъемностью.

Некоторые английские издания, традиционно стремясь затушевать успех Советского Союза, напечатали сообщения, что в Хитроу приземлился единственный самолет подобного типа, имеющийся у Советов. О дезинформации было доложено Хрущеву. Никита Сергеевич спросил:

— А сколько их у нас есть?

Было доложено, что построено еще четыре машины, из них две с необорудованными салонами.

— Давайте еще две сюда, — распорядился Хрущев, — надо заткнуть им пасть!

Эксплуатационные испытания первых двух серийных самолетов начались практически одновременно с проведением государственных испытаний опытного самолета. Эксплуатационные испытания проводились силами ГВФ при помощи Министерства авиационной промышленности, в них участвовали от ОКБ ведущие инженеры Б. Н. Гроздов и В. Н. Бендеров.

Пионером освоения Ту-104 в ГВФ стало специально организованное в столичном аэропорту Внуково авиаподразделение реактивных самолетов. Оно являлось также первым учебно-тренировочным подразделением, в котором переучивались на новую реактивную технику экипажи других авиапредприятий. Среди пионеров реактивной пассажирской авиации были такие летчики первого класса, как К. П. Сапелкин, Е. П. Барабаш, Б. П. Бугаев, А. В. Орловец, первыми освоившими в ГВФ Ту-104 и принимавшие участие в эксплуатационных испытаниях.

Свой первый регулярный рейс Ту-104 с пассажирами по трассе Москва

— Иркутск совершил 15 сентября 1956 года, самолет пилотировал экипаж командира корабля Е. П. Барабаша. 12 октября состоялся первый регулярный международный рейс в Прагу — командир корабля Б. П. Бугаев (будущий шеф-пилот Л. И. Брежнева, а затем министр гражданской авиации — руководитель советского ГВФ, маршал авиации). Началась регулярная эксплуатация самолета, открывшая новую эру не только в развитии отечественной гражданской авиации, но и ставшая явлением мировой реактивной пассажирской авиации. Ту-104 стал первым в мире реактивным пассажирским самолетом, успешно освоенным ГВФ, именно за ним в строй гражданской авиации встали и «Боинг-707» («Boeing 707»), и английская «Комета-4», и французская «Каравелла» («Caravelle»). Реактивная пассажирская авиация стала реальностью, доступной самому широкому кругу пассажиров.

Вслед за серийным производством Ту-104 на Харьковском авиационном заводе серия была развернута на заводе № 166 в Омске. С 1957 года оба завода перешли на 70-местную модификацию Ту-104А. В 1958 году к серийному производству Ту-104 подключился завод № 22 в Казани, который освоил 100-местный Ту-104Б. Всего до прекращения выпуска в 1960 году три завода построили 201 машину. Шесть самолетов Ту-104А были поставлены в ЧССР.

За создание самолета Ту-104 в 1957 году генеральный конструктор (должность введена решением Совмина в декабре 1956 года) А. Н. Туполев, ряд его заместителей и ведущих специалистов ОКБ: А. А. Архангельский, Н. И. Базенков, Д. С. Марков, С. М. Егер, А. Р. Бонин, А. Э. Стерлин, Л. Л. Кербер, К. В. Минкнер, А. М. Черемухин — были удостоены Ленинской премии. Более четырехсот работников ОКБ и опытного завода были награждены орденами и медалями, практически в полном составе премированы материально.

П. С. Дейнекин летал на многих туполевских машинах: на Ту-16 и Ту-104, Ту-95 и Ту-22М2. Специально для настоящей книги он поделился своими воспоминаниями о полетах на Ту-104 первых серий:

«Молодым командиром корабля, в составе специальной группы летчиков Дальней авиации, я был направлен в „Аэрофлот“ для полетов на Ту-104, с целью приобретения налета в сжатые сроки. В армии налет на один Ту-16 составлял около 250 часов в год, тогда как в „Аэрофлоте“, на Ту-104, налетывали такое же количество часов за месяц.

Первому советскому пассажирскому лайнеру был организован мощный „пиар“, а слово реактивный в народе ассоциировалось с понятием революционный. Ту-104, по сравнению с Ту-16, был более сложной

машиной, она имела слабую дальность (около 2000 км), небольшую продолжительность полета (2 часа 40 минут). Для парирования турбулентности на больших высотах ей не хватало расхода рулей, и некоторые экипажи Ту-104 валились с эшелона до встречи с землей вместе с пассажирами! На посадке командир сидел за штурвалом как „на лезвии ножа“. Воздушный лайнер имел солидный посадочный вес, слабую механизацию крыла, большую посадочную скорость и неэффективные тормоза колес. Очень „боялся“ мокрой (или заснеженной) ВПП, если экипаж чуть промедлил с выпуском тормозного парашюта, выкатывание на грунт, за пределы бетонной полосы, ему было гарантировано. На Ту-104 отбирали лучших командиров кораблей с поршневых самолетов, но немногим довелось стать капитанами на реактивном Ту-104.

Вместе с тем, первым реактивным лайнером гордилась вся страна, а командиры этих кораблей по популярности уступали разве только космонавтам».

В ходе серийного производства самолет Ту-104 неоднократно модифицировался и модернизировался: выдающиеся для своего времени двигатели АМ-3 были заменены на более мощные и надежные РД-3, позднее РД-3М и РД-3М-500; в серии и эксплуатации были подготовлены модификации с увеличенным количеством пассажирских мест; постоянно обновлялось оборудование, в основном пилотажно-навигационное, радиотехническое и радиосвязное. Все это позволяло поддерживать парк самолетов Ту-104 на современном уровне в течение всего жизненного цикла самолета.

В период с 1957 по 1960 год на Ту-104 было установлено 26 мировых рекордов скорости и грузоподъемности, больше чем на любом другом пассажирском самолете данного класса в мире. Рекорды устанавливались экипажами летчиков-испытателей Ю. Т. Алашеева и В. Ф. Ковалева.

Андрей Николаевич всегда гордился этой машиной, считая ее одной из лучших, «счастливой» на своем творческом пути.

Когда в 1960 году было принято решение о необходимости тренировки космонавтов в условиях невесомости, долго не могли выбрать самолет, где удалось бы смоделировать эту самую невесомость. Сергей Павлович Королев, несмотря на чрезвычайную занятость, сам приехал к Туполеву в ОКБ, в «Дом на набережной № 2», посоветоваться:

Вот как пишет об этих событиях Л. Л. Кербер:

«Поговорили, затем Старик, как бы забыв об окружающих, отключился от действительности. Внезапно он „вернулся“ в свое кресло и, обращаясь к Королеву, сказал:

— Сергей (так А. Н. звал его еще студентом), если невесомость нужна не слишком надолго, мы тебе, пожалуй, поможем. Возьмем Ту-104 и поднимем тысяч на шесть — восемь. На этой высоте вместо горизонтального полета заставим „Ту“ двигаться по пологой синусоиде. При таком полете в кабине на некоторое время будут возникать отрицательные перегрузки, то есть невесомость.

— Андрей Николаевич, это так. Но нам для экспериментов нужны время и большой объем. Космонавты должны научиться передвигаться, плавать в воздухе, работать с аппаратурой — и все это должно кинематографироваться.

— Ну, это дело простое. Вытащим из кабины все кресла, снимем перегородки, обобьем пол, стены и потолок поролоном... Насчет времени... — Он вытащил логарифмическую линейку и несколько осторожно произнес: — На этой высоте и скорости, я думаю, что-то около минуты получить можно. Но кто тебе мешает с такими горками летать хоть до Омска?

Так и сделали, а когда космонавты испробовали Ту-104 в полете, АНТ попросил Сергея Павловича подослать кого-либо из готовящихся к полету.

Приехал совсем юный Гагарин в сопровождении доктора Яздовского. Как на грех, Туполев в генеральской форме принимал у себя в кабинете одного из важных посетителей.

Гагарина провели к Архангельскому. На столе разложили чертежи самолета, и мы вслушивались в более детальные пожелания космонавтов и врачей. Внезапно открылась дверь и вошел Андрей Николаевич. Молодой лейтенант смутился, вскочил, вытянулся по стойке „смирно“ и начал рапортовать. Старик обнял его и усадил рядом. Когда все вопросы обговорили, стали прощаться, Туполев пытливо взглянул на юношу:

— А не боишься? — спросил он.

— Никак нет!

— Ну, смотри, не подведи нас, — ласково напутствовал Андрей Николаевич, — весь мир на тебя глядеть будет».

...5 августа 1961 года старому товарищу А. Н. Туполева, выдающемуся двигателю, академику Б. С. Стечкину исполнилось 70 лет. К круглой дате ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Юбилей праздновали в Абрамцеве, на казенной академической даче. Приехали полсотни гостей, среди них А. Н. Туполев, А. А. Архангельский, А. М. Люлька, С. К. Туманский...

Андрей Николаевич привез ему точную модель Ту-104 с надписью на табличке: «Дорогому Борису Сергеевичу в память о совместной работе по

созданию первого реактивного пассажирского самолета. Горячо и очень крепко обнимаю. А. Туполев». В довесок к официальному подарку Туполев привез какой-то довольно необычный цветок из собственного сада. Несколько раз по латыни назвал его, повторил, что это большая редкость...

Олимпийский чемпион и писатель Ю. П. Власов вспоминает, что на встречу Нового 1962 года он был приглашен в Дом приемов на Ленинских горах, где присутствовал весь «beau monde» страны. За соседним столиком сидели четверо, и среди них он узнал А. Н. Туполева. В какой-то момент, при произнесении одной из здравниц, они оказались рядом, и Туполев очень тепло и радушно поздоровался. Юрий Петрович хорошо запомнил его искреннюю доброжелательную улыбку, внимательные глаза и добрые проникновенные слова, которые говорил ему этот человек.

Запомнил он, что перед уходом, когда Никита Сергеевич уже покинул собрание и следом засобирались остальные, Андрей Николаевич удовлетворенно сказал: «Ну, теперь поедem к себе, будем петь русские песни!»

Самолет Ту-104 находился в производстве до 1960 года, в массовой эксплуатации — до конца 1970-х годов. В конце 1979 года завершилась его эксплуатация на линиях «Аэрофлота». Но еще некоторое время Ту-104 использовались в интересах различных организаций в вооруженных силах. Последний полет самолет типа Ту-104 совершил 11 ноября 1986 года, когда одна из сохранившихся в летном состоянии машин перегонялась на вечную стоянку в Ульяновск, в Музей ГВФ. Наравне с другим отечественным пассажирским турбовинтовым самолетом Ил-18, Ту-104 стал на длительное время основным пассажирским самолетом «Аэрофлота»: например, в 1960 году на Ту-104 была выполнена треть пассажирских авиационных перевозок в СССР, в 1962-м — почти половина перевозок.

Всего за 23 года эксплуатации самолеты Ту-104 перевезли около ста миллионов пассажиров, проведя в воздухе два миллиона летных часов и выполнив около 600 тысяч полетов. В «летных происшествиях» более чем за 30 лет эксплуатации якобы было потеряно 37 самолетов. Эти данные публикуются Всемирным фондом безопасности полетов (США) и весьма тенденциозны. Из 37 названных летных происшествий 11 обошлись без жертв, а сведения о таких происшествиях в большинстве стран мира предпочитают вообще не публиковать.

В 1954 году в ОКБ Туполева были сделаны предварительные проработки по небольшому 24-местному пассажирскому самолету Ту-111 с двумя турбовинтовыми двигателями, прямым крылом и взлетным весом 20 тонн. Проект развития не получил — скромный поршневым Ил-14 и

многообещающий Ту-104 с турбореактивными двигателями в целом закрывали потребности в воздушных перевозках.

После начала заводских испытаний опытного Ту-104 в ОКБ было решено спроектировать вариант этого самолета под альтернативную силовую установку из четырех турбореактивных двигателей меньшей тяги, чем АМ-3. В какой-то степени это было связано с возможными перспективами экспорта самолета за пределы СССР и стран СЭВ. Для пассажирских самолетов класса Ту-104 международные требования по надежности были весьма жесткими: в частности, в то время требовалось, чтобы самолет, использующийся на трассах, пролегающих над водными пространствами, имел силовую установку, состоящую как минимум из четырех двигателей.

Предложение было поддержано в правительстве, и вскоре вышло постановление Совета министров, согласно которому ОКБ поручалось спроектировать и построить на базе Ту-104 пассажирский самолет с четырьмя турбореактивными двигателями типа АЛ-7.

Работы по новой модификации Ту-104, получившей обозначение самолет «110» (Ту-110), начались в конце июня 1955 года и в основном сводились к перепроектированию центропланной части крыла с учетом размещения четырех турбореактивных двигателей типа АЛ-7ГТ. В отличие от Ту-104 двигатели АЛ-7П на самолете «110» размещались попарно в корневых частях крыла и крепились к двум силовым нервюрам каждый.

В начале 1957 года опытный самолет был собран и передан на заводские испытания. 11 марта 1957 года экипаж во главе с летчиком-испытателем, Героем Советского Союза Д. В. Зюзиным поднял опытный самолет в первый полет. Испытания прошли без каких-либо происшествий, и самолет можно было передавать в серию, выпускать на линии ГВФ и поставлять на экспорт.

Полковник Д. В. Зюзин, за боевую работу в 1944 году удостоенный звания Героя Советского Союза, был одним из нескольких боевых летчиков-истребителей, асов, перешедших на испытательную работу. В своей книге, вышедшей в 1958 году, он оставил воспоминания о первом полете на Ту-110:

«Первый полет.

Самолет Ту-110. Время полета — 00 часов 30 минут.

Высота 600 метров.

С утра сеял мелкий дождичек. Синоптики не обещали заметного улучшения погоды, но тем не менее самолетные стоянки испытательного аэродрома дрожали от рева реактивных двигателей.

...В наушниках шлемофона прозвучал спокойно-деловитый, очень будничный голос диспетчера:

— Запуск двигателей разрешаю.

И вот уже аэродром утонул в могучем реве самого молодого, самого последнего „Ту“...

Наконец выруливаем. Покачиваясь на широко разнесенных в стороны тележках-шасси, пробуя на ходу тормоза, катимся по бетонированной дорожке к старту.

Волнуемся ли? Немножко, конечно, есть. Что ни говорите, нормальный полетный вес нового „Ту“ значительно выше, чем у его предшественника Ту-104, и тяга двигателей на этой машине в полтора раза больше, и приборов прибавилось почти вдвое, и дополнительные щитки появились — словом, на много вопросов предстоит нам ответить уже в этом первом полете.

В этот полет нас провожают всем аэродромом.

На границе летного поля толпятся конструкторы, сборщики, мастера.

Чуть в стороне от всех неторопливо расхаживает Андрей Николаевич Туполев. Шагает, шагает, потом остановится на мгновение, поднимет голову, посмотрит куда-то вдаль и снова шагает. О чем он думает? Тридцать пять лет провожает конструктор в первые полеты свои новые машины.

Тридцать пять лет — более ста опытных конструкций!

Четыре поколения летчиков-испытателей сменилось за эти годы...

Конструктор, талантливейший инженер своего времени, он, прежде всего, человек, и ничто человеческое ему не чуждо, он волнуется сегодня и будет волноваться завтра и не останется спокоен даже в тот день, когда будет брать старт его двухсотая конструкция...

Увеличиваю обороты двигателей, осторожно отпускаю тормоза. Новая машина бежит по бетонированной взлетной дорожке. Вот уже сдвинулась с места стрелочка прибора скорости. Плавно поднимаю носовое колесо. Машина начинает как бы терять в весе — это растет подъемная сила крыльев. Шасси несколько раз чиркают о землю, и мы в воздухе.

Еще один „Ту“ вышел на воздушную дорогу...

Сто десятая модель „Ту“ была построена в удивительно сжатые сроки. Но если смотреть на время постройки формально — со дня первого эскиза до дня первого полета, — то вряд ли удастся понять и правильно оценить заслуги конструкторского коллектива Андрея Николаевича Туполева...»

Пока шло строительство опытного самолета, в авантюрном плане, авансом, принимается решение о внедрении Ту-110 на линиях ГВФ и о разворачивании его серийного производства в Казани в местном

варианте. Самолет получает обозначение Ту-110А. В 1957 году начинается серийное производство самолета. В 1958 году Казанский завод должен был построить пять самолетов Ту-110А. Однако Ту-110 стоил почти вдвое дороже Ту-104, и все закончилось выпуском лишь трех машин. Ту-110 остался невостребованным: надежность АМ-3, после их доводки, всех устраивала, четыре двигателя вместо двух потребляли в полтора раза больше топлива, запущенный в 1958 году в серии в Казани Ту-104Б был рассчитан уже на сто пассажиров и иметь в эксплуатации Ту-110 с близкими данными было признано нецелесообразным.

Машины, подобные Ту-104, с двигателями, расположенными у центроплана рядом с фюзеляжем, имели существенный для пассажирского самолета недостаток. Несмотря на принимаемые меры, шум, передававшийся от двигателей в салон самолета, был велик. Еще больше картина усугублялась для четырехдвигательного самолета. Установка более эффективной звукоизоляции приводила к росту взлетного веса.

На три выпущенных Ту-110 в 1960 году были установлены двигатели Д-20П, на которых они проходили испытания и доводки по различным программам, в том числе по программе создания самолета Ту-124. С этими двигателями самолет получил обозначение Ту-110Б. В дальнейшем эти машины использовались как летающие лаборатории для испытаний различного радиоэлектронного оборудования и систем вооружения.

Внешний вид Ту-110, с четырьмя внушительными двигателями у фюзеляжа, произвел большое впечатление на современников. Ему было отведено значительное место в специальной периодической литературе. До середины 1960-х годов на Западе сильно подозревали, что Советы выпускают дальний стратегический бомбардировщик подобного типа.

Нередко бывает, когда однажды найденная, удачная компоновка многократно используется при создании все более и более современных самолетов.

Этой дорогой прошел и А. Н. Туполев. В конце 1950-х годов он изменил геометрию Ту-104 и, существенно снизив полетный вес, создал его уменьшенную версию, получившую название — ближнемагистральный пассажирский лайнер Ту-124. Отметим, что первоначально в ОКБ-156 под шифром «124» прорабатывался дальний «низколетящий бомбардировщик», впоследствии этот индекс перешел на гражданскую машину, окончательно закрепив в ОКБ индексацию всех пассажирских самолетов с третьей четверкой в номере модели.

Лайнер должен был перевозить 36–40 пассажиров (коммерческая нагрузка 5000 килограммов) на расстояние 1350–1500 километров с

крейсерской скоростью 750–900 км/ч при запасе топлива на 30 минут полета. Максимальная скорость — не менее 950 км/ч, а длина разбега и пробега — в пределах 800 метров. Экипаж — четыре человека.

Разработка нового лайнера предполагала установку двухконтурных двухвальных ТРД Д-20П с тягой в 5500 кгс, созданных в ОКБ П. А. Соловьева. Самолет, как следовало из его технического описания, предназначался для «связи столицы с республиканскими областными и крупными промышленными центрами и связи между ними, а также для полетов на международных линиях...». То есть самолет планировалось использовать прежде всего на «горячих» линиях: Москва — Ленинград, Москва — Киев, Москва — Горький и на некоторых других.

Применение Д-20П с пониженной температурой и скоростью выхлопных газов несколько уменьшило уровень шума.

При избранном для данной машины коэффициенте масштабирования 0,8 получался фюзеляж диаметром 2,8 метра. Однако еще со времени копирования бомбардировщика Б-29 технологическая оснастка серийных заводов, выпускавших Ту-4, рассчитывалась под фюзеляж диаметром 2,9 метра, который и приняли для Ту-124.

Экипаж летчика-испытателя ОКБ А. Д. Калины 24 марта 1960 года выполнил первый полет на Ту-124. Вслед за этим экипаж летчика-испытателя НИИ ВВС А. К. Старикова начал государственные испытания лайнера. Следует отметить, что к этому времени в «Аэрофлоте», в том числе и в ГосНИИ ГА^[81], было достаточно пилотов, имевших опыт полетов на реактивных самолетах, но, видимо, старые связи с военными сделали свое дело. К тому же с самого начала создания Ту-124 предусматривалось его военное применение.

В этом же году на Харьковском авиационном заводе выпустили первые серийные машины по образцу еще проходившего госиспытания опытного Ту-124. В ГосНИИ ГА Ту-124 передали в 1961 году. Ведущим летчиком-испытателем назначили Н. А. Малинина.

Помня о проблемах с Ту-104, новую машину испытали на срыв в штопор. Выяснилось, что самолет, как и его предшественник, признаков приближения к минимально допустимым скоростям не имел, сохранял эффективность всех органов управления. При достижении приборной скорости 210 км/ч на высотах 11–12 тысяч метров, где встречаются аномалии с очень высокой турбулентностью воздуха, начиналась тряска с одновременным сваливанием на крыло. На этот случай отработали методику вывода машины из опасного режима.

Спустя год после завершения эксплуатационных испытаний,

проходивших сразу на пяти машинах, 20 октября 1963 года начались регулярные полеты с пассажирами, сначала на линии Москва — Таллин, с ноября в Ульяновск, а с декабря — в Вильнюс. За первые три года серийного производства харьковский завод построил 35 пассажирских машин.

С апреля 1964 года полетом Ту-124 по маршруту Москва — Варшава начались международные перевозки, и новый самолет стал быстро вытеснять с авиалиний тихоходные пассажирские Ил-14.

Первые серийные машины отличались удлиненной носовой частью, ограничивавшей обзор летчику при заходе на посадку. На третьем серийном самолете носовую часть укоротили на 500 миллиметров и несколько опустили вниз. Такая машина была удобнее и пошла в серию.

По единогласным отзывам летчиков, Ту-124, по сравнению с более тяжелым Ту-104, пилотировался гораздо легче.

С 1962 по 1965 год Харьковский завод № 135 выпустил 165 самолетов Ту-124 всех модификаций. Более половины из них эксплуатировались под флагом «Аэрофлота». Остальные служили в ВВС СССР и в зарубежных странах. В катастрофах, по разным оценкам, было потеряно 11 или 12 самолетов. Долше всех прослужили Ту-124Ш, последние из которых сняли с эксплуатации в начале 1980-х годов.

В середине 1950-х годов в СССР было решено создать большой пассажирский самолет с дальностью полета порядка 10 тысяч километров, который к тому же мог бы служить убедительным символом мощи советского государства на международной арене. Конечно, создание такого самолета было поручено ОКБ А. Н. Туполева. Уровень развития авиационной промышленности того времени уже позволял создавать пассажирские и транспортные самолеты с использованием в их силовой установке новых ТРД и ТВД. Проведя большой объем исследований, конструкторы ОКБ пришли к выводу, что более целесообразным (с точки зрения экономичности) является применение ТВД. Как и в случае с Ту-104, новый пассажирский самолет было решено делать на базе уже освоенного в производстве бомбардировщика — Ту-95. 12 августа 1956 года вышло постановление Совета министров, официально поручавшее ОКБ-156 разработку лайнера Ту-95П (машина «114»). Ведущим конструктором был назначен Н. И. Базенков, а в 1970-е годы его сменил Н. В. Кирсанов.

Рабочее проектирование продолжалось два года. При этом конструкторы учитывали опыт создания Ту-16, Ту-95, Ту-104. Крыло, основные стойки шасси, оперение и силовая установка были заимствованы от Ту-95. Конструкция центроплана изменена. Фюзеляж увеличенного

диаметра был рассчитан и спроектирован заново. Был проведен большой объем экспериментальных исследований на усталостную прочность элементов конструкции планера. К середине 1957 года на заводе № 156 было завершено изготовление первого прототипа новой машины.

Впервые Ту-114 был поднят в небо 15 ноября 1957 года экипажем летчика-испытателя А. П. Якимова (впоследствии Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР). Через год, 18 октября 1958 года, он был показан во Внукове участникам проходившего в Москве Международного совещания представителей коммунистических и рабочих партий.

В 1958 году завод № 18 в Куйбышеве изготовил еще два самолета. В июне 1959 года первый прототип экспонировался на авиасалоне в Ле-Бурже. Затем командир корабля А. П. Якимов совершил перелет в США, где самолет в течение десяти дней с успехом демонстрировался на аэродроме Айджл-Уайдл (впоследствии названным именем Кеннеди). За это время «борт» посетило около сорока тысяч человек.

Утром 28 июня 1959 года в составе советской делегации, возглавляемой первым заместителем председателя Совета министров СССР Ф. Р. Козловым, на открытие Выставки достижений Советского Союза в области науки, техники и культуры вместе со своими замами — А. А. Архангельским и С. М. Егером в США отправился и Андрей Николаевич.

Главный испытатель машины «114» Алексей Петрович Якимов вспоминал, что Андрей Николаевич перед отлетом подошел к нему, похлопал по плечу и сказал:

— Ты не волнуйся, все будет в порядке.

А некоторое волнение у Якимова было. Одно дело обычный испытательный полет, другое — испытательный полет на дальность, с полной загрузкой, со светилami конструкторской мысли и членами правительства на борту. Правда, экипаж был подобран отменный: летчики М. А. Нюхтиков, И. К. Ведерников (впоследствии Герои Советского Союза), К. П. Сапелкин (командир резервного экипажа), штурманы К. И. Малхасян (впоследствии Герой Советского Союза) и Н. Д. Солянов, бортинженеры Л. А. Забалуев, М. К. Щербаков, бортрадист Н. Ф. Майоров...

В полете Андрей Николаевич несколько раз приходил в кабину, внимательно следил за показаниями приборов, подбадривал летчиков шуткой. Уже над Северной Атлантикой к воздушному гиганту пристроились два «Старфайтера» («Starfighter»), позднее поодиночно,

парами и четверками несколько раз подходили истребители самых разных типов — F-100, F-102, F-105 «Тандерchief» («Thunderchief»). Андрей Николаевич заметил, как четверка F-100 «Суперсейбров» («Super Sabre») минут пять шла параллельным курсом. В руках его появилась неизменная камера.

— Меряют нашу скорость, — усмехнулся Туполев, кивнув за окно.

Через 11 часов и 6 минут перелет длиной в 8 тысяч километров был закончен: самолет со второго круга, в условиях ограниченной видимости был блестяще приземлен в нью-йоркском аэропорту. На второй круг Якимов эффектно ушел с высоты 30 метров, когда 170-тонная машина вывалилась из низко нависшего тумана над аэродромом. На следующий день фотографии гигантского самолета, с креном уходящего от аэродрома, украсили страницы многих американских газет.

Успех советской выставки в США был очевиден. Еще более очевиден был интерес к Ту-114, открытому для обозрения публики с 1 июля 1959 года. С десяти часов утра до четырех часов дня, выстаивая в очереди, порой более часа, американцы шли к советскому самолету. Великолепное научно-техническое сооружение, сделанное в далекой «крестьянской и отсталой» России, поражало очень многих, заставляло пересмотреть свои взгляды не только на Россию, но на политику в целом.

Тон американской прессы, комментирующей визит советского самолета, в основном был превосходным.

Андрей Николаевич был счастлив. Эта машина представляла собой один из высочайших пиков его инженерных трудов. Ее признание за океаном было полным. На положительную волну настраивало и наметившееся было потепление в отношениях с американцами.

Обратный полет Якимов совершил на полтора часа быстрее — за 9 часов 48 минут.

15–27 сентября 1959 года на том же самолете, практически с тем же экипажем, США посетила советская правительственная делегация во главе с Н. С. Хрущевым. В составе делегации, среди многих других официальных лиц был сын А. Н. Туполева — Алексей Андреевич.

Н. С. Хрущеву перелет и машина также понравились. С борта самолета он продиктовал приветственную телеграмму А. Н. Туполеву, выдержанную в чисто хрущевском лапидарном стиле:

«Лететь на самолете Ту-114 очень хорошо. В самолете есть все удобства, необходимые для длительных перелетов. Мы позавтракали в самолете, поработали и даже поспали, а вскоре после обеда мы уже подлетали к столице Соединенных Штатов, к Вашингтону...»

В 1959–1960 годах был выполнен ряд дальних демонстрационных перелетов Ту-114 за рубеж.

Заводские испытания продолжались до 31 октября 1959 года. С 15 января по 22 июля 1960 года в НИИ ВВС прошли государственные испытания. Серийное производство Ту-114 было организовано на заводе № 18 в Куйбышеве. В октябре 1960 года в ГосНИИ ГВФ^[82] начались эксплуатационные испытания сразу на нескольких серийных машинах, продолжавшиеся до марта 1961 года. По результатам этих испытаний конструкция подвергалась многочисленным доработкам. В итоге к началу пассажирских перевозок конструкторы успели разрешить все основные проблемы.

Постановление Совета министров СССР о начале пассажирских перевозок на Ту-114 вышло 25 февраля 1961 года. Специально для Ту-114 во Внукове был сформирован 206-й летный отряд, куда принимали только москвичей, только летавших на Ту-104 пилотов не ниже 1-го класса. 24 апреля Ту-114 выполнил первый рейс с пассажирами по маршруту Москва — Хабаровск (экипажи Х. Н. Цховребова и П. В. Солдатова).

Ту-114 был построен по аэродинамической схеме свободнонесущего низкоплана. Конструкция цельнометаллическая. Фюзеляж круглого сечения, герметичный, двухпалубный. Крыло стреловидное большого удлинения с высокой механизацией. Шасси убирающееся, трехопорное, с носовой стойкой. Силовая установка состояла из четырех турбовинтовых двигателей НК-12МВ (на прототипе — НК-12М) с соосными четырехлопастными винтами противоположного вращения АВ-60Н (диаметр — 5,6 метра), оснащенными системой автоматического аварийного всережимного флюгирования. Двигатели располагались на крыле в далеко выступающих вперед мотогондолах. Герметичный пассажирский салон самолетов первоначально был рассчитан на 170 мест. С 1969 года все самолеты стали 200-местными, а некоторые — и 224-местными. На нижней палубе располагались багажные отсеки и кухня (кухня соединялась с буфетом лифтом).

Ту-114 был одним из первых дальнемагистральных лайнеров. Для советской гражданской авиации он стал воистину эпохальным самолетом. Машина отличалась отличной управляемостью и устойчивостью на всех режимах, комфортом для пассажиров. Высокая экономичность позволяла совершать 14–15-часовые межконтинентальные перелеты. По своей эффективности он превзошел все современные ему самолеты (включая зарубежные) и оставался лучшим в мире более десяти лет.

Международное признание эта великолепная машина получила еще в

период заводских испытаний: в 1958 году была удостоен «Гран-при» на Всемирной выставке в Брюсселе. В том же году А. Н. Туполев за создание Ту-104 и Ту-114 был награжден Золотой медалью ФАИ.

Ту-114 считался одним из самых безопасных самолетов в мире. За все время эксплуатации было потеряно два самолета (одна катастрофа и одна авария, в обоих случаях виной оказался «человеческий фактор»), при этом ни одного серьезного происшествия в ходе регулярной эксплуатации.

В 1961–1962 годах на Ту-114 было установлено 32 международных авиационных рекорда.

Всего до конца 1964 года на заводе № 18 было изготовлено 32 самолета Ту-114. В процессе производства самолет постоянно дорабатывался, менялся состав его оборудования. В 1960-е годы на нем выполнялось до 80 процентов рейсов на Дальний Восток и за границу (в Дели, Токио, Гавану, Аккру, Монреаль, эпизодически в Нью-Йорк и Сан-Пауло). Для полетов по маршруту Москва — Токио несколько самолетов были арендованы японской авиакомпанией JAL (экипаж советский, стюардессы японские). Это высокая степень признания со стороны одной из величайших в инженерном отношении стран.

Ту-114 был и остается выдающимся воплощением инженерной мысли. Фактически по дальности эта машина, имеющая очень экономичные двигатели и высокую полезную нагрузку, и сегодня не имеет себе равных.

Смешно и горько читать труды американских историков, даже посвященные светлым для их мироощущения моментам советской истории. Таубман, чье произведение о Хрущеве было переведено на русский, пишет, что Хрущев настоял на том, чтобы лететь в США на только что появившемся гиганте — Ту-114. «Едва ли он знал, — пишет Таубман, — и никто не осмелился ему сказать, — что необыкновенная высота самолета была вызвана желанием конструктора уберечь моторы от попадания камней и грязи с неухоженных взлетных полос советских аэродромов». Таубман — историк, не имеющий технического образования, и ему невдомек, что высота Ту-114 диктовалась исключительно диаметром его воздушных винтов, а вовсе не гордыней Хрущева и не грязью советских аэродромов. Полосы советских аэродромов, особенно военных, в 1950–1980-е годы были ухожены ничуть не хуже американских. Ну, а по высоте Ту-114 (15,5 метра) всего на 1,3 метра превосходил колоссальный американский бомбардировщик В-36 (14,2 метра), успокаивающе названный «Миротворцем».

В течение шестнадцати лет Ту-114 выполнял роль флагмана «Аэрофлота», после чего эта роль перешла к Ил-62. За это время лайнер

перевез шесть миллионов пассажиров. После 1974 года самолеты Ту-114 начали постепенно выводиться из эксплуатации. К лету 1977 года почти все они были списаны (причем с большим остатком ресурса). Дольше всех эксплуатировался самолет, принадлежавший 1006-му ТБАП в Узине, — до 1984 года. Как справедливо считают многие специалисты, вывод Ту-114 из «Аэрофлота» был продиктован вовсе не устаревшими качествами самолета, а сложной и далеко не всегда честной борьбой, которая велась в высоких военно-промышленных, а то и в политических кабинетах. Этот великий самолет «задвинули», когда уже не было в живых ни А. Н. Туполева, ни П. В. Дементьева, при всё более дряхлеющем политическом руководстве страны.

В настоящее время несколько самолетов этого типа установлены в разных городах как памятники. Первый прототип (СССР-Л5611), совершивший выдающиеся перелеты в США в 1959 году, с 16 марта 1972 года стоит на заросшем поле Музея ВВС в Монине. Еще один Ту-114 является экспонатом Музея гражданской авиации в Ульяновске. Ту-114, выставленный рядом с московским аэропортом в Домодедове, как позднее и Ту-154 на ВВЦ в Москве, был вандально разрушен при «реконструкции» аэропорта его новыми хозяевами. словно саму память о выдающейся машине советского времени хотели уничтожить нувориши, признавшие только одну ценность!

Схожий с Ту-114 самолет Ту-116 был модификацией Ту-95 — специально переоборудованным из бомбардировщика пассажирским самолетом для дальних полетов высшего командования и политического руководства СССР. Самолеты эти находились в составе Дальней авиации. Всего было построено два экземпляра Ту-116.

Опыт разработки и освоения первых реактивных пассажирских самолетов Ту-104 и Ту-124, а также очевидный успех французской «Каравеллы» на международных и внутренних трассах, позволил коллективу ОКБ А. Н. Туполева в короткий срок создать и новый ближнемагистральный лайнер.

В конце 1950-х годов на международных авиалиниях начал успешно эксплуатироваться французский среднемагистральный самолет SE-210 «Каравелла» с двумя турбореактивными двигателями, расположенными на пилонах в хвостовой части фюзеляжа. «Каравелла» подтолкнула ведущие авиастроительные фирмы к апробированию новой схемы, пик увлечения которой пришелся на начало шестидесятых годов прошлого века. В разных странах почти одновременно создаются пассажирские машины, отличительной чертой которых стало расположение турбореактивных

двигателей в хвостовой части фюзеляжа на пилонах. К ним относятся американские DC-9 и «Боинг-727», английские BAC111, VC.10 и DH 121, голландский F28, советские Ил-62 и Ту-134.

Данная схема прежде всего позволяла улучшить аэродинамику самолета (за счет использования «чистого крыла»), снизить уровень шума в салоне и кабине экипажа, а также значительно уменьшить нагрузки от газовых струй на фюзеляж. То есть позволяла разом снизить остроту экономических и экологических вопросов.

Непосредственным толчком для создания будущего Ту-134 явилась реакция Н. С. Хрущева в ходе его визита во Францию.

Хрущеву, слетавшему на «Каравелле» весной 1960-го, понравилось отсутствие шума и вибраций в салоне. А сравнивать было с чем: во Францию он летел на Ту-104, отличавшемся значительными вибрацией и шумом. По возвращении в Москву из Франции Н. С. Хрущев вызвал А. Н. Туполева и долго беседовал с ним о возможности создания пассажирского самолета, подобного «Каравелле».

Параллельно поднимался вопрос и о закупках этого типа во Франции. 25 июля 1961 года председатель ГКАТ Дементьев писал Д. Ф. Устинову: «Самолет „Каравелла“ VIP с серийными английскими двигателями „Эвон“ хорошо известен нашим конструкторам, это серийный пассажирский самолет, эксплуатируется на линиях, в том числе и на линии Париж — Москва. Каких-либо технических новшеств он не имеет и приобретение его не оправдывает больших валютных расходов... ГКАТ считает более целесообразным приобрести последнюю модель самолета „Каравелла“ X с... JT8D-1 фирмы „Пратт-Уитни“. Этот самолет рекламируется для поставок... в США в 1962 г.»

Но переговоры о покупке самолета так и остались предварительными — советский авиапром в те годы работал очень оперативно, и первый Ту-124А с двигателями в хвостовой части фюзеляжа (позднее названный Ту-134) взлетел уже в середине 1963 года.

Ясно, что Андрей Николаевич на всех уровнях резко возражал против покупки французской машины. Капризничали под давлением американцев и французы, не соглашаясь продать «последнюю модель» с двигателями «Пратт-Уитни», о которой пишет Дементьев. Туполев со своей стороны уже в который раз призвал своих товарищей всемерно ускориться, мотивируя это престижем «фирмы» и огромной экономией народных средств.

Постановление Совмина СССР о создании скоростного пассажирского самолета Ту-124А с расположением двигателей типа Д-20П в хвостовой части фюзеляжа вышло 1 августа 1960 года. Требовалось построить 40-

местный самолет с максимальной скоростью 1000 км/ч, крейсерской — 800–900 км/ч на высоте 10–12 тысяч метров. Практическая дальность полета на крейсерской скорости должна быть 1500 километров, максимальная — 2 тысячи километров.

Первые проработки машины выявили возможность создания ее на базе пассажирского Ту-124, проходившего в то время заводские испытания.

Эскизный проект, в котором подтверждалась возможность получения крейсерской скорости 800 км/ч при заданной дальности 1500 километров, заказчику предъявили 1 апреля 1961 года. Несколько улучшались экономические характеристики: коммерческая нагрузка возросла с 5 тысяч до 6 тысяч килограммов, а число пассажирских мест до 46 в туристском варианте и до 58 в экономическом. Двигатели Д-20П заменялись на Д-20П-125 со взлетной тягой по 5800 килограммов.

После завершения работы макетной комиссии в 1961-м «Аэрофлот» выпустил уточненные требования на Ту-124А. ОКБ-156 предлагалось довести коммерческую нагрузку до 7 тысяч килограммов при полете на расстояние 1500 километров и до 4 тысяч килограммов — на дальность 3 тысячи километров. При этом допускалось увеличение длины разбега и пробега до 900 метров. Количество пассажирских мест возрастало до 65–70.

В начале 1962 года на опытном заводе № 156 началась сборка первого Ту-124А из агрегатов, изготовленных на заводах-смежниках. На первом этапе проектирования и постройки прототипа работами по самолету руководил Д. С. Марков. Затем его сменил Л. Л. Селяков^[83], перешедший в ОКБ-156 из ОКБ-23 В. М. Мясищева.

На проектирование и постройку опытного самолета ушло три года. 29 июля 1963 года экипаж во главе с заслуженным летчиком-испытателем СССР, впоследствии Героем Советского Союза А. Д. Калиной совершил на Ту-124А первый полет. Вторым пилотом был летчик-испытатель Е. А. Горюнов (впоследствии заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой России), в дальнейшем его сменил Герой Советского Союза Н. Н. Харитонов.

Практически одновременно с Ту-124А появился аналогичный английский самолет ВАС111, совершивший первый полет 20 августа 1963-го. Летные испытания ВАС111 до октября 1963-го проходили довольно успешно и даже с некоторым опережением по отношению к Ту-124А. Но 22 октября произошла катастрофа.

Опытный ВАС111 в полете с выпущенными во взлетное положение закрылками при достижении минимальной скорости попал в еще не

изученный режим «глубокого сваливания». Оперение самолета, вышедшего на большие углы атаки, попало в спутную струю от гондол двигателей. Система управления рулями высоты не смогла преодолеть аэродинамические нагрузки на них в этой ситуации, и все усилия пилотов уменьшить углы атаки оказались тщетны. Самолет, парашютируя, ударился о землю, похоронив под собой экипаж.

Причины катастрофы ВАС111 учли в ОКБ-156 и на фирме «Дуглас». На строившемся прототипе ДС-9 и последующих Ту-124А (с 20 ноября 1963 года — Ту-134) устанавливается горизонтальное оперение с площадью, увеличенной на 30 процентов.

Летные испытания прототипа («нулевки») закончились 6 ноября 1964-го. 9 сентября 1964 года совершил первый полет дублер харьковского завода еще со старым горизонтальным оперением и салоном, рассчитанным на 64 пассажира.

Не дожидаясь появления доработанной машины, решили поскорее завершить заводские испытания дублера с последующей передачей его в ГК НИИ ВВС. В декабре машину передали в Чкаловскую.

А14 января 1966 года, выполняя очередной испытательный полет, Ту-134 потерпел катастрофу, унеся жизни восьми человек во главе с командиром корабля летчиком-испытателем С. В. Евсеевым.

После серии катастроф с Ту-104 все пассажирские самолеты стали испытываться на больших углах атаки, вплоть до сваливания. Не миновала эта участь и Ту-134. С этой целью вторую серийную машину оборудовали хвостовым фюзеляжным противоштопорным парашютом и горизонтальным оперением увеличенной площади. Испытания проводились с октября 1966-го по февраль 1967-го.

С марта по июль 1967-го проходил второй этап совместных государственных испытаний самолета с участием НИИ ГВФ. В этом же году с апреля по август проводились эксплуатационные испытания Ту-134 первых серий со взлетной массой до 45 тонн, рассчитанных на 72 пассажира. В сентябре 1967-го первый Ту-134 совершил пассажирский рейс на трассе Москва — Адлер.

Впервые в практике отечественного самолетостроения конструкция Ту-134 и его летные данные прошли международный контроль, а сама машина получила международный сертификат летной годности. Польская государственная инспекция выдала 9 ноября 1969 года сертификат на соответствие Ту-134 британским нормам летной годности (BCAR). Ту-134 всех модификаций имели сертификаты на соответствие международным нормам (ICAO) по шуму на местности, что позволяло использовать их на

международных линиях.

На создание Ту-134 затратили десять лет и три месяца, в том числе три года на проектирование и постройку прототипа. На доводку и испытания ушло четыре года и три месяца. Со временем Ту-134 в «Аэрофлоте» взял на себя львиную долю перевозок на ближнемагистральных трассах. По уровню шума и вибраций в пассажирском салоне самолеты были самыми комфортабельными в «Аэрофлоте». Топливную эффективность удалось поднять в последних модификациях с 55 до 34–39 г/кресло*км, а количество пассажиров — до 80–90. До начала 1990-х парк Ту-134 только в СССР перевез около пятисот миллионов пассажиров и сегодня продолжает работать на линиях стран СНГ и в ВВС.

За создание семейства самолетов Ту-134 в 1972-м руководство ОКБ имени А. Н. Туполева, смежных предприятий и ГВФ удостоились Государственной премии.

К началу XXI века самолет перевез более шестисот миллионов пассажиров. В 2009 году в России эксплуатировалось около ста самолетов этого типа.

Всего было построено 852 самолета Ту-134, 69 самолетов были потеряны в двадцати странах мира, из них 40 погибли в катастрофах.

Знания и опыт, приобретенные в послевоенный период при разработке, испытаниях, доводке и эксплуатации первых реактивных пассажирских самолетов, позволили коллективу ОКБ А. Н. Туполева в начале 1960-х годов приступить к работам над среднемагистральным пассажирским самолетом следующего поколения. Первые пассажирские самолеты с газотурбинными двигателями Ту-104 и Ту-114 родились на базе боевых самолетов Ту-16 и Ту-95, Ту-124. Ту-134 по многим основным техническим решениям был все-таки удачным развитием идей, заложенных в туполевском реактивном пассажирском первенце. В отличие от них программа создания нового среднемагистрального пассажирского самолета, получившего обозначение Ту-154, стала для коллектива ОКБ первым пассажирским самолетом, не имевшим даже в «праотцах» военного прототипа. Самолет Ту-154 с самого начала разрабатывался по канонам проектирования пассажирской машины с предварительным изучением предполагаемых потребностей на подобный самолет со стороны гражданского воздушного флота на ближайшие 15–20 лет, то есть до начала 1980-х годов. Изначально в проекте самолета предполагалось внедрить большое количество технических новаций, позволявших построить самолет, существенно превосходящий по многим параметрам сразу несколько типов отечественных пассажирских самолетов и поэтому

способный заменить их в эксплуатации. Одновременно ставилась задача создать лайнер, не уступающий по своим параметрам проектирующемуся в США самолету того же класса «Боинг-727».

В начале 1960-х годов на воздушных линиях «Аэрофлота» средней протяженности от 1500 до 3500 километров прочно обосновались самолеты Ту-104, Ил-18 и Ан-10. Из них Ту-104 и его модификации обладали самой большой крейсерской скоростью и обеспечивали наилучший комфорт. У Ан-10 были наилучшие взлетно-посадочные характеристики, у Ил-18 — наибольшие дальности полета и экономические показатели. Отечественный гражданский воздушный флот имел в своем распоряжении три разных пассажирских самолета одного класса, что порой приводило к сложностям в эксплуатации самолетов, конструктивно отличавшихся друг от друга.

Поэтому именно в этот период на повестку дня встал вопрос о замене трех разнотипных самолетов, эксплуатировавшихся практически на одних и тех же авиалиниях, одним. При этом выдвигалось условие: новая машина должна была вобрать в себя лучшие качества своих предшественников, с учетом некоторых новых нормативных требований к пассажирским самолетам, которые как раз начали вводить в период создания Ту-154, в частности, более жесткие требования к взлетно-посадочным характеристикам. Мыслилось, что новый самолет будет создаваться с учетом последних достижений отечественного и мирового самолетостроения. Предварительные работы по самолету заняли около двух лет, и в ходе аванпроектов и эскизного проектирования самолет претерпел ряд изменений, сохраняя основные идеи, заложенные в первоначальный проект.

Работы в ОКБ по поиску наиболее оптимального облика будущего самолета возглавил начальник отдела технических проектов С. М. Егер. Первые работы по самолету Ту-154 начались еще в 1963 году и первоначально явились логическим развитием самолета Ту-104, но с новой хвостовой частью под три двигателя типа НК-8, с сохранением остальной части фюзеляжа и крыла Ту-104Б (проект Ту-104Д). Проект Ту-104Д на начальном этапе поисков наиболее рациональной компоновки использовался как исходный. В 1964 году был подготовлен проект самолета, уже имевший обозначение Ту-154. По компоновке самолет был аналогичен Ту-104Д, но имел диаметр фюзеляжа 3,8 метра и был рассчитан на 109 пассажирских мест в варианте компоновки пассажирской кабины первого класса и на 141 место в экономическом варианте. Носовая часть фюзеляжа по типу Ту-104 с остеклением штурманской кабины и с РЛС типа РОЗ-1. С целью обеспечения нормальной работы центрального двигателя

входная часть его воздухозаборника была выполнена под небольшим положительным углом к вертикальной оси. Параллельно рассматривался вариант самолета Ту-154 с несколько измененными формой киля и расположением стабилизатора и центрального воздухозаборника, напоминавшими «Боинг-727»: носовая часть без штурманской кабины с носовым обтекателем РЛС.

К середине 1965 года на базе большого числа предварительных проектов и технических предложений сложился облик нового самолета, рассчитанного на транспортировку 18 тонн коммерческой нагрузки на расстояние 2850–4000 километров с крейсерской скоростью 900 км/ч, 5800 килограммов коммерческой нагрузки на 5800–7000 километров с крейсерской скоростью 850 км/ч, способного эксплуатироваться с аэродромов 2-го класса.

24 августа 1965 года вышло постановление Совета министров СССР, поручавшее ОКБ А. Н. Туполева спроектировать и построить среднемагистральный пассажирский самолет Ту-154 с тремя турбовентиляторными двигателями типа НК-8-2 с взлетной тягой 9500 килограммов каждый. Следует отметить, что по данному проекту среднемагистрального самолета был объявлен конкурс, в котором, кроме ОКБ А. Н. Туполева, участвовало ОКБ С. В. Ильюшина. ОКБ Ильюшина предложило проект трехдвигательного самолета с тремя двигателями типа Д-30 с взлетной тягой 6800 килограммов, проекты имели обозначения Ил-72/Ил-74 (Ил-74 — более поздний проект с увеличенным числом пассажиров).

По результатам конкурса заказ на новый самолет получило ОКБ А. Н. Туполева, так как проект Ту-154 наиболее полно отвечал требованиям эксплуатации и вбирал в себя все передовое, что было на тот период в теории и практике отечественного самолетостроения. Серийное производство самолета предполагалось развернуть на московском заводе № 30 («Знамя труда», ныне МАЛО), но впоследствии серия была передана на завод № 18 (КуАЗ) в Куйбышеве (ныне вновь Самара). 20–21 ноября 1965 года были утверждены тактико-технические требования на самолет Ту-154. В декабре 1965 года состоялась макетная комиссия. В ОКБ тем временем подготавливались чертежи для опытного производства и разворачивалось строительство первого экземпляра самолета на опытном заводе ММЗ «Опыт».

Компоновочно Ту-154 решался по схеме самолета Ту-134 с расположением силовой установки в хвостовой части фюзеляжа. В то время это была широко распространенная конфигурация, принятая

многими авиационными фирмами, и самолет Ту-154 не был исключением. Аэродинамическая увязка, подбор профилей крыла в сочетании с высокой тяговооруженностью позволили добиться самой большой крейсерской скорости по сравнению с другими пассажирскими машинами аналогичного типа — до 950 км/ч при одновременном обеспечении хороших характеристик устойчивости и управляемости во всем диапазоне скоростей и высот полета.

Перед создателями самолета стояла задача сочетания максимальной экономичности с максимальной безопасностью полета. С точки зрения экономичности наиболее предпочтительной была двухдвигательная схема, а согласно требованиям принятой в те годы концепции считалось, что наиболее безопасной является четырехдвигательная, для Ту-154 была выбрана промежуточная трехдвигательная схема: два двигателя по бокам в хвостовой части на пилонах и один — внутри хвостовой части фюзеляжа с воздухозаборником в форкиле и S-образным каналом. Проект самолета Ту-154 отличало от большинства современных ему пассажирских самолетов более высокая тяговооруженность. В отличие от западного аналога «Боинга-727» Ту-154 был оптимизирован на полеты на крейсерских высотах 11–12 тысяч метров (для «Боинга» — 7600–9150 метров), при этом было принято крыло относительно большой площади — 180 м² (для «Боинга» — 145 м²). Удачное сочетание обоих параметров позволило в результате получить минимальные крейсерские расходы топлива самолета.

В ходе проектирования ОКБ делало ставку на широкий диапазон использования самолета. Пассажирский салон Ту-154 был разделен буфетом-кухней и средним вестибюлем на два — передний и задний. В основном варианте компоновки в обоих салонах предлагалось разместить 158 пассажиров по шесть в ряд с шагом кресел 0,75 метра. Блоки кресел устанавливались на рельсах и могли перемещаться по ним с фиксацией через каждые 30 миллиметров, что позволяло менять шаг кресел и давало возможность размещать в салоне, в зависимости от класса, от 110 до 164 пассажиров.

Создатели самолета Ту-154 старались уделить особое внимание комфорту. Изящная отделка пассажирских салонов, продуманная компоновка кресел, автоматическая система регулирования давления воздуха и особый микроклимат должны были удовлетворить самого взыскательного пассажира.

В 1968 году на опытном производстве были построены два первых самолета Ту-154: один для летных, второй для статических испытаний.

Первая машина во второй половине 1968 года была передана для проведения летных испытаний. Второй самолет проходил тестирование в лаборатории статических испытаний ОКБ с ноября 1968-го по май 1971 года, параллельно с летными испытаниями.

Первый полет опытного самолета Ту-154 состоялся 3 октября 1968 года; машину поднял в воздух экипаж в составе командира корабля Ю. В. Сухова, второго пилота Н. Н. Харитонов, бортинженера В. И. Евдокимова. На борту находились также ведущий инженер по испытаниям Л. А. Юмашев, инженер-экспериментатор — Ю. Г. Ефимов и бортэлектрик Ю. Г. Кузьменко. После этапа доводок и первых полетов самолет был передан на так называемые совместные испытания, проводимые в два этапа. Первый этап практически соответствовал заводским испытаниям и проводился силами ММЗ «Опыт» на аэродроме ЛИИ. Он начался в декабре 1968 года и закончился в январе 1971-го, второй этап, соответствующий Государственным испытаниям, — с июня по декабрь 1971 года. Ту-154 участвовали экипажи, которые возглавляли выдающиеся летчики-испытатели: С. Т. Агапов, В. П. Борисов, И. К. Ведерников, Б. И. Веремей, Е. А. Горюнов, Н. Е. Кульчицкий, В. М. Матвеев, А. И. Талалакин, В. И. Шкатов.

Очень тепло относился Андрей Николаевич к ведущему инженеру-испытателю, человеку неукротимой энергии, глубоких знаний, выдающегося оптимизма и здоровья, настоящему «фанату» авиации В. Н. Бендерову, работавшему у Туполева с 1953 года. Он занимал должность начальника Летно-экспериментальной станции ОКБ-156 и был ведущим инженером по летным испытаниям Ту-104, Ту-22М, Ту-134, Ту-154, Ту-144. Туполев дважды ходатайствовал перед генерал-полковником Н. П. Каманиным — заместителем главкома по космосу с просьбой о зачислении В. Н. Бендерова в отряд космонавтов.

«Звонил Андрей Николаевич Туполев. Старик вторично хлопчет за Бендерова. Бендерову уже под 40. Я сказал Андрею Николаевичу, что в ближайшие годы старше 30 лет в космонавты брать не будем...» — писал в своих дневниках Н. П. Каманин.

Этот талантливый и красивый человек погиб при испытаниях Ту-144 в 1973 году, уже после смерти Андрея Николаевича.

Одновременно с началом испытаний Ту-154 шла подготовка и развертывание серийного производства самолета на КуАЗе (самолет был запущен в серию в 1968-м). Предварительно для этого ОКБ пришлось перерабатывать серийную технологию и вносить в конструкцию необходимые изменения, отвечавшие специфике и организации

производства КуАЗа (первоначально Ту-154 предполагалось серийно строить на московском заводе «Знамя труда», но из-за большой загруженности завода производством истребителей МиГ-21 и освоением первых МиГ-23 серию Ту-154 передали в Куйбышев). Все это не могло не отразиться на сроках постройки и качестве первых серийных машин, первые из которых начали летать в 1970 году и которые стали фактически предсерийными самолетами и приняли участие в совместных испытаниях. Однако, несмотря на серьезные трудности, КуАЗ за сравнительно короткий срок выпустил головную партию и доработал ее в соответствии с результатами государственных и эксплуатационных испытаний.

Все работы по созданию и доводке самолета Ту-154 на первом этапе возглавлял главный конструктор Д. С. Марков, а затем С. М. Егер. Именно на них легли все основные проблемы, связанные с испытаниями и освоением в серии самолета. С 25 мая 1975 года руководителем работ по самолету Ту-154 был назначен А. С. Шенгардт, ставший затем главным конструктором по этой машине и ее многочисленным модификациям, который руководил и руководит до настоящего времени всем комплексом работ, связанных с совершенствованием Ту-154.

В ходе первого этапа испытаний в 1969 году опытный самолет Ту-154 демонстрировался на салоне в Ле-Бурже.

Через год начались эксплуатационные испытания предсерийных самолетов на линиях «Аэрофлота».

Новый магистральный самолет Ту-154 поступил во Внуково в конце 1970 года. В мае 1971 года его начали использовать для перевозки почты из Москвы в Тбилиси, Сочи, Симферополь и Минеральные Воды. На трассы «Аэрофлота» лайнер вышел в начале 1972 года. Свой первый регулярный рейс Москва — Минеральные Воды Ту-154 совершил в день 49-й годовщины «Аэрофлота» — 9 февраля 1972 года. Рейс выполнил экипаж командира корабля Е. И. Багмута.

В 1980-е годы самолеты Ту-154 различных модификаций стали самыми массовыми самолетами «Аэрофлота». Они выполняли и выполняют полеты по маршрутам, связывающим практически все крупные города СССР. В летние периоды они стали основным «перевозчиком» туристов и отдыхающих в южные города страны. Самолеты Ту-154 совершали полеты более чем в 80 городов Европы, Азии и Африки, неоднократно представлялись на различных международных выставках и авиационных салонах.

К 2009 году было выпущено 935 самолетов Ту-154. В 2010 году их выпуск планировалось прекратить, поставив заказчикам еще пять машин.

«За время эксплуатации на Ту-154 было перевезено 1,2 миллиарда пассажиров», — заявил на пресс-конференции, посвященной 30-летию с начала эксплуатации самолета, главный конструктор ООО «Туполев» Александр Шенгардт. Наряду с «Боингом-747» этот тип стал самым массовым авиаперевозчиком в истории авиации.

Последними пассажирскими самолетами, разрабатывавшимися в ОКБ А. Н. Туполева при его жизни, стали «малые аэробусы» Ту-164 и Ту-184. Ту-164 фактически являлся модернизацией Ту-134. Он должен был иметь существенно более высокую скорость и обладать увеличенным и упрочненным новым фюзеляжем. Ту-184 для ОКБ Туполева был оригинальной машиной, предполагавшей крепление двух двигателей Д-30М на не любимых Андреем Николаевичем пилонах. Эти разработки так и остались на уровне технических предложений и аванпроектов.

Технический прогресс сделал авиацию достоянием многих. Большинство людей, живущих в развитых странах, много раз в жизни совершали перелеты в пассажирских самолетах, экономя время, решая неотложные дела, что было осуществить непросто еще в первой половине XX века.

Когда А. Н. Туполев создал свой первый самолет, число пассажиров, перевезенных в СССР за год, не достигало и тысячи человек. С 1940 по 1950 год объем пассажироперевозок в СССР возрос в 3,5 раза и достиг 2,2 миллиона человек. В 1960 году было перевезено 16 миллионов пассажиров, в 1965-м — 42,1 миллиона, в 1972 году, в год смерти Андрея Николаевича, — более 80 миллионов пассажиров, а в 1976 году это число превысило 100 миллионов человек. К концу 1980-х «Аэрофлот» (бывший тогда монополистом гражданской авиации в СССР) перевез более 140 миллионов пассажиров.

...Во второй половине XX века самолет широко шагнул в жизнь большинства населения развитых стран, существенно экономя время, расширяя возможности, нивелируя трудности, быстро став привычным предметом быта, как автомобиль, телефон, стиральная машина. Среди лайнеров, летавших над территорией бывшего СССР, Китая, Восточной Европы, десятков других стран мира, машины с маркой «Ту» были самыми распространенными.

Не будет преувеличением сказать, что доля труда, таланта и организационной воли Андрея Николаевича Туполева присутствует сегодня в каждом типе самолета, поднимающегося в воздух, независимо от страны, где он сделан.

Сверхзвуковой пассажирский

Успешное создание сверхзвуковых боевых самолетов, в том числе и тяжелых, способствовало благоприятной обстановке для изучения возможности создания сверхзвукового пассажирского самолета (СПС).

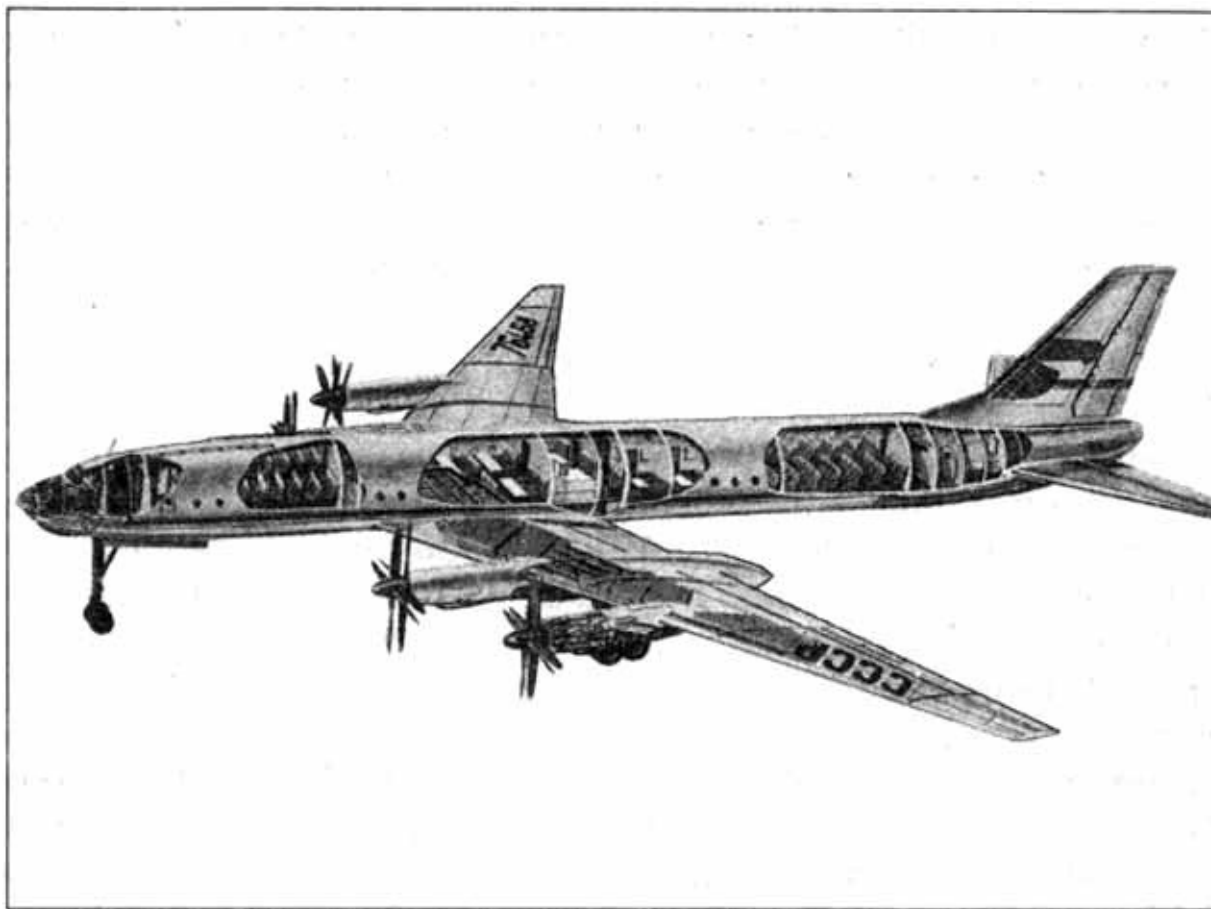
История появления предварительных проектов таких самолетов уходит своими корнями в первые послевоенные годы, когда в США, Франции и Великобритании было предложено несколько гипотетических проектов, весьма далеких по предлагаемым решениям от практической реализации.

Во второй половине 1950-х годов по обе стороны «железного занавеса» появляются сначала опытные, а затем и серийные сверхзвуковые тяжелые самолеты военного назначения, и практически сразу на их базе ведущие мировые авиационные фирмы подготавливают проекты СПС различных аэродинамических и компоновочных схем. Детальный анализ и дальнейшая проработка предложенных проектов пассажирских самолетов на базе первых сверхзвуковых бомбардировщиков показали, что создание эффективного и при этом экономически конкурентоспособного пассажирского самолета путем модификации военного прототипа — задача крайне сложная (в отличие от процесса создания первых реактивных пассажирских самолетов на базе дозвуковых тяжелых боевых самолетов). Первые сверхзвуковые боевые тяжелые самолеты по своим конструктивным решениям в основном отвечали требованиям сравнительно кратковременного полета на сверхзвуке. Для СПС требовалось обеспечить длительный крейсерский полет на скоростях, больших 2М, а специфика перевозки пассажиров в большой герметичной кабине требовала значительного повышения надежности работы всех элементов конструкции самолета в условиях более интенсивной эксплуатации и увеличения длительности полетов на сверхзвуковых режимах.

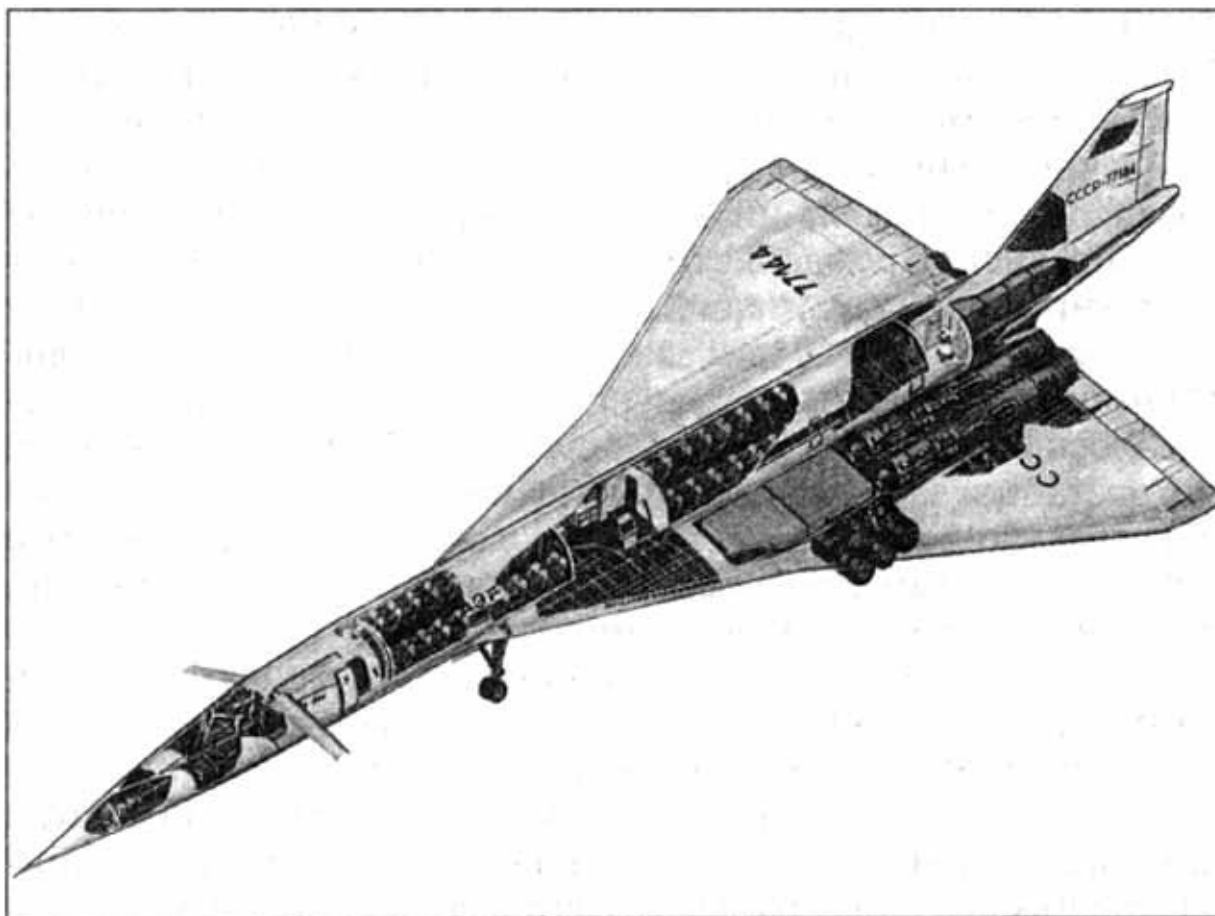
Постепенно анализируя и оценивая все возможные варианты технических решений, ведущие авиационные специалисты, как в СССР, так и на Западе, пришли к твердому мнению, что экономически эффективный СПС необходимо проектировать как принципиально новый тип летательного аппарата.

В ОКБ А. Н.Туполева к проектированию СПС подошли в начале 1960-х годов. Первые технические предложения ОКБ в основном базировались на проектах дальних бомбардировщиков, прежде всего самолетов

семейства Ту-22 («105А» и «106А»), а также стратегического ударного самолета «135». В дальнейшем, когда начались работы по Ту-144, С. М. Егер предложил предварительный проект Ту-144 с двигателями НК-144, по своим компоновочным решениям повторявший проект Ту-135П.



Компоновочная схема пассажирского самолета Ту-114.



Компоновочная схема сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144.

Конечно, уже в середине 1950-х годов любое крупное КБ представляло собой большой и до автоматизма отлаженный научно-производственный организм, где роль генерального конструктора объективно была схожей, но субъективно различной. В одних КБ это был суровый и жестокий владыка, в других трепетный честолюбец, в третьих — проверенный товарищ и опытный лидер. В своем ОКБ Андрей Николаевич воплощал в себе все названные черты, исключая жестокость, честолюбие, рвачество...

Помимо ОКБ А. Н. Туполева, предварительной проработкой по этой теме в СССР занималось ОКБ-23 В. М. Мясищева, создавшее несколько выдающихся образцов тяжелых самолетов. Здесь в конце 1950-х годов были подготовлены предложения по нескольким оригинальным и свежим проектам СПС (М-53, М-55А, М-55Б и М-55В).

Начало 1960-х годов ознаменовалось развертыванием практических работ над англо-французским СПС «Конкорд» («Concorde») (начало исследований 1955–1956 годы) с крейсерской сверхзвуковой скоростью полета более 2М, с дальностью полета со 120–140 пассажирами на борту —

6000–6500 километров. Одновременно основные авиационные фирмы США, исходя из своего видения рынка будущих пассажирских самолетов, приступили к работам по проектированию значительно более крупного СПС, чем «Конкорд», предназначенного для перевозки 250–300 пассажиров с крейсерской скоростью до 3М на дальность около 8 тысяч километров (проекты фирм «Боинг», «Локхид», «Дуглас»).

Анализ условий существования будущего СПС, проведенный в СССР применительно к уровню отечественного самолетостроения и его ближайших перспектив, а также экономических возможностей страны и потребностей ГВФ, показал, что для СССР наиболее предпочтительным является создание СПС, близкого к англо-французскому «Конкорду». Перед отечественной авиационной наукой и промышленностью вставали научно-технические проблемы, с которыми наша ни дозвуковая пассажирская, ни военная сверхзвуковая авиация не сталкивались. Прежде всего для обеспечения требуемых летно-технических характеристик СПС (двухмачовый полет на дальность со 100–120 пассажирами до 6500 километров, в сочетании с приемлемыми взлетно-посадочными данными) требовалось обеспечить значительное улучшение аэродинамики самолета при крейсерских полетах на 2–2,2М. Длительный полет на скорости более 2М был связан с необходимостью обеспечения жаропрочности и жаростойкости некоторых агрегатов планера при повышенных температурах, предстояло создать теплостойкие конструкционные материалы, смазки, герметики, учесть особенности работы конструкций в условиях циклического аэродинамического нагрева.

Все эти задачи детально изучались, а при необходимости и решались в ЦАГИ, в ОКБ А. Н. Туполева, другими ОКБ, привлекавшимися к программе создания советского СПС.

Официальным основанием для начала работ по отечественному СПС первого поколения (СПС-1), получившему обозначение Ту-144, стало постановление Совета министров СССР от 16 июля 1963 года и приказ Министерства авиационной промышленности от 26 июля того же года.

ОКБ А. Н. Туполева предписывалось спроектировать и построить сверхзвуковой пассажирский самолет с крейсерской скоростью полета 2300–2700 км/ч, практическая дальность полета на сверхзвуке с 80–100 пассажирами оговаривалась в 4000–4500 километров; а в перегрузочном варианте, с дополнительными топливными баками и с 30–50 пассажирами, — 6000–6500 километров. Эксплуатация таких самолетов предполагалась с аэродромов первого класса при нормальной взлетной массе машины в 120–130 тонн. В 1966–1967 годах предполагалось построить пять экземпляров

Ту-144 (из них два экземпляра для прочностных испытаний).

Двигатели для Ту-144, в соответствии с рекомендациями ЦИАМ, задавались двухконтурными турбовентиляторными с форсажными камерами. ОКБ Н. Д. Кузнецова на основе газогенератора ДТРД НК-8 предписывалось создать для будущего советского СПС ДТРДФ, получивший обозначение НК-144, с взлетной тягой 20000 кгс и удельным расходом топлива на крейсерском сверхзвуковом режиме на уровне 1,35–1,45 кг/кгс*ч. Следует отметить, что успех проекта Ту-144 (как и любого другого самолета) в большой, если не в бóльшей степени зависел от успехов двигателистов. Выбор для Ту-144 ДТРДФ, работающего на форсаже на крейсерских режимах, был отнюдь не бесспорным, но давал возможность получить для Ту-144 менее напряженный в температурном отношении двигатель, а соответственно более надежный и менее дорогой, для выполнения полетов в широком диапазоне высот и скоростей, чем в случае выбора одноконтурного турбореактивного двигателя. Большие сомнения вызывала возможность получения умеренных расходов топлива на крейсерских режимах на данном типе двигателя и, как следствие, обеспечение требуемой дальности полета. Еще при проектировании сверхзвуковых стратегических носителей М-50/М-52 и М-56 в ОКБ Мясищева, а также в ходе проработки СПС М-53 и М-55, там получили расчетные результаты, говорящие о том, что развить приемлемую сверхзвуковую дальность полета на тяжелом самолете вполне реально при условии использования двигателей с удельным расходом топлива в пределах 1,2 кг/кгс*ч. Такой двигатель в опытных экземплярах к началу 1960-х годов в СССР был создан — это был одноконтурный бесфорсажный турбореактивный двигатель «16–17» (взлетная тяга 18000 кгс, удельный расход топлива на крейсерском режиме 1,15 кг/кгс*ч), разработанный в ОКБ-16 П. Ф. Зубца.

Проектирование Ту-144 Андрей Николаевич решил поручить отделению «К», занимавшемуся до этого беспилотной техникой и имевшему достаточный опыт в области освоения длительного полета со скоростями, превышающими 2М (ударный беспилотный самолет Ту-121, беспилотные самолеты-разведчики — серийный Ту-123 и опытный Ту-139). Главным конструктором и руководителем работ по теме Ту-144, при активной поддержке министра обороны Д. Ф. Устинова и министра авиационной промышленности П. В. Дементьева, Андрей Николаевич назначил своего сына — Алексея Андреевича Туполева. Это решение вызвало недовольство некоторых старых помощников Андрея Николаевича, прежде всего С. М. Егера.

Именно под руководством Алексея Андреевича, с привлечением лучших сил отечественной авиационной науки и техники, в отделении «К» рождалась идеология и будущий облик Ту-144.

В дальнейшем, после смерти А. Н. Туполева и назначения А. А. Туполева руководителем предприятия, темой Ту-144 руководили Ю. Н. Попов и Б. А. Ганцевский. СПС Ту-144 был одной из главных и наиболее престижных тем в деятельности ОКБ имени Туполева и всего Министерства авиационной промышленности в течение полутора десятилетий.

В ходе проработки аэродинамической компоновки Ту-144 в ОКБ и в ЦАГИ рассматривалось несколько десятков возможных вариантов. Изучалась «нормальная» схема с горизонтальным оперением в хвостовой части фюзеляжа, от нее отказались. Отказались и от схемы «утка», оценив проблему влияния дестабилизатора на основное крыло. Остановились на схеме низкоплана — «бесхвостки» с крылом, образованным двумя плоскостями: треугольника, переходящего в трапецию, с углом стреловидности по передней кромке 78 градусов — для передней наплывной части и 55 градусов — для задней части. Самолет нес четыре ДТРДФ, размещенных под крылом, оснащался вертикальным оперением, расположенным на продольной оси самолета, трехопорным убирающимся шасси.

В конструкции планера машины главным образом использовались традиционные алюминиевые сплавы. Крыло образовывалось из симметричных профилей и имело сложную крутку в двух направлениях: в продольном и поперечном. Этим достигалось наилучшее обтекание поверхности крыла на сверхзвуковом режиме, кроме того, подобная крутка содействовала улучшению продольной балансировки на этом режиме. Конструкция крыла многолонжеронная, с мощной работающей обшивкой из сплошных плит, выполненных из алюминиевых сплавов, центральная часть крыла и элевоны изготовлялись из титановых сплавов. Аэродинамическая форма фюзеляжа выбиралась из условий получения минимального сопротивления на сверхзвуковом режиме. Добиваясь этого, пошли даже на некоторое усложнение конструкции самолета. Характерной особенностью Ту-144 была опускающаяся при взлете и посадке остекленная носовая часть фюзеляжа перед пилотской кабиной, что обеспечивало хороший обзор на больших взлетно-посадочных углах атаки, присущих самолету с крылом малого удлинения.

Четыре ДТРДФ НК-144 разместили под крылом близко друг к другу. Каждый двигатель имел свой воздухозаборник, причем два соседних

воздухозаборника объединялись в общий блок. Работа каждого воздухозаборника обеспечивалась автоматической системой управления, которая изменяла положение панелей клина распределения и створки перепуска в зависимости от режима работы двигателя НК-144. Длина мотогондол определялась размерами двигателей и выработанными требованиями ЦАГИ и ЦИАМ к обеспечению необходимой длины каналов воздухозаборников для оптимальной работы двигателей.

Предполагалось, как и на «Конкорде», ввести систему торможения на посадке за счет реверса двигателей, реверс планировалось установить на два крайних двигателя (систему реверса вовремя не довели, в результате опытная и серийные машины эксплуатировались с тормозным парашютом). Относительно тонкое крыло требовало уменьшения размера колес, в результате в основных стойках шасси использовалась двенадцатиколесная тележка с колесами сравнительно небольшого диаметра. Основной запас топлива размещался в крыльевых кессон-баках. Работы по выбору оптимальной аэродинамической схемы Ту-144 в ОКБ возглавлял Г. А. Черемухин, вопросами оптимизации силовой установки по проекту занималось подразделение во главе с В. М. Вулем. На Ту-144 фактически были применены многие принципиальные решения дистанционной системы управления.

Живые воспоминания об одном из посещений генеральным конструктором отдела систем автоматического управления в то время оставил его бывший работник В. А. Свиридов: «Вскоре в том же помещении гидромеханической лаборатории воздвигли полномасштабные стенды Ту-154, Ту-144, Ту-22М. Этому предшествовало неожиданное (для нас) появление в отделе Андрея Николаевича Туполева. Событие, прямо скажем, совсем неординарное. Он появился совсем один в неудачное для работников время — то есть когда почти никого в отделе не было. Дежурный по отделу сидел спиной к двери, читал книжку, мерно раскачиваясь на стуле (вернее, на двух его задних ножках). В отделе же находилось человека три, включая меня.

Андрей Николаевич ловко выдернул стул из-под находящегося в неустойчивом положении дежурного. Им был Боря — молодой крепкий парень, мастер спорта по десятиборью. Эти качества позволили ему проделать какой-то немыслимый кульбит, но не упасть. Более того, он мгновенно встал в стойку и приготовился к отпору, решив в первый момент, что это шутка друзей (а шутить у нас очень любили!).

А Туполев, не обращая больше на Борю ни малейшего внимания, уселся на конфискованный стул и устремил свой взор на пустующий отдел.

— Где Каштанов? В командировке? А остальные где?! — своим тонким голосом спросил Андрей Николаевич. Старшим среди нас в тот торжественный исторический момент был Хрусталев. Ему и принадлежал исторический ответ: „Остальные все на базе!“ (имелась в виду летно-испытательная база в Жуковском; я по молодости этого не знал и решил, что речь идет об овощной базе).

— А ты что делаешь? В носу ковыряешь? — продолжал вопрошать отец русской авиации.

— Моделирую я! — смело ответил Хрусталев...

Уже через несколько секунд сведения о нахождении в отделе САУ Генерального конструктора достигли заинтересованных начальственных лиц, и они волшебным образом материализовались вокруг Андрея Николаевича. Вся группа больших и малых командиров прошла в находившийся рядом стендовый зал. На почтительном расстоянии и мы потянулись за ними, рискуя навлечь на себя царское неудовольствие. Но Туполеву было не до молодых людей, восхищенно глазающих на него. Он осматривал помещение и находившиеся в нем стенды предыдущего поколения машин, а также новые „самodelки“. В число последних входили стенд „шасси“ для Ту-144 и Валеркин стендик. Вот тут и был отдан приказ — все стенды снести, освободив место для новых стендов. Честно говоря, я впервые так близко наблюдал принятие „крутых“ решений. Всегда грустно, когда сносятся плоды человеческого труда (пусть даже и устаревшие). Правда, Валеркин стендик пощадили, и он еще долго служил для отработки частных задачек».

Постройка первого опытного самолета Ту-144 («044») началась в 1965 году, одновременно строился второй экземпляр для статических испытаний. Опытная «044» первоначально рассчитывалась на 98 пассажиров, позднее это число было увеличено до 120. Соответственно, расчетная взлетная масса увеличилась со 130 тонн до 150 тонн. Опытная машина строилась в Москве в цехах ММЗ «Опыт», часть агрегатов изготовлялась на его филиалах. В 1967 году была закончена сборка основных элементов самолета. В конце 1967 года опытную «044» перевезли в Жуковскую летную и доводочную базу, где в течение всего 1968 года осуществлялись доводочные работы и доукомплектование машины недостающими системами и агрегатами.

Одновременно на аэродроме ЛИИ начались полеты самолета-аналога МиГ-21И, созданного на базе истребителя МиГ-21С. Аналог создавался в ОКБ А. И. Микояна и имел крыло, геометрически и аэродинамически подобное крылу опытного «044». Всего было построено две машины этого

типа, на них летали многие летчики-испытатели, в том числе и те, которым предстояло испытывать Ту-144, в частности Э. В. Елян. Самолет-аналог летал до скорости 2500 км/ч; материалы этих успешных полетов послужили основой для окончательной корректировки формы крыла Ту-144.

В конце 1968 года опытный «044» был готов к первому полету. На машину назначили экипаж: командир корабля — заслуженный летчик-испытатель Э. В. Елян (26 апреля 1971 года за испытания Ту-144 удостоен звания Героя Советского Союза); второй пилот — заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза М. В. Козлов; ведущий инженер-испытатель В. Н. Бендеров и бортинженер Ю. Т. Селиверстов. Учитывая новизну и необычность новой машины, ОКБ пошло на неординарное решение: впервые на опытную пассажирскую машину решили установить катапультируемые кресла экипажа. В течение месяца проводились гонки двигателей, пробежки, последние наземные проверки систем. С начала третьей декады декабря 1968 года «044» находился в предстартовой готовности, машина и экипаж были полностью готовы к первому вылету, но в течение всех этих десяти дней над аэродромом ЛИИ не было погоды, и опытный Ту-144 оставался на земле.

Наконец, в последний день уходящего 1968 года, опытная машина впервые оторвалась от взлетной полосы аэродрома ЛИИ в Жуковском и быстро набрала высоту. Первый полет продолжался 37 минут.

Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза М. Л. Галлай, к тому времени уже оставивший испытательную работу, так запомнил тот вылет:

«31-го с утра не было ни облачности, ни ветра.

Был густой туман...

Чтобы, в случае если распогодится, не терять зря ни одной лишней минуты (их, эти минуты, уже приходилось брать на штучный учет!), экипаж — летчики Э. В. Елян и М. В. Козлов, ведущий инженер В. Н. Бендеров и бортовой инженер Ю. Т. Селиверстов — заняли свои места в кабине „сто сорок четвертого“. В воздух для разведки погоды ушел вспомогательный Ту-124. С его борта сообщают, что с воздуха видимость немного лучше, чем на земле... Мы сидим в ярко-оранжевом автофургоне руководителя полетов вшестером: главный конструктор — сын Генерального Алексей Андреевич Туполев, руководитель испытательного подразделения, в прошлом известный боевой летчик и летчик-испытатель Алексей Сергеевич Благовещенский, руководитель полетов Алексей Петрович Шелякин и еще два или три человека... В нескольких метрах от

нас стоит черный лимузин Андрея Николаевича. Получив сведения авиаразведки, Туполев подумал с полминуты. Затем вышел из машины, укоризненно посмотрел вверх, подошел к нашему фургону, встал в дверях и потребовал микрофон радиопередатчика. Несколько секунд ушло на освоение этой техники: что нажимать, что отпускать, что прижимать к уху, а что подносить ко рту и так далее. А потом произошел диалог, может быть, не очень строго соответствующий букве правил радиообмена, но, со всех прочих точек зрения, весьма, небезынтересный.

— Ноль сорок восемь, это я, — сказал, не мудрствуя лукаво, прямо в эфир Туполев.

Елян, по-видимому, ни разу не усомнился, кто может представиться по радио подобным образом, и быстро ответил:

— Я — ноль сорок восемь, Вас понял.

Однако Туполев счел полезным дополнительно уточнить:

— Это я — Андрей Николаевич...

— Понял, понял, ноль сорок восемь слушает.

— Как ваше мнение? Как оцениваете обстановку?

На этот прямой вопрос ответ с борта самолета последовал немедленно, без паузы. Судя по всему, экипаж, сидя на своих местах, зря времени тоже не терял и уж, во всяком случае, по основному в данный момент вопросу — лететь или не лететь, — свое мнение составить успел:

— Обстановка имеет свои сложности, но работать можно.

— Ну, тогда давай, потихонечку трогай! — скомандовал Генеральный, проявив неожиданную эрудицию в области современного песенного репертуара.

— Понял Вас!

— ...И песню в пути не забудь! — Оказывается, Туполев, в отличие от большинства радиослушателей, знает не только первую строчку припева популярной песни.

— Ни в коем случае не забудем, — заверил, вписавшись в тон этого необычного радиоразговора, Елян.

— Ну, тогда ни пуха ни пера, — закончил Туполев.

И тут мы все вытянули, как гуси, шеи по направлению к динамику, сильно заинтересовавшись, что же ответит командир экипажа восьмидесятилетнему академику. Но традиции, по-видимому, оказались сильнее соображений салонного этикета, потому что Елян, услышав „ни пуха ни пера“, бодро выдал в эфир положенное:

— К черту! К черту!

Это „к черту“, весьма оперативно воспроизведенное едва ли не во всех

статьях и очерках, посвященных первому вылету Ту-144, прозвучало на редкость естественно в разговоре, бодрый, раскованный, свободный тон которого был с самого начала задан Туполевым.

Мудрый старик! Мало кто умел, так как он, когда надо, двумя-тремя фразами снять — или хотя бы ослабить — общее напряжение и создать перед сложной, ответственной работой бодрое, оптимистичное настроение...

Короткий двадцатипятисекундный разбег — и самолет оторвался от земли. Из-за опущенного (для улучшения обзора вперед) носа пилотской кабины кажется, что он о чем-то задумался. Но долго наблюдать это зрелище не пришлось: погода хоть и улучшилась, но нельзя сказать, чтобы очень намного, — уйдя в воздух, Ту-144 быстро растворился в дымке.

Прошло около получаса, и, сделав два круга, он вновь появился во мгле, заходя на посадку. Еще несколько десятков секунд — и Ту-144, звеня работающими на холостых оборотах двигателями, катится по бетону.

А потом полагался послеполетный разбор, но Туполев его отменил.

— Успеем, — сказал он....

Андрей Николаевич Туполев — и в техническом творчестве, и просто в жизни — был всегда сильнее любых внешних обстоятельств.

Он был — булат».

Итак, первый сверхзвуковой пассажирский самолет был построен и совершил свой первый полет в СССР. Первый «Конкорд» уйдет в полет только два месяца спустя — 2 марта 1969 года. 5 июня 1969 года опытный Ту-144 первый раз на высоте 11000 метров превысил сверхзвуковую скорость. К маю 1970 года машина летала на скоростях 1,25–1,6 Маха на высотах до 15000 метров. 12 ноября 1970 года в часовом полете «044» в течение получаса летал на скорости, превышающей 2000 км/ч, а на высоте 16960 метров была достигнута максимальная скорость 2430 км/ч.

В мае 1970 года в СССР приехал американский астронавт и летчик-испытатель Нейл Армстронг — первый человек, ступивший на Луну. После встречи с А. Н. Косыгиным Армстронгу, «наряду с другими мероприятиями», показали туполевское ОКБ. Разрешили познакомить его, признанного испытателя, с новым сверхзвуковым пассажирским самолетом. Астронавта привезли в Жуковский, где состоялась его встреча с патриархом советской авиации.

Андрей Николаевич был искренне рад знакомству, очень приветлив, много шутил, очаровав Армстронга, как истинного американца, подлинным чувством юмора. Туполев лично проводил астронавта к сверхзвуковой машине, у которой поджидали летчики-испытатели Э. В. Елян, М. В.

Козлов и инженер-испытатель В. Н. Бендеров. Елян поднялся с Армстронгом в кабину, показал ему управление, рассказал о некоторых особенностях машины.

— Не разрешат ли мне слетать на ней? Я сделаю все, чтобы для этого продлить свое пребывание в СССР, — не то в шутку, не то всерьез спросил заинтересованный Армстронг...

Сразу после появления Ту-144 на разочарованном советским успехом Западе началась срежиссированная влиятельными заказчиками кампания по дискредитации советского самолета. Главный конструктор АЛТК имени А. Н. Туполева А. Л. Пухов вспоминал, что в Великобритании был сделан большой фильм о том, что своим происхождением Ту-144 обязан прежде всего активной работе российских разведчиков. Но Ту-144 взлетел на полгода раньше «Конкорда», на год раньше развил сверхзвуковую скорость, его аэродинамическое качество — отношение подъемной силы к аэродинамическому сопротивлению, существенно выше (8,1 против 7,7), чем у «Конкорда», посадочная скорость ниже. Какие уж тут разведчики! Хотя доля их труда в выдающихся инженерных решениях противоборствующих сторон присутствовала всегда. Тем не менее большинство западноевропейских не только обывателей, но и инженеров, в результате вечно ведущейся пиар-кампании, отрицающей советские и русские достижения, считают, что Ту-144 является всего лишь копией «Конкорда».

В конце 1980-х годов, находясь в командировке в Крэнфильдском технологическом институте, автору в течение нескольких дней довелось вести полемику на эту тему, прежде всего с несколькими английскими авиационными инженерами, и в значительной степени, как ему показалось, изменить их предвзятые взгляды.

В мае — июне 1971 года «044» принял участие в салоне в Ле-Бурже, где он впервые «встретился» с англо-французским «Конкордом». Выполнив программу испытательных полетов, завоевав в поединке с авиастроителями Запада «лавры первенства», машина «044» так и осталась в одном опытном экземпляре.

Строительство предсерийного модернизированного самолета Ту-144 (004) началось на ММЗ «Опыт» в 1968 году. По расчетным данным с двигателями НК-144, предполагаемая сверхзвуковая дальность должна была составлять 3275 километров, а с НК-144А превысить 3500 километров. С целью улучшения аэродинамических характеристик самолета при скорости на крейсерском режиме в 2,2М изменили форму крыла в плане: стреловидность наплывной части крыла несколько

уменьшили, а базовой увеличили. По сравнению с «044» увеличилась площадь крыла, ввели более интенсивную коническую крутку концевых частей крыла. Однако самым важным нововведением по аэродинамике крыла стало изменение срединной части крыла, обеспечившее самобалансировку на крейсерском режиме с минимальными потерями качества. Была увеличена длина фюзеляжа с учетом размещения 150 пассажиров, улучшена форма носовой части. В отличие от «044», каждую пару двигателей в парных мотогондолах с воздухозаборниками раздвинули, освободив от них нижнюю часть фюзеляжа, разгрузив его от повышенных температурных нагрузок, при этом изменили нижнюю поверхность крыла. Новая компоновка мотогондол потребовала изменений по шасси: основные стойки шасси разместили под мотогондолами, с уборкой их внутрь между воздушными каналами двигателей, перешли к восьмиколесной тележке, изменилась также схема уборки носовой стойки шасси. Важным отличием «004» от «044» стала установка убирающегося в полете крылышка, выдвигавшегося из фюзеляжа в его передней части на взлетно-посадочных режимах, позволявшего обеспечивать требуемую балансировку самолета при отклоненных элевонах-закрылках.

Строительство предсерийного Ту-144 завершилось в начале 1971 года, 1 июня 1971 года самолет совершил первый полет. По программе заводских испытаний машина выполнила 231 полет, продолжительностью 338 часов, из них 55 часов самолет летал на сверхзвуке. На этой машине отрабатывались комплексные вопросы взаимодействия силовой установки и самолета на различных режимах полета. 20 сентября 1972 года машина совершила перелет по трассе Москва — Ташкент, маршрут при этом был пройден за 1 час 50 минут, крейсерская скорость во время полета достигала 2500 км/ч. Предсерийная машина стала основой для развертывания серийного производства на Воронежском авиационном заводе, которому решением правительства было поручено освоение в серии Ту-144.

Первый полет серийного Ту-144 с двигателями НК-144А состоялся 20 марта 1972 года. В серии, по результатам испытаний предсерийной машины, была откорректирована аэродинамика крыла и еще раз несколько увеличена его площадь. Взлетная масса в серии достигла 195 тонн. Удельный расход топлива НК-144А к моменту эксплуатационных испытаний серийных машин намеревались довести за счет оптимизации сопла двигателя до 1,65–1,67 кг/кгс*ч, а в дальнейшем до 1,57 кг/кгс*ч, при этом дальность полета должна была увеличиться до 4550 километров.

Первая серийная машина 3 июня 1973 года во время демонстрационного полета в Ле-Бурже потерпела катастрофу. Погиб

экипаж во главе с заслуженным летчиком-испытателем СССР, Героем Советского Союза М. В. Козловым (вместе с ним в этом полете погибли второй пилот В. М. Молчанов, заместитель главного конструктор В. Н. Бендеров, бортинженер А. И. Дралин, штурман Г. Н. Баженов, инженер Б. А. Первухин). Для расследования катастрофы была создана комиссия, в которой принимали участие специалисты СССР и Франции. По результатам расследования французы отмечали, что отказа в технической части советского самолета не было. Причиной катастрофы, возможно, явилось внезапное появление истребителя «Мираж III» прямо по курсу набравшего высоту Ту-144, заставившее М. В. Козлова делать недопустимо резкий маневр, и, возможно, ряд трагичных случайностей на борту самолета, приведших к катастрофе.

Пожалуй, наиболее точно о той катастрофе в Ле-Бурже сказал известный летчик-испытатель, Герой Советского Союза Э. В. Елян: «Эта катастрофа — горький пример того, как стечение мелких, на первый взгляд, незначительных небрежностей, в данном случае и со стороны французских служб управления полетами, привело к трагическим последствиям».

Андрей Николаевич Туполев до этой громкой, вошедшей в статьи, учебники, справочники и беллетристические произведения катастрофы уже не дожил.

В первый пассажирский рейс Ту-144 отправился 1 ноября 1977 года. Полеты на расстояние 3260 километров проходили на высоте 16–17 тысяч метров со скоростью 2000 км/ч и проводились раз в неделю, количество пассажиров на борту не превышало 80 человек. До момента прекращения регулярной эксплуатации самолета для пассажирских перевозок, в мае 1978 года, экипажи «Аэрофлота» на Ту-144 выполнили 55 рейсов, перевезя 3284 пассажира. Полеты совершали летчики гражданской авиации, в присутствии инструкторов из туполевского ОКБ. Инструкторами на Ту-144 летали известные летчики-испытатели Э. В. Елян, И. К. Ведерников и другие.

Иван Корнеевич Ведерников говорил, что от полетов на Ту-144 он, как летчик, получал настоящее удовольствие, настолько стабильно и устойчиво вела себя машина в полете.

Ту-144 с двигателями НК-144А стал первым в СССР пассажирским самолетом, который получил национальный сертификат летной годности на безопасность перевозки пассажиров, остальные самолеты «Аэрофлота» в то время подобного сертификата не имели (исключение составлял Ту-134, который был сертифицирован в Польше по английским нормам летной годности).

Всего было построено 16 самолетов Ту-144. В катастрофе в Ле-Бурже в 1973 году погиб первый серийный экземпляр машины и все шесть членов экипажа и инженеров. 23 мая 1978 года Ту-144 совершил вынужденную посадку в поле под Егорьевском: шесть членов экипажа не пострадали, два инженера — О. А. Николаев и В. Л. Венедиктов погибли.

Самолетов этого типа в летнопригодном состоянии в настоящее время не осталось.

Одной из главных задач, указанных в задании на проектирование, — экономической конкурентоспособности сверхзвукового пассажирского самолета, не удалось достичь ни на Ту-144, ни на «Конкорде» — слишком высок был удельный расход топлива. Тем не менее уровень научно-технических задач, решенных при проектировании, производстве и эксплуатации этих машин, открыл новые пути и поставил их в отдельный ряд в истории развития человечества. Все заявленные создателями Ту-144 летно-технические характеристики были достигнуты.

Будь этот самолет в строю ГВФ сегодня, мы имели бы возможность добираться из Москвы до Хабаровска за три часа!

Заметим, что «Конкорды» оставались в эксплуатации до 2003 года, перевезли они около трех миллионов пассажиров. В катастрофе был потерян один «Конкорд» (в 2000 году) и один был «разобран на запчасти» (?). Все 18 «Конкордов» из двадцати построенных в настоящее время экспонируются в различных авиационных музеях мира.

Надо ли говорить, что реализация больших технических проектов оказывает самое благотворное влияние на национальное самосознание, укрепляя старшее поколение и призывая в инженерные и летные, а отнюдь не в криминальные и юридические ряды, лучшую молодежь. Недаром «Конкорд», вылетавший из столицы Англии в Штаты с аэродрома в Хитроу, лежащего к западу от Лондона, стартовал на восток и на небольшой, около тысячи метров, высоте совершал над городом разворот, демонстрируя миллионам людей величие, свершенное человеческой мыслью.

ВКС и БЛА, БЛА, БЛА

Наряду с разработкой гиперзвуковых самолетов в конце 1960-х годов ведущие авиакосмические КБ страны были поставлены перед задачей скорейшего проведения научно-исследовательских работ по созданию воздушно-космических самолетов (ВКС). По замыслу энтузиастов, реализация программы создания воздушно-космического самолета позволила бы экономически и технически более эффективно решить проблему перемещения в околоземном пространстве, создавала условия для освоения и развития новых технологий, что предполагало новый рывок в будущее. Фактически работы велись в двух направлениях: создание многоступенчатых авиационно-космических систем и одноступенчатых воздушно-космических самолетов. ОКБ А. Н. Туполева сосредоточивалось на решении последних задач.

Для Андрея Николаевича новые задачи, возникшие вместе с первыми успехами в космосе, не были откровением. Еще в начале 1960-х годов, после личного знакомства с Курчатовым и другими атомщиками, его захватила идея создания самолета с ядерным ракетным двигателем. Конкретные работы над воздушно-космическим самолетом с ядерно-ракетным двигателем начались в ОКБ и в других предприятиях отрасли в 1966 году при личном участии Андрея Николаевича.

Большим приверженцем воздушно-космических платформ был первый заместитель начальника ЦАГИ академик Г. С. Бюшгенс, часто бывавший в ОКБ, принимавший самое деятельное участие во многих его работах. Он считал, что именно воздушно-космические платформы, как место старта боевых ракет, придут на смену самолетам-ракетоносцам.

Еще во второй половине сороковых годов в ВВС ведущих стран мира появилась новая «доктрина Дуэ», когда было решено в случае войны «ослепить», измотать и обезоружить противника запуском на его территорию огромного количества беспилотных летательных аппаратов. Некоторая часть из них должна была вести разведку, некоторая была боевой, способной нести оружие, в том числе ядерное, но большая часть должна была просто как-то лететь, представляя собой цель для всевозможных систем ПВО — от истребителей и ракет до зенитных установок. Очевидно, что просто летящий, без системы наведения, беспилотный летательный аппарат был намного дешевле зенитной ракеты, и их появление в воздухе потенциального противника наносило тому

колоссальный и непоправимый косвенный ущерб, создавало реальную предпосылку проникновения через самые изощренные системы ПВО настоящих носителей. Андрей Николаевич, естественно, был вынужден реагировать; в его ОКБ была выделена группа специалистов, которая начала целенаправленно заниматься созданием беспилотных летательных аппаратов (БЛА).

Работа началась без официальных приказов, без особой огласки. Это не было увлечением модной темой. С самого начала был обеспечен ряд научных направлений подхода к разработке нового направления в авиации, вызванного к жизни самим временем. И, конечно, присутствовал рациональный подход к применению тех видов авиации, где можно обойтись без пилота с целью сохранения его жизни, сэкономить по значительному ряду параметров. Отсутствие пилота на борту летательного аппарата сразу выдвигало более высокие требования к таким характеристикам самолета, как перегрузки, высотность, колебания, уровень допустимых температур и ряду других.

Первым заданием, которым начал заниматься вновь созданный коллектив, стал беспилотный ударный самолет стратегического назначения — Ту-121, или самолет «С», предназначенный для поражения стратегических целей на дальностях до 4000 километров.

Это была необычная для ОКБ работа. И дело не в сложности самого летательного аппарата, имевшего достаточно высокие технические характеристики: старт с ускорителями при взлетной массе 35 тонн, маршевый полет со скоростью до 2700 км/ч на высоте 22000 метров при дальности до 4000 километров. Самым необычным для начала работ были требования по боевому применению летательного аппарата и эксплуатации. Комплекс, состоящий из нескольких летательных аппаратов и средств наземного обеспечения, должен был быть полностью автономным и перебазироваться своим ходом на расстояние до 500 километров, применяться с неподготовленных в инженерном отношении площадок, сохраняя свое боевое состояние.

Вскоре в ОКБ по распоряжению А. Н. Туполева был организован отдел «К», призванный заниматься проектированием принципиально новой техники.

Одним из основных направлений отдела «К» стало создание серии проектов беспилотных самолетов различного назначения, рассчитанных на высокие сверхзвуковые скорости полета, при дальности более трех километров.

Официально задание на проектирование самолета «С» ОКБ получило

в 1957 году, когда вышло постановление Совета министров СССР по разработке новой стратегической ударной системы на основе беспилотного самолета «С», обозначение по ОКБ самолет «121» (Ту-121). Главным предприятием, отвечавшим за создание всего комплекса, было утверждено ОКБ А. Н. Туполева, к работам по различным элементам комплекса привлекалось большое количество предприятий и организаций авиационной, радиоэлектронной промышленности и других смежных отраслей отечественного ВПК. Специально для самолета «121» в КБ С. К. Туманского был создан малоресурсный турбореактивный двигатель КР-15-300 с длительной тягой на форсажном режиме в 10 тонн. Впервые в отечественной практике для самолета «121» разрабатывались мощные твердотопливные стартовые ускорители с тягой 75–80 тонн. Для обеспечения эффективной работы турбореактивных двигателей на всех режимах полета отделом силовых установок был спроектирован многорежимный подфюзеляжный воздухозаборник со специальным центральным телом, с системой срыва пограничного слоя и отстреливавшимся ограничительным коллектором, оптимизировавшим работу ТРД и воздухозаборника, а также кольцевое эжекторное сопло. На смежных предприятиях, входивших в систему среднего машиностроения, для нового беспилотного самолета была спроектирована компактная ядерная боевая часть.

Самолет «121» был способен выполнять длительный полет в условиях интенсивного теплового нагрева конструкции планера, возникавшего прежде всего в условиях кинетического нагрева. Для максимальной скорости полета в 2,5–2,6М была разработана конструкция из алюминиевых сплавов с использованием элементов из жаропрочных титановых и стальных сплавов в термонагруженных зонах.

Существенный комплекс работ был проведен по созданию мобильной пусковой установки. Во второй половине 1958 года в опытном производстве были собраны первые экспериментальные самолеты «121». С 30 декабря 1958 года начались огневые испытания и первые отстрелы имитаторов на полигоне в Фаустове, позднее на полигоне во Владимировке.

Летом 1959 года первый летный экземпляр самолета «121» был перевезен на испытательную базу ОКБ. До конца августа шли проверки и отладки комплекса. 25 августа 1959 года беспилотный первенец ОКБ ушел в полет, на этом запуске, как при подавляющем большинстве стартов своих новых машин, присутствовал А. Н. Туполев.

Работы по дальнему стратегическому беспилотному ударному самолету, активно развернувшиеся с 1958 года, в 1960 году, после

вмешательства Н. С. Хрущева, были прекращены, но вскоре на их базе начались работы по созданию дальнего беспилотного разведчика — ДБР-1 — «Ястреб». Они были успешно завершены в 1964 году, и сразу комплекс ДБР-1 начали строить серийно. Для того времени комплекс обладал уникальными данными: самолет-разведчик «Ястреб» имел скорость полета 2700 км/ч, дальность около 4 тысяч километров и высоту полета до 19–24 тысяч метров. Для ведения фоторазведки были созданы специальные длиннофокусные аэрофотоаппараты и станции радиотехнической разведки, которые фиксировали характеристики радиоизлучающих средств.

При формировании строевых частей и эксплуатации комплекса ДБР-1 «Ястреб» были отработаны нормы эксплуатации беспилотного комплекса, определен состав специалистов и структура строевого подразделения. Впоследствии это стало основой для беспилотных комплексов.

Эксплуатация комплекса ДБР-1 «Ястреб» наглядно доказала эффективность беспилотных комплексов в авиации. Через три года после начала его эксплуатации в строевых частях, в 1968 году, вышло новое постановление правительства о создании целого ряда беспилотных комплексов различного назначения. Туполевскому КБ, в частности, было поручено создание тактического комплекса «Рейс» — Ту-143 и оперативно-тактического комплекса «Стриж» — Ту-141.

Комплекс «Рейс» был разработан, испытан и передан в серийное производство в рекордно короткие сроки, менее чем за четыре года. В 1972 году, при жизни Андрея Николаевича было начато серийное изготовление беспилотного самолета-разведчика, стартовой пусковой установки, транспортно-заряжающей машины и контрольно-проверочного комплекса. Комплекс был быстро освоен в эксплуатации и получил широкое применение в строевых частях. Всего было серийно изготовлено около тысячи этих летательных аппаратов, эксплуатируемых до настоящего времени.

После комплекса «Рейс» был создан и поступил на вооружение Советской армии комплекс оперативной разведки «Стриж» — Ту-141, который имеет гораздо более широкий диапазон применения различной разведывательной аппаратуры: фото — ИК, телевизионная, лазерная и радиолокационная. Он обеспечивает ведение разнообразной разведки на значительной глубине, имеет полностью спасаемый беспилотный самолет-разведчик. В то же время началась разработка сверхзвукового беспилотного самолета-разведчика «Ворон». Эти комплексы были последними, начатыми при жизни Андрея Николаевича. Первый полет Ту-141 совершил в декабре 1974 года.

Позднее были созданы еще более совершенные туполевские БЛА, но это уже тема другой книги.

В трудные перестроечные и послеперестроечные годы некоторые авиационные специалисты, в том числе и из ОКБ Туполева, стали уезжать на ПМЖ за границу, главным образом в Израиль. В успехах израильских беспилотников некоторые серьезные специалисты видят «руку Москвы», протянувшуюся когда-то из туполевского ОКБ.

Лебединая песня

Начало работ над новым многорежимным стратегическим авиационным носителем в СССР можно отнести к 1967 году, когда к ним приступили два отечественных авиационных ОКБ: ОКБ П. О. Сухого и только что восстановленное ОКБ В. М. Мясищева.

От разработчиков требовалось спроектировать и построить самолет-носитель, обладающий исключительно высокими летными данными. Например, крейсерская скорость на высоте 18000 метров оговаривалась в 3500 км/ч, дальность в высотном полете на дозвуковой скорости должна была равняться 16–18 тысячам километров. Ударное вооружение — сменное и включало в себя как ракеты воздушного базирования, так и бомбы различных типов и назначения, с массой боевой нагрузки не менее 45 тонн.

К началу 1970-х годов названные ОКБ, основываясь на требованиях полученного задания и предварительных технических требованиях ВВС, подготовили свои проекты. Оба ОКБ предлагали четырехдвигательные самолеты с крылом изменяемой стреловидности, но совершенно разных схем — Т-4МС, М-18 и М-20.

В 1969 году, после расширенного заседания ЦК КПСС, где участвовали Л. И. Брежнев, А. Н. Косыгин, Д. Ф. Устинов, П. Ф. Дементьев, И. Д. Сербин^[84], маршалы авиации П. С. Кутахов и Е. Ф. Логинов^[85], где выступали А. Н. и А. А. Туполевы, командование ВВС сформулировало требования к перспективному стратегическому многорежимному самолету. Разработку предполагалось вести на конкурсной основе. Помимо ОКБ П. О. Сухого и ОКБ В. М. Мясищева решено было привлечь к работам и ОКБ А. Н. Туполева.

Интересно, что очень сдержанный в общении Е. Ф. Логинов, возвращаясь после заседания в министерство, в раздумье сказал своему заму М. М. Кулику: «Я не раз слушал доклады Туполева, но сегодня он пленил меня научной глубиной своего выступления».

В 1970 году, оценив положение дел и дальнейшие перспективы с разработкой новой стратегической машины в СССР, взвесив свои возможности и возможности конкурентов, ОКБ А. Н. Туполева, используя имеющийся мощный задел, приступило к работам по новому проекту. Проектные работы велись в отделении «К» ОКБ под общим руководством А. А. Туполева, в дальнейшем руководство было возложено на главного

конструктора В. И. Близнюка, долгие годы до этого работавшего в команде С. М. Егера, где он участвовал в проектировании системы «135»; затем в отделении «К», где ему пришлось работать над проектами первых туполевских сверхзвуковых БЛА (Ту-121, Ту-123), а позже долгие годы — над СПС Ту-144.

Новый проект ОКБ первоначально получает шифр «156», но вскоре условное обозначение по ОКБ меняется на «160» (Ту-160) — самолет «К», или изделие «70». В ОКБ решили сделать ставку на использование уникального опыта, полученного при проектировании Ту-144, и пытаться на этой базе создать стратегический гибкий многорежимный носитель, по своим техническим решениям превосходящий известные проекты. Совокупность заданных в постановлении 1967 года летных характеристик самолета-носителя ставила перед ОКБ трудноосуществимую задачу. На первом этапе решили принять за определяющие облик самолета характеристики сверхзвуковой дальности полета и крейсерской скорости полета на этом режиме. Следует отметить, что одновременно с началом проектирования Ту-160 в отделе «К» проводились исследования по поиску дальнейших путей развития Ту-144, давшие старт работам по сверхзвуковому пассажирскому самолету второго поколения — Ту-244. Таким образом, на первом этапе выбор ОКБ остановился на модифицированной схеме «бесхвостка», которая с успехом использовалась для проектов Ту-144 и Ту-244. ОКБ А. Н. Туполева в отличие от своих конкурентов ограничило скорость нового самолета цифрой в 2,3М.

Что касается выбора варианта самолета с крылом изменяемой стреловидности, то его выбор приносил множество преимуществ, хотя и приводил к некоторому увеличению массы и усложнению конструкции. Основным требованием, предъявляемым к тяжелому многорежимному самолету, являлось обеспечение большой дальности полета по сложному профилю с преодолением зоны ПВО на большой высоте со сверхзвуковой скоростью или у земли, на минимальной высоте, с огибанием профиля земного ландшафта. При этом полет к цели до зоны действия ПВО противника должен был выполняться на оптимальных высотах с дозвуковой скоростью. К дополнительному требованию можно отнести необходимость обеспечения эксплуатации самолета с ВПП ограниченных размеров (аэродромы 1-го класса). Совмещение указанных свойств в одном самолете представляло сложную техническую задачу. Достичь компромиссного решения между дозвуковыми и сверхзвуковыми характеристиками самолета можно было путем применения крыла изменяемой стреловидности, а также использования двигателей

комбинированной схемы: одноконтурного на сверхзвуке и двухконтурного на дозвуке. Сравнительные исследования, проведенные в ходе выбора оптимальной конфигурации тяжелых многорежимных самолетов с крылом фиксированной стреловидности и с крылом изменяемой стреловидности, выявили следующие преимущества и особенности использования такого крыла. При полете с дозвуковой скоростью аэродинамическое качество самолета с крылом изменяемой стреловидности примерно в 1,2–1,5 раза выше, чем у самолета с фиксированной стреловидностью. При полете со сверхзвуковой скоростью аэродинамическое качество самолета с крылом изменяемой стреловидности в сложенном положении практически равно аэродинамическому качеству самолета с крылом фиксированной стреловидности.

Взвесив все за и против, в ОКБ начали готовить аванпроект самолета по схеме «бесхвостки».

С 1970 по 1972 год подготовили несколько вариантов, проходивших по ОКБ под шифрами Ту-160М (Л-1), (Л-2) и т. д. К 1972 году аванпроект закончили и предоставили его ВВС. Одновременно ВВС приняло к рассмотрению проекты ОКБ В. М. Мясищева и ОКБ П. О. Сухого. Все три проекта представлялись в рамках конкурса, проводимого Министерством авиапромышленности в 1972 году с целью получения наилучшего решения по перспективному стратегическому самолету. Все три проекта, разработанные в ОКБ в рамках конкурса министерства (Т-4МС, Ту-160 «бесхвостка» и М-18), представляли три различных взгляда на одну проблему.

Результаты рассмотрения предложенных проектов, а также анализ работ в США по В-1 склоняли чашу весов в пользу мясищевского М-18. Но это ОКБ не располагало необходимой производственной базой и было слишком малочисленным для реализации такого сложного проекта. По решению руководства МАП, ВВС и многих других согласовывающих инстанций задание было передано в более мощное и разветвленное ОКБ А. Н. Туполева.

Проект ОКБ П. О. Сухого Т-4МС сняли с рассмотрения в основном из-за его огромной стоимости, высокой степени технического риска, а также из-за нежелания ВВС перегружать это ОКБ работой, которая могла сорвать сроки работ по Су-24, Су-25 и Су-27. В то же время военные отдавали себе отчет в том, что перехватчик для такого скоростного самолета у потенциального противника давно готов (SR-71), облетан и испытан, а вот работы по аналогичному сверхзвуковому комплексу «Валькирия» свернуты.

После всех этих событий, на многие годы решивших дальнейшую судьбу отечественного многорежимного самолета, ОКБ А. Н. Туполева приступило к проектированию самолета Ту-160 с крылом изменяемой стреловидности. Варианты с фиксированным крылом дальнейшего развития не получили. В том же 1972 году ОКБ, ЦАГИ, другие организации и предприятия отечественного ВПК, а также и научно-исследовательские институты ВВС приступили к выполнению широкой программы по оптимизации схемы, параметров будущего самолета, его силовой установки, выбору и разработке конструкционных материалов и необходимых технологий. При этом первоочередной задачей оставался выбор оптимальной структуры и взаимосвязи комплексов и систем бортового оборудования и вооружения. Всего работами по Ту-160 в СССР, в той или иной форме, занималось около восьмисот предприятий и организаций различного профиля!

Выбрав основную схему самолета, силы ОКБ сконцентрировались на отработке конкретных элементов самолета и комплекса. В качестве двигателей для силовой установки первоначально остановились на НК-25, однотипных с теми, что предназначались для Ту-22МЗ. По тяговым характеристикам двигатель в основном удовлетворял разработчиков Ту-160, но вот удельные расходы топлива необходимо было снижать, иначе межконтинентальной дальности получить не удалось бы, даже при самой идеальной аэродинамике. Как отмечалось выше, в это время ОКБ Н. Д. Кузнецова приступило к проектированию нового двухконтурного трехвального ДТРДФ НК-32, который при той же взлетной форсажной тяге 25000 кгс и бесфорсажной 13000 кгс должен был иметь удельный расход топлива на дозвуковом режиме 0,72—0,73 кг/кгс*ч и на сверхзвуке — 1,7 кг/кгс*ч.

Как и для предварительных проектов «бесхвосток», для окончательного варианта компоновки планера выбрали «интегральную» схему, объединявшую наплывную переднюю часть крыла и фюзеляж в единый агрегат. Все это сочеталось с поворотными консолями крыла с углами поворота от 20 до 65 градусов и хвостовым оперением нормальной схемы. Для оценки принятых аэродинамических решений совместно с ЦАГИ был выполнен большой объем продувок на специально подготовленных моделях. Продувки показали, что удалось получить высокое аэродинамическое качество как на крейсерском дозвуковом режиме полета, так и на сверхзвуке.

Вопросы, связанные с общей компоновкой самолета, решались в неразрывной связи с конструктивными и технологическими проблемами.

Основные нагрузки воспринимала центральная фюзеляжеобразующая цельносварная титановая балка, вокруг нее группировались все остальные элементы планера. Оригинальная технология изготовления столь большого конструктивного элемента, как титановая балка, основывалась на процессе электронно-лучевой сварки в нейтральной среде. Поворотные части крыла, узлы поворота и привода по своей схеме и техническим решениям в общем повторяли принятые для Ту-22М, однако значительное увеличение размеров и нагрузок на них потребовало существенных доработок конструкции и увеличения мощности приводов.

При построении системы управления самолетом впервые в отечественной практике создания тяжелых самолетов была использована электродистанционная система (ЭДСУ) передачи информации на привод органов управления с ручки летчиков.

Совместно с Государственным научно-исследовательским институтом авиационных систем и другими организациями ОКБ вело поиск наиболее эффективной системы ракетного вооружения. Помимо сверхзвуковых маловысотных ракет предлагалось создать для самолетов подобного класса дозвуковые маловысотные крылатые ракеты с корреляционной системой навигации по рельефу местности. Планировалось вооружать самолет разнообразными наступательными ракетами, управляемым и неуправляемым оружием ближнего действия, а также иметь ракетную круговую оборону. Приоритет отдавался оружию, размещаемому во внутренних отсеках самолета, обеспечивающему поражение целей, в том числе и слабоконтрастных, без входа в зону ПВО вероятного противника.

Бортовой комплекс оборудования должен был обеспечивать навигацию и применение широкой номенклатуры бортового вооружения. Военные традиционно настаивали на оснащении самолета кормовой стрелково-пушечной установкой, ОКБ удалось убедить военных отказаться от этого требования и за счет экономии массы и свободных внутренних объемов усилить бортовую систему РЭП. Сложная и многофункциональная конфигурация системы управления бортовым вооружением потребовала широкого привлечения методов и технологий современной вычислительной техники. В системе управления вооружением были заложены принципиально новые решения. В структуре бортового комплекса появилась отдельная система управления ракетным оружием (СУРО). Все эти работы шли в тесном сотрудничестве разработчиков системы вооружения и комплекса с ОКБ (от ОКБ А. Н. Туполева этими проблемами занимался Л. Н. Базенков).

По свидетельству главного конструктора ОКБ А. Н. Туполева

Валентина Ивановича Близнюка, в ноябре 1972 года Андрей Николаевич «благословил» эскиз еще только замыслившегося тогда самолета.

«У колыбели самого мощного в мире ракетносца стоял Андрей Николаевич Туполев, — говорил В. И. Близнюк в своем интервью „Красной Звезде“. — Может, сегодня кому-то покажется невероятным, но мы приступили к работам по созданию межконтинентального тяжелого сверхзвукового самолета-носителя, способного достигать территории США или входить в необходимую для этого зону пуска ракет, в 1952-м... Конкурсные работы были проведены при жизни Андрея Николаевича Туполева. Наш проект был принят потому, что наше конструкторское бюро было единственным обладателем научно-технического и производственного задела, необходимого для реализации этой задачи...»

После проработки основных системных и компоновочно-конструктивных вопросов, согласования их с заказчиком и смежниками, открывалась «зеленая улица» для постройки Ту-160. Постановлениями Совета министров СССР было задано создание стратегического многоцелевого самолета Ту-160 в варианте ракетносца-бомбардировщика с ДТРДФ НК-32. Практическая дальность полета с боевой нагрузкой девять тонн (две ракеты Х-45) на дозвуковом крейсерском режиме полета оговаривалась в 14–16 тысяч километров; дальность полета по комбинированному профилю, включая участок пути две тысячи километров на малой высоте (50–200 метров) или при полете на сверхзвуке — 12–13 тысяч километров. Максимальная скорость ракетносца на высоте — 2300–2500 км/ч; максимальная скорость при полете на малой высоте — 1000 км/ч; практический потолок — 18–20 тысяч метров; масса боевой нагрузки: нормальная — девять тонн; максимальная — 40 тонн.

В 1976–1977 годах были подготовлены эскизный проект и полноразмерный макет самолета. В том же 1977 году макет и эскизный проект были одобрены заказчиком. Согласно эскизному проекту, взлетная масса Ту-160 определялась в 260 тонн, масса снаряженного самолета — 103 тонны, масса топлива — 148 тонн, при нормальной боевой нагрузке девять тонн. Самолет получался более крупным, чем его американский аналог В-1А. По составу вооружения в дальнейшем произошли существенные изменения.

Производство первых трех самолетов началось в Москве в цехах ММЗ «Опыт» в 1977 году. Фюзеляжи для самолетов изготавливались в Казани, крылья и стабилизаторы — в Новосибирске, створки отсека вооружений — в Воронеже, а опоры шасси — в Горьком. Одновременно с производством этих машин в Казани шла подготовка к серийной постройке Ту-160. Первая

опытная машина «70-01» предназначалась для заводских испытаний и доводок, вторая («70-02») — для статических испытаний, третья («70-03») должна была стать предсерийной.

К лету 1980 года постройка первой машины была в основном закончена и она была перевезена на Жуковскую летно-испытательную и доводочную базу. С 22 октября 1980 года на опытной машине начались проверки и доработки систем самолета и оборудования. 14 ноября 1981 года экипаж летчика-испытателя Б. И. Веремея совершил первую рулежку.

Накануне дня рождения главы государства Л. И. Брежнева, 18 декабря 1981 года, экипаж Б. И. Веремея (второй пилот С. Т. Агапов, штурманы — М. М. Козел и А. В. Еременко) поднимает Ту-160 в первый полет продолжительностью 27 минут.

Генерал-полковник авиации, Герой Советского Союза В. В. Решетников, в те годы командующий Дальней авиацией СССР, много сделавший для появления этого великолепного самолета, очень хотел взглянуть на взлет новой машины. В ОКБ, однако, его стремления не разделяли и отказывали в приглашении, ссылаясь на старые авиационные традиции. Тем не менее, имея пропуск на аэродром в Жуковском, он, вместе с шофером, стараясь никому не попадаться на глаза, велел притормозить машину в безлюдном месте, несколько в стороне от длинной полосы, и наблюдал величественный взлет нового самолета.

Вскоре начались заводские испытания Ту-160, в феврале 1985 года эта машина впервые развивает сверхзвуковую скорость. Третья машина «70-03», имеющая полный комплект оборудования серийного ракетноснабombардировщика, взлетает 6 октября 1984 года, испытания продолжаются на двух машинах. 10 октября уходит в первый полет первая серийная машина производства КАПО имени Горбунова...

В кратчайшие сроки самолеты были подготовлены для поставок в ВВС. Первые две серийные машины поступили в Прилуки в 184-й гвардейский ТБАП 17 апреля 1987 года, один из них пилотировал заместитель командующего 37-й ВА генерал-лейтенант Л. В. Козлов. Впервые, по приказу министра обороны, столь сложный самолет передавался в строевую часть в опытную эксплуатацию, не закончив госиспытаний: затягивать со временем было недопустимо, в США полным ходом шло производство и (с 1985 года) поступление в строевые части модернизированного В-1В. Всего до конца 1980-х годов ВВС США получили около ста машин В-1В, которые до настоящего времени вместе с 75 В-52Н и 21 малозаметным В-2 составляют основу авиационных стратегических сил США.

Советская программа производства Ту-160 также предусматривала выпуск порядка сотни машин, однако уменьшение ассигнований на оборону во второй половине 1980-х годов, развал СССР и вступление новой России в полосу жесточайшего экономического и политического кризиса привели к свертыванию программ производства и развертывания данной стратегической системы вооружения. Заказ Министерства обороны был уменьшен до сорока машин. В 1992 году производство стратегических бомбардировщиков было прекращено по личному указанию президента России Б. Н. Ельцина.

К началу 1990-х годов КАПО построило 34 самолета Ту-160, включая планеры для ресурсных и прочностных испытаний. 19 самолетов Ту-160 поступили в две эскадрильи 184-го ГвТБАП, базировавшегося в Прилуках на Украине. Одну машину потеряли в авиационной аварии весной 1987 года, одну, вместе с экипажем (Ю. М. Дейнеко, О. Н. Федусенко, Г. А. Колчин, С. М. Сухоруков), в катастрофе в 2003 году. Несколько самолетов, в том числе и первые опытные, использовались ОКБ для работ по различным программам совершенствования Ту-160.

Четыре Ту-160 были прилюдно распилены в Прилуках в 1998 году, семь были предположительно распилены, и один отправлен в авиационный музей в Полтаве, восемь перебазировано в Россию, в Энгельс, в счет погашения долга Украины за газ.

...Со студенческих лет Андрей Николаевич Туполев с перерывами жил в Москве: в студенческие годы в общежитии «на Бригадирке» (ныне 2-я Бауманская улица), позднее у старшей сестры Веры Николаевны в Продольном переулке у Новинского бульвара, после женитьбы — в квартире жены на Каляевской (ныне вновь Долгоруковской) улице, с середины 1950-х годов в Коптевском переулке, в последние годы в семиэтажном доме в Леонтьевском переулке — тогда на улице Станиславского, в пяти минутах ходьбы от здания Моссовета.

После смерти Юлии Николаевны в июне 1962 года Андрей Николаевич сильно сдал. Не захотел оставаться в старой квартире, где сами стены напоминали ему об ушедшей жене, он попросил себе другую квартиру и вскоре получил ее: ему была предоставлена квартира, наверное, в самом престижном на то время жилом доме. Шутка ли — соседями были члены правительства, среди них Никита Сергеевич Хрущев и Дмитрий Федорович Устинов, министр иностранных дел Андрей Андреевич Громыко и министр финансов Василий Федорович Гарбузов, члены Политбюро ЦК КПСС Григорий Васильевич Романов и Михаил Сергеевич

Соломенцев, другие крупные партийные функционеры, военные чиновники и организаторы производства, двумя этажами ниже жил генеральный конструктор Артем Иванович Микоян... Здание это украшают сегодня семь мемориальных досок. Среди них, правда, не нашлось места скрижалям с именами великих авиаконструкторов.

Юлия Андреевна — дочь, получившая образование врача-терапевта, взяла над отцом настоящее шефство, сопровождая и опекая его в большинстве поездок. Она принесла в жертву здоровью отца свою профессиональную деятельность. Андрей Николаевич, в свою очередь, относился к дочери с большой любовью и уважением. Он высоко ценил ее знания и опыт, выверенность и уравновешенный консерватизм методов лечения. «Ни одно медицинское назначение, — пишет В. М. Вуль, — он не принимал к исполнению до его одобрения дочерью». В последние годы за Андреем Николаевичем ухаживала также и медсестра из Кремлевской больницы.

Андрей Николаевич всегда, «по-крестьянски», вставал рано, около шести-семи, в восемь уезжал на работу, возвращался чаще поздно — не ранее двадцати-двадцати одного часа. В сороковые годы, в самые напряженные периоды, оставался ночевать в ОКБ.

Набор книг, который читает человек, интересен каждому, кто интересуется его личностью. Андрей Николаевич регулярно просматривал более двух десятков авиационных журналов: на русском, французском, английском, немецком, итальянском языках.

Владимир Михайлович Вуль вспоминал, что Андрей Николаевич работал с журналами в строго заведенном порядке. На тумбочку, что стояла слева от его кровати, ложились новые журналы. Те, которые были безусловно интересны, выкладывались на отдельное почетное место. Те, что вызывали определенный интерес, с пометками и закладками, клались на правую тумбочку, а в дальнейшем отправлялись в путешествие через руки порой десятка специалистов и переводчика, те, что интереса не вызывали, устраивались на полу.

Андрей Николаевич читал по-французски, хуже владел английским и немецким языками. Но тем не менее авиационную литературу понимал до тонкостей. Владимир Михайлович вспоминал, как однажды, переводя «с листа», он спутал второпях два близких по написанию английских термина. Андрей Николаевич тут же насторожился: «Непривычное слово — нет ли у тебя вранья?» После устранения ошибки заметил: «Ну вот, теперь похоже на дело!»

«Гимназическая латынь помогает», — не раз в таких случаях заключал

он.

Домашние запомнили, что наиболее чтимым и читаемым автором у Туполева был Лев Николаевич Толстой. «Войну и мир», другие произведения великого писателя он перечитывал неоднократно. В его руках чаще других бывали книги Пушкина, Плутарха, Достоевского...

«Беллетристику почти не читаю; читаю в основном книги по технике, газеты. Кино не люблю. Люблю драматические театры, путешествия. Люблю сатиру и юмор, иногда читаю детские книги. Мои любимые писатели — Толстой, Достоевский», — приводит в своей статье запись беседы с Туполевым, состоявшейся в 1933 году, доктор психологических наук П. М. Якобсон.

В выборе новых книг Андрей Николаевич прислушивался к рекомендациям друзей и близких — прежде всего супруги, Юлии Николаевны, и дочери.

Политически Андрей Николаевич, как государственный чиновник высшего ранга, был очень сдержан, избегал жестких высказываний и запелляционных определений. Весьма характерно, несмотря на ряд неточностей и передержек, свидетельство о встрече с А. Н. Туполевым, записанное известным физиком-ядерщиком академиком А. Д. Сахаровым:

«Дело Буковского^[86], уже пользовавшегося большой известностью не только в СССР, но и за рубежом, выступавшего без всякой личной, обращенной на себя окраски, а явно за других, — было очень подходящим. Почему я из всех академиков обратился именно к Туполеву? Во-первых, в силу его огромного авторитета, особого положения в государстве — оно было много выше, чем у меня, и приближалось к положению таких людей, как Курчатов. Во-вторых, я знал, что Туполев сам был репрессирован в 1939 или в 1940 году, перенес тяжелые изнурительные допросы (несколько суток стоял перед следователем — отеки ног уже не прошли до конца его жизни); знал я и то, что Туполев возглавлял „шарашку“, держал себя с большим достоинством... Знал я также об исключительной осторожности Туполева в высказываниях — мне об этом рассказывал Игорь Евгеньевич Тамм, знавший его в 40-е годы. Так или иначе, я решил рискнуть — игра стоила свеч.

Числа 20 декабря я приехал к Туполеву на его загородную дачу на академической машине. Я как академик имел право вызывать машину для служебных и — не официально — личных надобностей с „конвейера“ академического гаража и широко этим пользовался, начиная с 1970 года. Но долго держать машину не рекомендовалось. В этот раз я несколько нарушил это правило. Туполев, уже овдовевший к тому времени, жил один

(вероятно, с какой-то обслугой, но я никого не видел, кроме привратника, открывшего мне калитку, когда я позвонил) в большом загородном доме, окруженном высоким сплошным забором. Мы разговаривали в кабинете, где на письменном столе стояла модель сверхзвукового лайнера Ту-144, а у стен были расположены шкафы со справочной, журнальной и научной литературой и развешены фотографии различных туполевских самолетов — в полете, на взлете, в сборочном цехе.

Я кратко и насколько сумел убедительно изложил цель своего приезда. Туполев слушал меня с напряженным вниманием и несколько минут молчал. Потом на лице его появилась язвительная усмешка и он стал задавать мне быстрые вопросы, иногда сам же на них отвечая. Суть его речи сводилась к тому, что никакого Буковского он не знает и знать не желает, что из моих ответов он видит, что Буковский бездельник, а в жизни всего важнее работа. Он видит также, что в моих взглядах — абсолютный сумбур (это было сказано, когда я упомянул, что советские военные самолеты с арабскими летчиками бомбят колонны беженцев в Нигерии, осуществляя тем самым геноцид, — я это говорил уже в конце разговора в смысле: пора подумать о душе). Ехать на суд он категорически отказался, мне же, по его мнению, необходимо обратиться к психиатру и подлечиться. Он, однако, ни разу не сказал, что считает советский суд самым справедливым в мире — я мог бы ему тогда напомнить, что он сам был осужден за продажу „панской“ Польше чертежей своего бомбардировщика за 1 млн злотых (таково было официальное обвинение); просто все это теперь его не интересовало. Так эта моя попытка кончилась неудачей. Когда я уезжал, он язвительно заметил мне:

— Вы сидели на моих перчатках и помяли их.

Я не удержался от замечания, что смятые перчатки можно выгладить, смятую душу — значительно трудней».

...Из воспоминаний В. М. Вуля известно, что Андрею Николаевичу активно не понравилась экранизация романа «Война и мир». Он заметил суетность постановки Бондарчука, в принципе противную духу Толстого, нарочитость подачи режиссерских мыслей и находок. Особенно его почему-то возмутили съемки с летящего вертолета. На одном из приемов Андрея Николаевича познакомили с народным артистом СССР Н. О. Гриценко:

— Андрей Николаевич, вот наш известный артист Николай Олимпиевич Гриценко...

— Слушай, Бондарчук, как ты мог так испоганить Толстого?!

— Андрей Николаевич, я не Бондарчук, я Гриценко. Хотя тоже

толстый, но совсем другой...

— Нет, Бондарчук, так нельзя поступать с «Войной и миром»!

— Но, Андрей Николаевич...

— Слушай, то, что ты говоришь, совершенно не важно. Главное — нельзя издеваться над Толстым.

Подходят новые люди, и разговор прерывается. Оба расстаются с пониманием и дружескими улыбками.

Диалог этот кажется странным, но можно вспомнить, что Гриценко блестяще сыграл роль занудливого Каренина в толстовской «Анне Карениной», и еще раз прислушаться к своеобразному юмору Туполева.

С большим расположением он относился к документальному кино: в первых, он ценил его как зарекомендовавший себя метод научного исследования — несколько лент было снято при аэродинамических и летных испытаниях, что позволило более точно провести необходимый анализ. С 1930-х годов Андрей Николаевич и сам стал заядлым оператором-любителем, сняв на своей полупрофессиональной «Болекс-16» тысячи метров пленки в интереснейших путешествиях и на некоторых мероприятиях.

Во время встречи Ю. А. Гагарина во Внуковском аэропорту Андрей Николаевич, наверное «единственный из приглашенных, свободно перемещался по всему аэродрому в поисках наивыгоднейшей точки съемки и сумел снять прекрасный фильм о встрече первого космонавта. Непосредственно у правительственной трибуны он снял редкие кадры, как прослезился Н. С. Хрущев, обнимая Гагарина». Когда встреча в аэропорту была окончена и встречающие следом за Гагариным и Хрущевым потянулись к машинам, к Туполеву подошел человек в штатском и вежливо попросил:

— Андрей Николаевич! Позвольте вашу камеру — это государственная необходимость.

В вежливом человеке Туполев узнал председателя КГБ А. Н. Шелепина. Камеру пришлось отдать. Вскоре ее вернули, но уже, увы, без драгоценной пленки.

В. М. Вуль запомнил, как однажды они с Юлией Андреевной собрались на просмотр французского документального фильма о художнике Моне в малый зал кинотеатра «Россия»:

«Услышав сборы и поинтересовавшись, куда идут домашние, Андрей Николаевич обиженным (понарошку) тоном спрашивает: „А я?“ На лице у него при этом появляется простовато-недоумевающее выражение, брови подняты, сомкнутые губы вытянуты вперед. Начинаются уговоры, что он,

наверное, устал, да стоит ли... „Ну, да, как интересное, так я устал! Нет, пойдемте вместе!“ Втроем отправляемся в кино. Андрей Николаевич вспоминает по дороге, что картины Моне он видел в Париже, а когда-то в Москве, в Музее нового западного искусства. После фильма он шутливо ворчит: „Вот видите, как хорошо и интересно было. Какой замечательный старик. А вы меня брать не хотели!“».

Наизусть, к радости внуков, а их у Андрея Николаевича было трое — две девочки и мальчик, он читал строки из «Конька-Горбунка», напоминая, что гениальный автор этого произведения П. П. Ершов учился в Тобольской гимназии вместе с его, Андрея Николаевича, дедом.

С удовольствием он перечитывал книги лично знакомых ему Алексея Толстого, Александра Твардовского, Михаила Шолохова, Льва Кассиля, Константина Симонова... Еще и еще раз возвращался к Толстому, Пушкину, Достоевскому.

Интересен ему был и 26-серийный английский телесериал «Сага о Форсайтах», снятый в 1967 году. Этот сериал купил и Советский Союз, значительная часть советской интеллигенции просиживала у экранов телевизоров, вникая в перипетии частной жизни обитателей Альбиона прошлого века. Андрей Николаевич, ввиду занятости, сумел посмотреть лишь две-три серии.

«Ну, это для помещиков. На просмотр на долгих выезжать надо, с погребцом и раскладушками», — шутил о фильме Андрей Николаевич, удивляясь тому огромному количеству времени, которое надо было посвятить просмотру. «Сага», однако, заинтересовала его, и он решил наверстать упущенное, перечитав роман Голсуорси.

Нечасто, но достаточно регулярно, раз в два-три месяца, он выбирался в домашний «культпоход» в театр или на концерт. С удовольствием смотрел балеты Чайковского с балеринами О. Лепешинской и Р. Стручковой, М. Плисецкой. Восхищался голосом своего великого земляка — С. Я. Лемешева, с которым был лично знаком, бывал на концертах И. С. Козловского, Б. Р. Гмыри, Д. М. Гнатюка... Не любил концерты слишком пожилых исполнителей, называя их «моль и ладан». От души смеялся на концерте Аркадия Райкина, называя того «ловким и великим лицедеем».

Хаживал он и в Большой, и в «Современник», и в «Малый», и во МХАТ, и в театр Вахтангова... С удовольствием смотрел в «Современнике» спектакли «Большевики», «Голый король», лично благодарил за них О. Н. Ефремова. Встречался, на соседской даче у А. А. Архангельского, бывшего большим поклонником вахтанговской труппы, с Р. Н. Симоновым, Ц. Л. Мансуровой, О. М. Белкиной...

...Особенные отношения сложились у него с некоторыми соседями по даче на Николиной Горе, прежде всего с академиком П. Л. Капицей. Два этих выдающихся естествоиспытателя были, по всей видимости, глубоко симпатичны друг другу. С Петром Леонидовичем Андрей Николаевич вел глубокие беседы, в частности, касавшиеся общепhilosophических вопросов, соглашаясь с тем, что в последние 200–300 лет человечество сконцентрировалось на постижении тайн материального мира в ущерб сокровищам мира духовного.

Касались они и принципа неопределенности в квантовой механике, вспоминали теоретическое противостояние Эйнштейна и Бора. Андрею Николаевичу ближе был детерминизм Эйнштейна, он казался ему основой создания единой теории взаимодействия частиц. Как когда-то Жуковский занимал более консервативную позицию при оценке спора М. Планка с А. Эйнштейном, так теперь Туполев поддерживал ставшего более консервативным А. Эйнштейна в его дискуссии с Н. Бором.

Другим близким приятелем А. Н. Туполева был еще один сосед — академик Александр Павлович Виноградов — организатор и руководитель Института геохимии и аналитической химии имени В. И. Вернадского АН СССР. В свое время, как ведущий специалист в области аналитической химии, он был привлечен к работе по созданию атомного оружия и атомной энергетики в Советском Союзе, возглавил работы по аналитическому обеспечению производства делящихся материалов высокой степени чистоты. В 1949 году после испытания атомной бомбы А. Р. Виноградову было присвоено звание Героя Социалистического Труда и присуждена Сталинская премия I степени. В 1953 году он основал и возглавил первую в стране кафедру геохимии МГУ, был избран академиком АН СССР. Исключительно разносторонний и тонкий человек, он заслужил искреннее расположение А. Н. Туполева, нередко бывал у того в гостях и принимал у себя. Благо их дачи на Николиной Горе были совсем рядом.

Всех этих великих ученых объединяло сочувственное отношение к религии, сохранить которое, пронести через феерию событий XX века в России было далеко не просто.

...Поздней осенью 1972 года Андрей Николаевич простудился. Несколько дней он лежал дома — на даче, затем, по настоянию дочери, был определен в больницу МПС в Покровском-Стрешневе.

Вечером 22 декабря 1972 года, когда проведать его пришли сын и дочь, они долго беседовали. Андрей Николаевич говорил, что хорошо бы поехать всем вместе на дачу, собраться у стола... А летом, тоже вместе, укатить в санаторий в Крым, в его любимую Нижнюю Ореанду, встретить там

старых знакомых... Отдохнуть... Дети ушли поздно вечером, обещали обязательно прийти завтра.

А в ночь на 23 декабря 1972 года Андрей Николаевич умер.

Похоронен он был в Москве на Новодевичьем кладбище, на островке среди асфальта, где уместились две могилы: его и скульптора С. Т. Коненкова.

Вскоре после смерти Андрея Николаевича Туполева при поддержке все тех же всесильного министра обороны страны Д. Ф. Устинова и министра авиационной промышленности П. В. Дементьева на должность генерального конструктора крупнейшего ОКБ страны был назначен сын Андрея Николаевича Туполева — Алексей Андреевич.

Алексей Андреевич Туполев (1925 года рождения) с 1949 года, после окончания МАИ работал в ОКБ Туполева на различных должностях, пройдя все инженерные ступени, начав с должности инженера-расчетчика. Позднее, рядом с ведущими конструкторами туполевского ОКБ, имевшими не только колоссальный талант, знания, опыт, а порой и амбиции, Алексею Андреевичу пришлось непросто. Многие помнили его мальчишкой, другие молодым инженером, начинающим конструктором, и признать его вышестоящим начальником были готовы немногие.

В последние годы жизни отца наряду с разработкой серийного варианта Ту-144 А. А. Туполев активно занимался совершенствованием летных данных многорежимных ракетноносцев Ту-22М2 и Ту-22М3, стратегического бомбардировщика-ракетоносца Ту-95МС и внедрением в эксплуатацию самого массового советского пассажирского реактивного самолета Ту-154Б...

С предельной настойчивостью и последовательностью Алексею Андреевичу, уже как генеральному конструктору, приходилось отстаивать новые решения и доказывать необходимость эксплуатации Ту-144.

Внедрение в эксплуатацию сверхзвукового Ту-144 требовало от гражданской авиации новых усилий: усовершенствования существующих ВПП, систем Управления воздушным движением, диспетчерского оборудования, уровня технического обслуживания... Пришлось бы смириться и с характерным для сверхзвукового Ту-144, как и для «Конкорда», повышенным расходом топлива. Аналогичная ситуация складывалась, когда внедрялись реактивные двигатели. Но тогда в стране хватило политической воли и настойчивости в реализации решений. Но в новых условиях министр гражданской авиации маршал авиации Б. П. Бугаев, когда-то активный сторонник внедрения реактивной авиации, при

активном содействии своего заместителя Ю. Г. Мамсурова, воспользовавшись катастрофой под Москвой, когда погибли два бортинженера, и врожденной интеллигентностью и ненавязчивостью А. А. Туполева, сделал все, чтобы прекратить эксплуатацию сверхзвукового, но излишне хлопотного пассажирского самолета. Для министра и его зама так было, конечно, спокойнее. В результате штатная эксплуатация Ту-144 была остановлена, не получены многие необходимые данные, а позднее и вся программа создания этого выдающегося пассажирского самолета была подвергнута сомнению. Наступала эра, когда личное начинало возобладать над общественным. Вскоре прозвучал лозунг: «Обогащайтесь!» Спешная реализация этого положения чиновниками привела к краху страны, промышленности, национального самосознания...

Еще при жизни Андрея Николаевича Алексей Андреевич принял участие в конкурсе разных КБ на разработку перспективного ударного стратегического самолета. Работы над новым стратегическим ракетоносителем, с учетом имевшегося мощного экспериментального и творческого потенциала, а также явных успехов коллектива ОКБ под руководством А. А. Туполева в реализации программ по Ту-22М и Ту-144, были поручены ОКБ Туполева.

Огромное число предприятий и организаций авиапрома, смежных с ним отраслей под техническим руководством А. А. Туполева работали над реализацией проекта по Ту-160. А. А. Туполев сумел организовать весь коллектив ОКБ на разработку самолета, уникального по вложенным в его компоновку, конструкцию и технологию решениям. Усилия специалистов ОКБ и лично Алексея Андреевича увенчались триумфом. Страна получила великолепный боевой авиационный комплекс, и в настоящее время остающийся лучшим в мире, составляющий главную ударную мощь Дальней авиации России.

В области гражданской дозвуковой тематики практически непрерывно велись работы по поиску наиболее экономичных и эксплуатационно-пригодных компоновок самолетов с новыми реактивными двигателями высокой двухконтурности. Накопленный опыт и прорабатывавшиеся конструктивные решения легли в основу существенного улучшения экономики Ту-154: была создана его модификация Ту-154М. В результате совместного напора ЦАГИ и ОКБ у А. А. Туполева появилась возможность реализации проработанных идей в проекте самолета Ту-204, который должен был отвечать требованиям эксплуатации XXI века.

Выбор параметров самолета Ту-204, позволивших создать семейство его модификаций, призванных стать самыми массовыми, доходными и

экологически чистыми гражданскими самолетами страны, является крупной заслугой А. А. Туполева и руководимого им коллектива.

Одновременно Алексей Андреевич Туполев вел большую преподавательскую и научную работу в МАИ, был профессором, заведующим кафедрой. Он принимал непосредственное участие в подготовке десятков и сотен первоклассных авиационных специалистов, которым предстоит, несмотря ни на что, развивать российскую авиацию в наступившем столетии.

А. А. Туполев был избран 26 декабря 1984 года действительным членом Академии наук СССР (отделение механики и процессов управления, специальности «Машиностроение, в том числе транспортное машиностроение»). Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственной премий, А. А. Туполев был награжден тремя орденами Ленина, орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями.

После продолжительной тяжелой болезни Алексей Андреевич Туполев скончался 12 мая 2001 года. Похоронен А. А. Туполев в Москве в старой части Новодевичьего кладбища, рядом с матерью.

В Москве живут дочь А. Н. Туполева — Юлия Андреевна и его внуки. Дочь Юлии Андреевны Туполевой и Владимира Михайловича Вуля — Юлия Владимировна (родилась в 1948 году) окончила Сельскохозяйственную академию, кандидат биологических наук, занимается научной работой. Сын Алексея Андреевича и Май Александровны Туполевых — Андрей Алексеевич Туполев (1961 года рождения) окончил МАИ, защитил диссертацию кандидата технических наук в НИИ парашютостроения, работает в ОАО «Туполев»; дочь — Татьяна Алексеевна (1963 года рождения) окончила Первый медицинский институт, защитила диссертацию кандидата медицинских наук, работает в Институте переливания крови, занимается проблемами борьбы со СПИДом.

Даже краткий перечень должностей, званий и наград Андрея Николаевича Туполева занимает более страницы.

Андрей Николаевич Туполев был лауреатом Ленинской премии (1957), четырех Сталинских премий I степени (1943, 1948, 1949, 1952) и Государственной премии СССР (1972).

В 1958 году ему была присуждена премия АН СССР и настольная золотая медаль имени Жуковского «За лучшую работу по теории авиации».

Член ЦИК СССР с 1929 года. Депутат Верховного Совета СССР с 1950 года.

Несмотря на предельную занятость и проблемы со здоровьем, усилившиеся в последние годы, Андрей Николаевич до конца вел большую общественную и воспитательную работу: участвовал в конференциях и семинарах, встречался со студентами и молодыми инженерами, выступал в газетах и журналах со статьями, посвященными различным техническим и историческим аспектам развития авиации.

За выдающиеся успехи в создании новой авиационной техники и проявленный при этом трудовой героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 ноября 1972 года, за месяц до смерти, Туполев Андрей Николаевич был награжден третьей золотой медалью «Серп и Молот» (№ 12/III) и стал трижды Героем Социалистического Труда. Первая золотая звезда Героя Социалистического Труда присвоена 16 сентября 1945 года (№ 248), вторая (№ 48/II) — 12 июля 1957 года. Он награжден также восемью орденами Ленина (1933, 1945, 1947, январь 1949, декабрь 1949, 1953, 1958, 1968), орденами Октябрьской Революции (1971), Суворова II степени (1944), Отечественной войны I степени (1943), Трудового Красного Знамени РСФСР — с надписью «Герою Труда» (1926), Трудового Красного Знамени СССР (1933), орденами Красной Звезды (1933), «Знак Почета» (1936), медалями; орденом Георгия Димитрова (Народная Республика Болгария, 1964).

Андрей Николаевич Туполев был почетным гражданином Парижа (1964), Нью-Йорка (1965) и города Жуковский Московской области (1968).

Почетный член Королевского аэронавтического общества Великобритании (1970) и Американского института аэронавтики и астронавтики (1971). Ему присуждены премии Н. Е. Жуковского АН СССР (1958), Золотая авиационная медаль ФАИ (1958), Серебряная медаль города Парижа (1965), Премия имени Леонардо да Винчи (1971), Золотая медаль Общества основоположников авиации Франции (1971).

В 1973 году АН СССР была учреждена золотая медаль имени А. Н. Туполева. Ее первым кавалером стал П. О. Сухой, вторым — создатель зенитно-ракетных комплексов, дважды Герой Социалистического Труда П. Д. Грушин. В 1994 году вместо медали имени А. Н. Туполева Российской академией наук была учреждена премия имени А. Н. Туполева, которая вручается один раз в три года. В 2009 году этой премии были удостоены Г. С. Панатов, В. А. Кобзев и В. П. Соколянский за создание самолета-амфибии Бе-200.

Бронзовый бюст Андрея Николаевича Туполева установлен в районном центре Кимры Тверской области, где располагалось имение Пустомазово. Именем А. Н. Туполева названы основанное им ОКБ (с 1992

года — АНТК — Авиационный научно-технический комплекс), Казанский государственный технический университет, набережная Яузы в Москве, улицы в Твери, Киеве, Донецке, Воронеже, Ульяновске, Кимрах, Жуковском, других городах и поселках, остров в Обской губе Карского моря.

В Пустомазове и в Твери открыты мемориальные комплексы. На зданиях, где учился и работал А. Н. Туполев, установлены мемориальные доски.

Все гораздо печальнее в Москве. От могучего инженерного коллектива численностью более пяти тысяч человек остался коллектив ОАО «Туполев» гораздо меньшей численности... Продано здание КОСОС, построенное выдающимся архитектором-конструктивистом В. А. Весниным при личном участии А. Н. Туполева — визитная карточка знаменитого ОКБ, в несчастливом здании АГОС почему-то были поселены реставраторы, для постройки трех неуклюжих зданий коммерческого жилья снесен корпус уникального завода «Опыт», давшего жизнь большинству туполевских машин...

«Они творцы Дальней авиации России, им достались самые тяжелые удары», — сказал о туполевцах главком ВВС П. С. Дейнекин.

В рамках отмечавшегося 120-летия со дня рождения А. Н. Туполева 10 ноября 2008 года в здании ОАО «Туполев» был открыт восстановленный музей ОКБ имени А. Н. Туполева. Музей был основан в начале 1970-х годов, первым его директором был С. Д. Агавельян.

Восстановленный музей разместился в трех помещениях основного здания ОАО «Туполев» на набережной Академика Туполева, дом 17. В музее собраны личные вещи Туполева, выставлено более ста моделей различных типов летательных аппаратов, аэросаней и торпедных катеров, над проектами которых работало ОКБ начиная с начала 1920-х годов по настоящее время, представлены образцы вооружения, приборы и оборудование.

Музей ведет большую исследовательскую и научно-просветительскую работу. На сегодняшний день директором музея В. Г. Ригмантом лично и в соавторстве подготовлено и опубликовано около 950 статей (!), отдельных монографий и книг по различным направлениям деятельности ОКБ имени А. Н. Туполева.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ А. Н. ТУПОЛЕВА

1888, 29 октября (10 ноября) — родился в усадьбе Пустомазово Тверской губернии Корчевского уезда Суворовской волости в многодетной семье Николая Ивановича и Анны Васильевны Туполевых.

1896, август — зачисление в 1-й класс Тверской губернской гимназии.

1908, сентябрь — вступительные экзамены и начало занятий на механическом отделении Императорского Московского технического училища (ИМТУ, ныне МВТУ имени Баумана).

1909, декабрь — знакомство с профессором Н. Е. Жуковским, становится членом Воздухоплавательного кружка ИМТУ.

1910, март — совершает полет на балансирном планере, созданном в Воздухоплавательном кружке.

1911, 14 марта — арестован полицией, посажен в Арбатский полицейский участок за предоставление своего адреса «для сношений городских коалиционных комитетов высших учебных заведений в Петербурге и в Москве в целях объединения этих заведений в проведении забастовок».

19 апреля — смерть отца, Николая Ивановича Туполева.

28 мая — исключение из ИМТУ сроком на один год с запрещением проживания в столицах.

1911–1913, август — живет и хозяйствует в Пустомазове.

1912, 10 августа — решение о восстановлении в ИМТУ.

1913, 6 февраля — отмена «полицейского розыска» (надзора).

Сентябрь — возвращение к учебе в ИМТУ.

1914 — сдает в ИМТУ семь экзаменов, становится одним из ближайших учеников Н. Е. Жуковского.

1915, август — октябрь — разработал, собственноручно выпустил рабочие чертежи, а также принял деятельное участие в изготовлении аэродинамической трубы замкнутого типа.

1917, январь — публикация вместе с Г. И. Лукьяновым первого научного труда (в принципе редкого для Туполева) — статьи «Исследование моделей Ботезата».

1918, 11 июня — защита в Государственной испытательной комиссии МВТУ «специального проекта» (диплом) — «Опыт разработки гидроплана

по данным испытаний в аэродинамических трубах», названного Н. Е. Жуковским «выдающимся исследованием». Оставлен в училище «для подготовки к преподавательской деятельности». Чтение курса лекций «Основы аэродинамического расчета» (до 1921 года).

1 ноября — приступает к работе во вновь созданной аэрогидродинамической секции НТО (научно-технического отдела) ВСНХ (Высшего совета народного хозяйства).

7 или 11 ноября — назначение руководителем авиационного отдела, одновременно товарищем председателя коллегии вновь созданного Аэродинамического института.

1 декабря — открытие Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ): Туполев выступает как один из главных ходатаев открытия.

1919, ноябрь — 1920, декабрь — болезнь, операция, находится на излечении в 1-й Градской больнице, затем в Крыму, затем в Кисловодске.

1920, 17 февраля — рождение дочери Юлии.

1921 — женитьба на Юлии Николаевне Желтиковой, принявшей фамилию мужа.

5 апреля — избран товарищем директора ЦАГИ.

1921–1924 — строит и лично испытывает первые типы деревянного и двух цельнометаллических глиссеров, в составе комиссии КомПАС строит три проекта цельнометаллических аэросаней.

1923, 21 октября — одноместный моноплан АНТ-1, первый самолет А. Н. Туполева, пилотируемый инженером Е. И. Погосским, совершает первый семиминутный полет с плаца у Екатерининского дворца.

1924–1932 — под его руководством проектируются и изготавливаются gondолы, оперение, рули и оборудование для дирижаблей.

1924, 26 мая — первый в России цельнометаллический (из кольчугалюминия) моноплан АНТ-2, пилотируемый инженером Н. И. Петровым, совершил полет с Ходынского аэродрома.

1925, 20 мая — рождение сына Алексея.

Август — первый полет летчика В. Н. Филиппова на АНТ-3 «Пролетарий» (Р-3).

26 ноября — первый полет летчика А. И. Томашевского на АНТ-4 (ТБ-1).

1928, 17 августа — смерть матери, Анны Васильевны Туполевой.

1928–1929 — строительство и испытание глиссеров, ставших в дальнейшем серийными торпедными катерами — АНТ-3 (Ш-4) и АНТ-5 (Г-5).

1930, 22 декабря — первый полет летчика М. М. Громова на ТБ-3 (АНТ-6).

1931, 14 августа — первый полет М. М. Громова на АНТ-14 «Правда».

1933 — избрание членом-корреспондентом АН СССР.

22 июня — первый полет АНТ-25 (РД).

3 июля — первый полет летчика М. М. Громова на ТБ-4 (АНТ-16).

1934, 17 июня — первый полет М. М. Громова на самолете-гиганте АНТ-20 «Максим Горький».

7 октября — первый полет летчиков И. С. Журова и К. К. Петрова на СБ (АНТ-40).

1936, 5 января — назначен первым заместителем начальника и главным инженером Главного управления авиационной промышленности Народного комиссариата тяжелой промышленности.

27 декабря — первый полет летчиков М. М. Громова и Н. С. Рыбко на АНТ-42 (Пе-8, ТБ-7).

1937 — рекордные перелеты на АНТ-25 через Северный полюс в Америку В. П. Чкалова и М. М. Громова.

21 октября — арест по ложному обвинению, заключение в Бутырскую тюрьму.

1938, сентябрь — переведен в спецтюрьму НКВД ЦКБ-29.

1941, 29 января — первый полет летчика-испытателя М. А. Нюхтикова на самолете «103» (АНТ-58, Ту-2).

21 июля — освобождение из заключения.

1941, август — 1943, июль — эвакуация и серийный выпуск Ту-2 в Омске.

1945, 16 сентября — присвоение звания Героя Социалистического Труда.

1947, 8 июля — первый полет экипажа летчика-испытателя Н. С. Рыбко на Ту-4.

1952, 27 апреля — первый полет экипажа Н. С. Рыбко на прототипе Ту-16.

12 ноября — первый полет экипажа летчика-испытателя А. Д. Перелета на прототипе Ту-95.

1953, 23 октября — избрание действительным членом АН СССР.

1955, 17 июня — первый полет экипажа летчика-испытателя Ю. Т. Алашеева на Ту-104.

1956, октябрь — экипаж летчика-испытателя В. Ф. Ковалева на реактивном бомбардировщике Ту-98 впервые в СССР превысил скорость звука на тяжелых самолетах.

Декабрь — присвоение звания Генерального конструктора авиационной промышленности СССР.

1957, 15 июля — присвоение звания дважды Героя Социалистического Труда.

15 ноября — первый полет экипажа летчика-испытателя А. П. Якимова на Ту-114.

1958, 21 июня — первый полет экипажа Ю. Т. Алашеева на прототипе Ту-22.

1960, 24 марта — первый полет экипажа летчика-испытателя А. Д. Калины на Ту-124.

1961, 18 марта — первый полет экипажа летчика-испытателя М. В. Козлова на прототипе Ту-128.

1962, 11 июня — смерть супруги, Юлии Николаевны Туполевой.

1967, 25 октября — присвоение генерал-лейтенанту инженерно-авиационной службы А. Н. Туполеву (постановление Совета министров СССР № 979) высшего воинского звания генерал-полковника инженерно-авиационной службы.

1968, 3 октября — первый полет экипажа летчика-испытателя Ю. В. Сухова на Ту-154.

31 декабря — первый 37-минутный полет сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144, пилотируемого летчиком-испытателем Э. В. Еляном.

1969, 5 июня — Ту-144 впервые превысил сверхзвуковую скорость.

30 августа — первый полет экипажа летчика-испытателя В. П. Борисова на Ту-22М0.

1971, 28 июля — первый полет экипажа летчика-испытателя Б. П. Веремея на Ту-22М1.

1972, сентябрь — утвержден аванпроект Ту-160.

22 ноября — награжден третьей золотой звездой Героя Социалистического Труда.

В ночь на 23 декабря — А. Н. Туполев скончался.

ЛИТЕРАТУРА

Gordon Y. Tupolev Tu-160 Blackjack — The Russian Answer to the B-1. Midland, 2003.

Gordon Y. Tupolev Tu-95/-142 (Russian Aircraft in Action). Midland, 2003.

Gunston B. Fighting aircraft of world war II. London: Salamander Books, 1988.

Marret G. Chasing the XB-70 Valkyrie // Right Journal. 2000. June.

Аварии, катастрофы и потери Ту-16. http://odrap.Ru/katastrofe_tu-16.html

Лвгустинovich В. Г. Битва за скорость: Великая война авиамоторов. М.: Яуза, Эксмо, 2010.

Агавельян С. Д. Выдающийся авиаконструктор А. Н. Туполев // Военно-исторический журнал. 1978. № 11.

Амирьянц Г. А. Летчики-испытатели: Туполевцы. М.: Кучково поле, 2008.

Анатолий Ляпидевский. М.: Патриот, 2008.

Андрей Николаевич Туполев: Грани дерзновенного творчества / Сост. М. С. Листов. М.: Наука, 1988.

Андрей Николаевич Туполев: Жизнь и деятельность. М.: Издат. отдел ЦАГИ, 1991.

Анциелиович Л. Л. Неизвестный Сухой: Годы в секретном КБ. М.: Яуза, Эксмо, 2007.

Анциелиович Л. Л. Сухой против Америки. М.: Яуза, Эксмо, 2009.

Арлазоров М. С. Жуковский. М.: Молодая гвардия, 1958.

Артемов А. А. Крылья сверхдержавы. М.: Яуза, Эксмо, 2009.

Архангельская Н. Д. 1937 год. Сомнений не было: беда // Туполев: Грани дерзновенного творчества. М.: Наука, 1988.

Архангельский А. А. Андрей Николаевич Туполев // Самолеты Страны Советов: Сборник. М.: ДОСААФ, 1974.

Архангельский А. А. В ногу с прогрессом // Авиация и космонавтика. 1967. № 10–11.

Байдуков Г. Ф. Рассказы разных лет. М.: Молодая гвардия, 1983.

Байдуков Г. Ф. Чкалов. М.: Молодая гвардия, 1986.

БартоА. Л. Записки детского поэта. М.: Советский писатель, 1976.

Беляков А. И. Воздушные путешествия: Очерки истории выдающихся перелетов. СПб.: Политехника, 1993.

Близнюк В., Васильев Л., Климов В., Миронов А., Туполев А., Попов Ю., Пухов А., Черемухин Г. Правда о сверхзвуковых пассажирских самолетах. М.: Московский рабочий, 2000.

Бобров Н. Н. Чкалов. М., 1940.

Болховитинов В. Ф. Пути развития летательных аппаратов. М.: Машиностроение, 1962.

Брагин В. А., Брагина Р. П. Жизнь и небо. М.: Московский рабочий, 1984.

Бурдин С. А. Ракетоносец Ту-22К. М.: АСТ, Мн.: Харвест, 2002.

Вишенков С. Выдающийся конструктор советских многомоторных самолетов // Вестник воздушного флота. 1949. № 2.

Воздушная мощь Родины. М.: Воениздат, 1988.

Вуль В. М. Туполев А. Н. Черты характера, привычки, слова. ММЗ «Опыт». Музей А. Н. Туполева. Рукопись. Инв. № 2755.

Генеральный конструктор Андрей Николаевич Туполев // Наука и жизнь. 1964. № 5.

Грацианский Л. Н. Уроки севера. Л.: Гидрометеиздат, 1979.

Громов М. М. На земле и в небе. Жуковский: Печатный двор, 1999.

Гумилевский Л. И. Крылья Родины. М.: Детгиз, 1954.

Гумилевский Л. И. Чаплыгин. М.: Молодая гвардия, 1969.

Даффи П., Кандалов А. А. Н. Туполев: Человек и его самолеты. М.: Московский рабочий, 1999.

Демин А. А. Ходынка: взлетная полоса русской авиации. М.: Русавиа, 2002.

Дубинский-Мухадзе И. М. Орджоникидзе. М.: Молодая гвардия, 1963.

Егер В. С. Неизвестный Туполев. М.: Эксмо, 2009.

Ерофеев Ю. Н. Отечественные передатчики шумовых помех // Техника и вооружение — вчера, сегодня, завтра. 2006. № 8.

Залесская Е. Л., Черемухин Г. А. Инженер божьей милостью, <http://www.slavia.ru>

Захарченко В. Д. Антонов. М.: Молодая гвардия, 1996.

Зельтина Н. Н. Воспоминания о брате // Андрей Николаевич Туполев: Грани дерзновенного творчества. М.: Наука, 1988.

Зюзин Д. М. Испытание скоростью. М.: Молодая гвардия, 1958.

Иванов В. П. Неизвестный Поликарпов. М.: Яуза, Эксмо, 2009.

Измайлов А. А. Н. Туполев — выдающийся конструктор многомоторных самолетов // Вестник воздушного флота. 1951. № 7.

История конструкций самолетов в СССР: 1951–1965 гг. / Сост. Е. В. Арсеньев, Л. П. Берне, Д. А. Боев. М.: Машиностроение, 2002.

Каманин Н. П. Скрытый космос: В 4 т. М.: Инфортекст-ИФ, 1995–1997.

Кассиль Л. А. Собрание сочинений: В 2 т. Том 1. М.: Lexica, 1995.

Кербер Л. Л. Ту — человек и самолет. М.: Советская Россия, 1973.

Кербер Л. Л. Туполев. СПб.: Политехника, 1999.

Кондратьев П. В. Полет сквозь годы. М.: Московский рабочий, 1970.

Котельников В. Бомбардировщик ТБ-3: Воздушный суперлинкор Сталина. М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2008.

Котельников В. Самолеты-гиганты СССР. М.: Яуза, Эксмо, 2009.

Котлобовский А., Сеидов И. Горячее небо «холодной войны». Часть 2 // Мир авиации. 1996. № 1.

Крылья нашей юности. М.: Русская панорама, 2006.

Крюков Ю. В. Загадка сельца Пустомазово, или Что случилось с родиной А. Н. Туполева. Кимры: Верхневолжская ассоциация периодической печати, 1994.

Лазарев Л. Л. Взлет. М.: Профиздат, 1978.

Лазарев Л. Л. Коснувшись неба. М.: Профиздат, 1984.

Легенды и мифы отечественной авиации: Сборник статей. Выпуск 1. М.: Фонд содействия отечественной авиации «Русские витязи», 2009.

Лицом к лицу с Америкой. М.: Госполитиздат, 1960.

Магид А. С. Большая жизнь / Предисл. А. Н. Туполева. М.: ДОСААФ, 1968.

Маслов М. А. Утерянные победы советской авиации. М.: Эксмо, Яуза, 2009.

Маслов М. А. «Король истребителей»: Боевые самолеты Поликарпова. М.: Яуза, Эксмо, 2009.

Маслов М. А. «Летающие крепости» Сталина: Бомбардировщик Пе-8. М.: Яуза, Эксмо, 2009.

Михеев В. Р., Катышев Г. И. Сикорский. СПб.: Политехника, 2003.

Молоков В. С. Родное небо. М.: Воениздат, 1977.

Николай Егорович Жуковский (серия: Выдающиеся ученые-механики ЦАГИ). М.: Издат. отдел ЦАГИ, 2007.

Платонов О. А. Терновый венец России: История русского народа в XX веке: В 2 т. М.: Родник, 1997.

Пономарев А. Н. Советские авиационные конструкторы. М.: Воениздат, 1977.

Попов И. М., Лавренов С. Я., Богданов В. Н. Корея в огне войны. Жуковский; М.: Кучково поле, 2005.

Расплетин: 100-летию со дня рождения посвящается. М.:

Международный объединенный биографический центр, 2008.

Раткин В. Пе-8. Испытание войной. Ч. 2: Носитель пятитонки // Мир авиации. 1996. № 2.

Решетников В. В. Что было — то было. М.: Эксмо; Яуза, 2004.

Ригмант В. Г. 30 лет Ту-95 МС // Авиация и космонавтика. 2009. № 11.

Ригмант В. Г. Самолеты ОКБ А. Н. Туполева. М.: Русавиа, 2001.

Романов А. П. Королев. М.: Молодая гвардия, 1990.

Рябчиков Е. И. Андрей Туполев // Наука в СССР, 1986. № 2.

Рябчиков Е., Магид А. Становление. М.: Знание, 1978.

Саукке М. Б. Неизвестный Туполев. М.: Оригинал, 1993.

Саукке М. Б. Самолеты Туполева. М.: Либри, 1995.

Саукке М. Б. Самолеты Туполева: АНТ-1 — АНТ-15. М.: Либри, 1995.

Сахаров А. Д. Воспоминания. М.: Время, 2006.

Свиридов В. А. Человеческий фактор, <http://nafanin.deda.ru/human-factor/human-factor/pdf>

Свищев Г. Н. Академик Андрей Николаевич Туполев // Вестник АН СССР. 1988. № 12.

Селяков Л. Л. Тернистый путь в никуда: Записки авиаконструктора. М.: 4-й филиал Воениздата, 1997.

Слово о Мясищеве / Ред. К. Г. Удалов, А. А. Брук, В. Н. Гончаров и др. М.: АвиКо Пресс, 2005.

Солозобов В., Слободчиков А., Казаков М., Ригмант В. Туполев, гиперзвуковые // Авиация и космонавтика. 2009. № 11.

Спирин И. Т В голубом небе. М.: Советская Россия, 1960.

Стефановский П. М. Триста неизвестных. М.: Воениздат, 1968.

Стратегический долгожитель: история самолетов семейства Ту-95 — Ту-114 — Ту-142 // Авиация и космонавтика. 1995. № 10; Техника и оружие. 1995. № 2 (Совместный выпуск).

Таубман У Хрущев. М.: Молодая гвардия, 2005.

Туманский А. К. Полет сквозь годы. М.: Воениздат, 1962.

Туполев А. А. Подвиг самолетостроителей: самолеты А. Н. Туполева // Авиация и космонавтика. 1974. № 4.

Туполев А. Н. Как мы строили «Пролетарий» // На Восток и на Запад. М.: Авиаким, 1927.

Туполев А. Н. О времени и о себе. Сборник № 2. Фонд научно-мемориального музея Н. Е. Жуковского. Машинопись.

Туполев А. И. Советский дальний самолет // Правда. 1936. 26 июля.

Туполев А. Н. Первый советский металлический самолет АНТ-2 // Самолет. 1924. № 8.

- Успенский Л. В. Записки старого петербуржца. Л.: Лениздат, 1990.
- Федосов Е. А. Записки авиаконструктора. М.: Дрофа, 2004.
- Хазанов Д. Б., Гордюков Н. Т. Су-2. Ближний бомбардировщик. М.: Издательский дом «Техника — молодежи», 2000.
- Черток Б. Е. Ракеты и люди: В 4 т. М.: Машиностроение, 1999.
- Чуев Ф. И. Ильюшин. М.: Молодая гвардия, 1998.
- Чуев Ф. И. Солдаты империи: Беседы. Воспоминания. Документы. М.: Ковчег, 1998.
- Чуев Ф. И. Стечкин. М.: Молодая гвардия, 1978.
- Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года: Материалы к истории самолетостроения. М.: Машиностроение, 2002.
- Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР: 1938–1950 годы: Материалы к истории самолетостроения. М.: Машиностроение, 1988.
- Шахурин А. И. Крылья победы. М.: Политиздат, 1990.
- Шелест И. И. Лечу за мечтой. М.: Молодая гвардия, 1973.
- Широкопад Л. Б. История авиационного вооружения. Минск: Харвест, 1999.
- Якобсон П. М. Тайны конструкторского ясновидения // Вопросы философии. 1973. № 5.
- Яковлев Л. С. Слово о Туполеве // Гражданская авиация. 1981. № 9.
- Яковлев А. С. Цель жизни. М.: Политиздат, 1970.
- Якубович Н. В. Боевые самолеты Туполева. М.: Яуза, Эксмо, 2010.

Иллюстрации



Иванов



Анна Васильевна и Николай Иванович Туполевы — родители А. Н. Туполева. 1880-е гг.



Семья Туполевых. Слева направо сидят — Анна Васильевна (мать), Николай Иванович (отец), Николай (брат), Мария, Наталья, Вера (сестры), Андрей; стоят — племянница, Сергей (брат), Александра Николаевна (его жена), Анна (няня). 1900 г.



Андрей Туполев — ученик Тверской гимназии. 1907 г.



Дом Врасского в Твери, где жили Туполевы в годы учебы детей.



Туполев среди гимназистов-однокашников (крайний слева). 1908 г.



Андрей Туполев с ближайшими родственниками. Слева направо сидят — Василий Васильевич (дядя), Сергей Николаевич, Николай Николаевич (братья); стоят — Вера Николаевна (сестра), Андрей Николаевич, Наталья Николаевна (сестра), Анна Васильевна (мать). 1908 г.



Николай Егорович Жуковский.



Полет на планере студента Туполева. 1910 г.



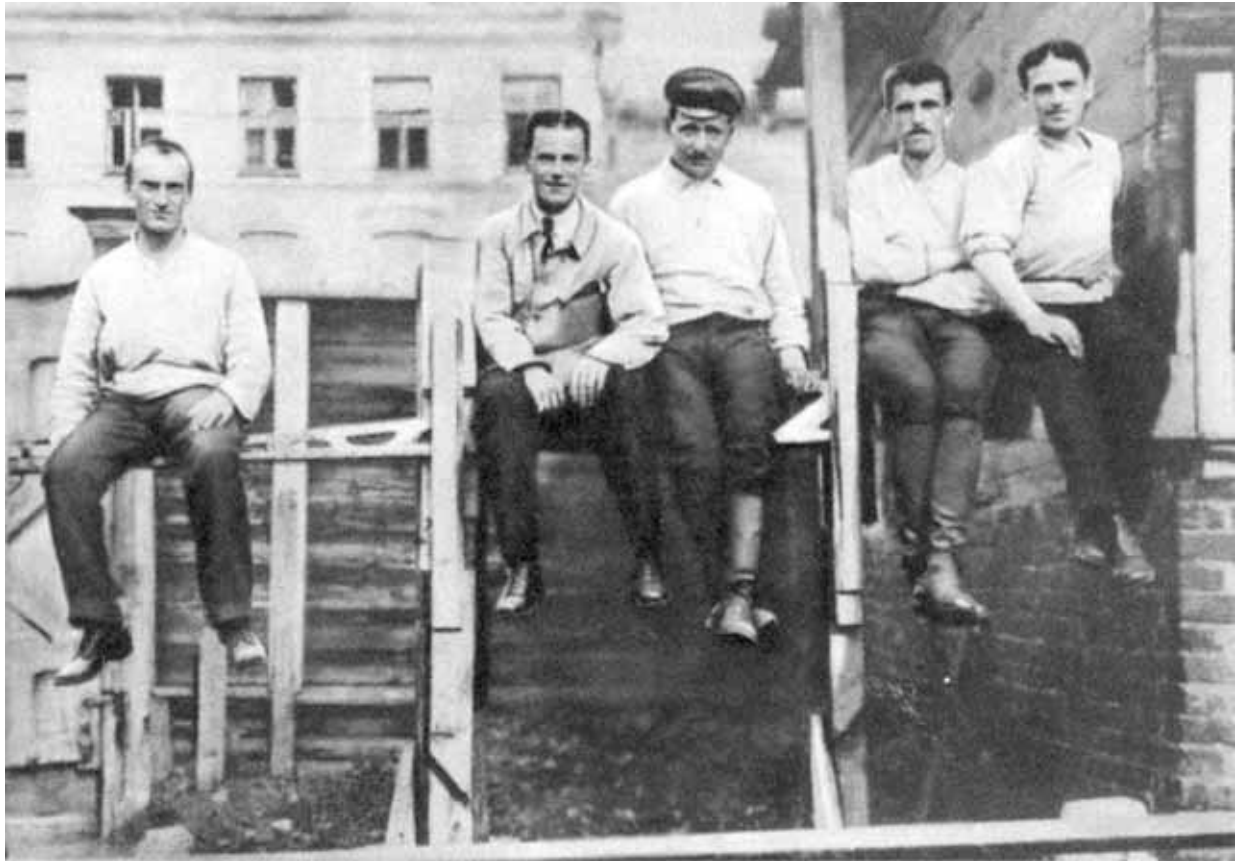
Андрей Николаевич Туполев. 1920-е гг.



Юлия Николаевна Туполева. 1920-е гг.



Лефортовский дворец (на переднем плане) и Императорское техническое училище (Слободской дворец) в Москве. Начало XX в.



Импровизированные статические испытания лонжерона крыла самолета АНТ-1 «сосредоточенными массами»: А. И. Путилов, И. И. Погосский, А. Н. Туполев, Н. С. Некрасов, Е. И. Погосский. 1923 г.



Первое здание ЦАГИ в бывшем особняке купца Михайлова, ныне — Научно-мемориальный музей Н. Е. Жуковского.



Н. С. Некрасов и А. Н. Туполев после аэросанного пробега. 1923 г. Шлем Туполева находится в экспозиции Музея современной истории России (бывший Музей революции) в Москве.



Перед стартом аэросанного пробега. Слева — П. И. Баранов, справа — А. Н. Туполев. 1924 г.



На испытаниях катера Г-4. Севастополь, 1928 г.



На испытаниях глиссеров. Слева — А. Н. Туполев, справа —
начальник ЦАГИ Н. М. Харламов. Севастополь, 1928 г.



А. Н. Туполев, В. П. Ветчинкин, Б. С. Стечкин, В. А. Архангельский.
Конец 1920-х гг.

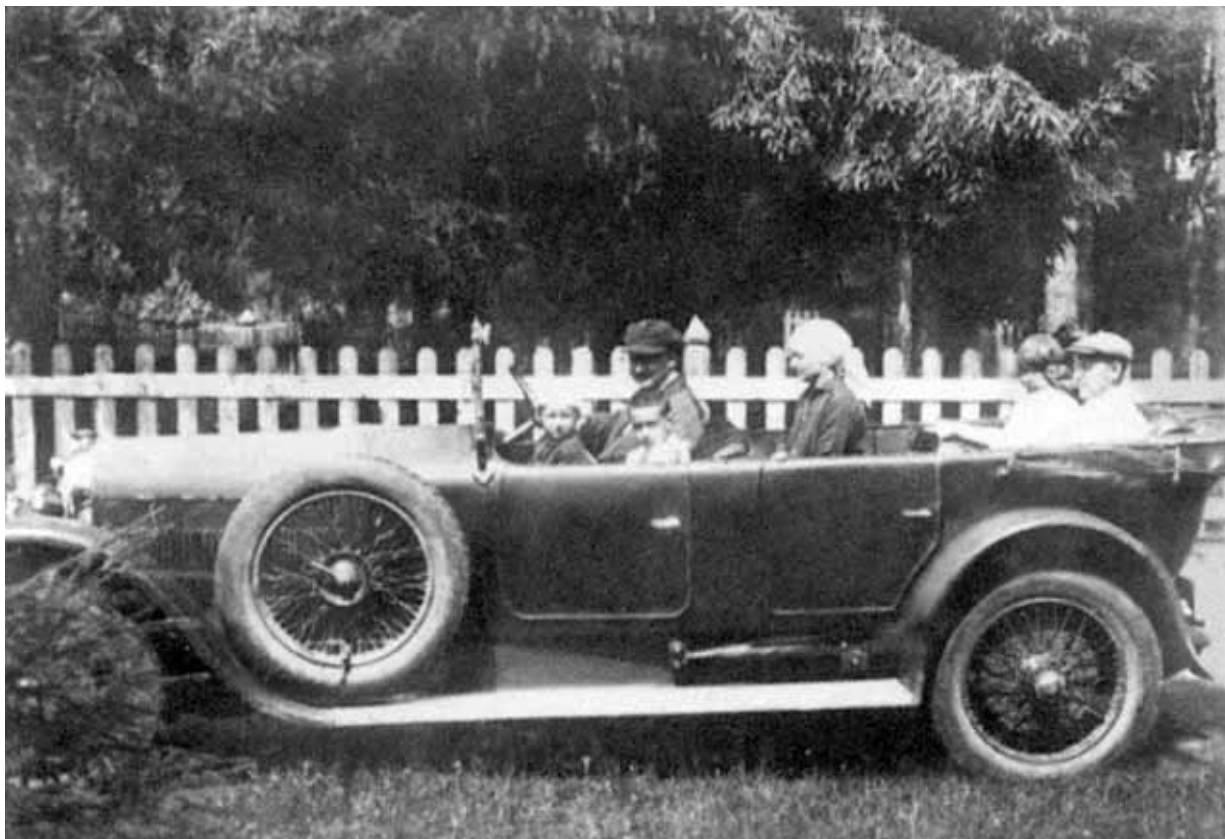


А. Н. Туполев (в *центре*) с экипажем самолета АНТ-4 «Страна Советов»: Ф. Е. Болотовым, Б. В. Стерлиговым, Д. В. Фуфаевым, С. А. Шестаковым. 1929 г.



Андрей Николаевич с дочерью Юлией и сыном Алексеем на даче. 1927

2.



Андрей Николаевич в своем автомобиле «даймлер». 1928 г.



А. Н. Туполев и К. Е. Ворошилов. *Середина 1930-х гг.*



М. И. Калинин вручает А. Н. Туполеву награду. 1930-е гг.



За изучением научных трудов. 1933 г.



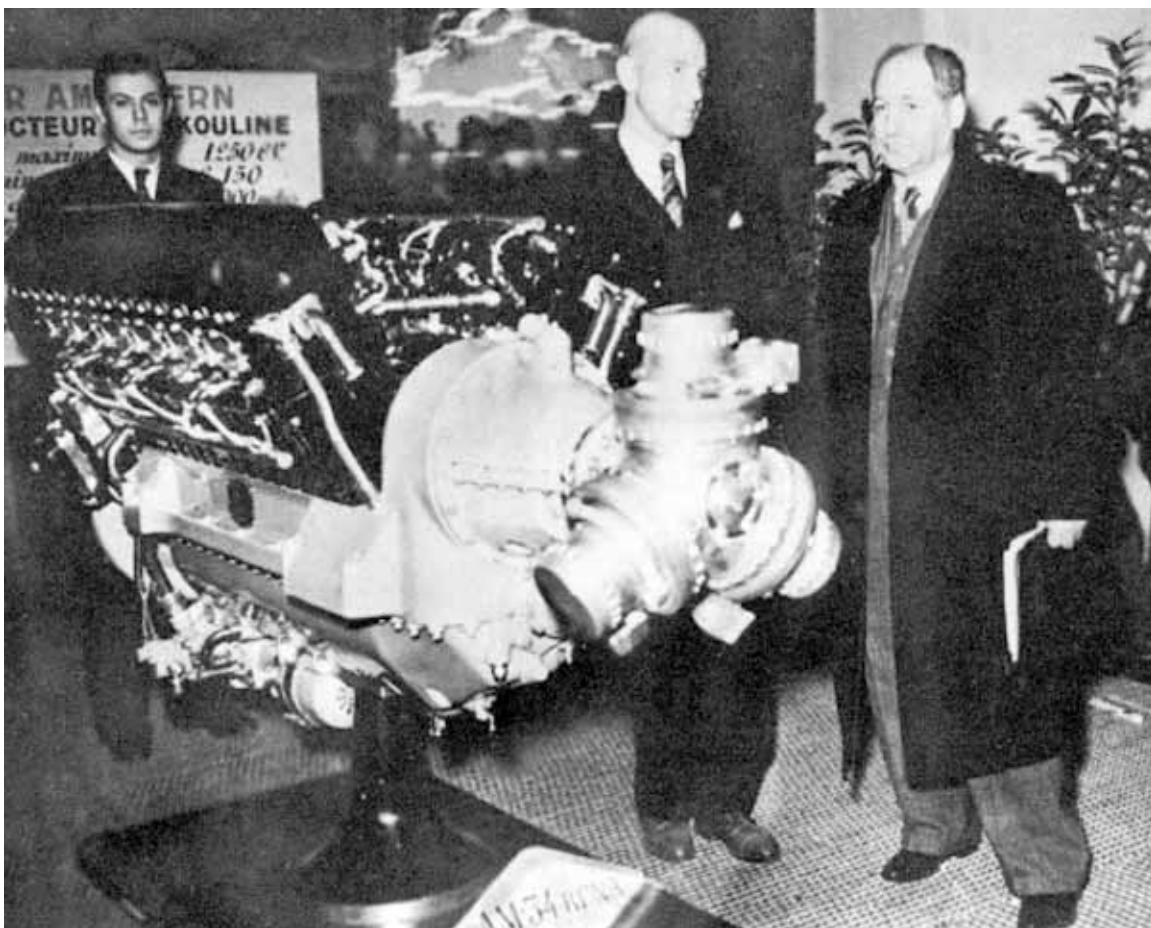
Раздумья за кульманом. *Начало 1930-х гг.*



Андрей Николаевич на охоте. 1930-е гг.



А. Н. Туполев и А. А. Архангельский у входа в гидроканал ЦАГИ.
1934 г.



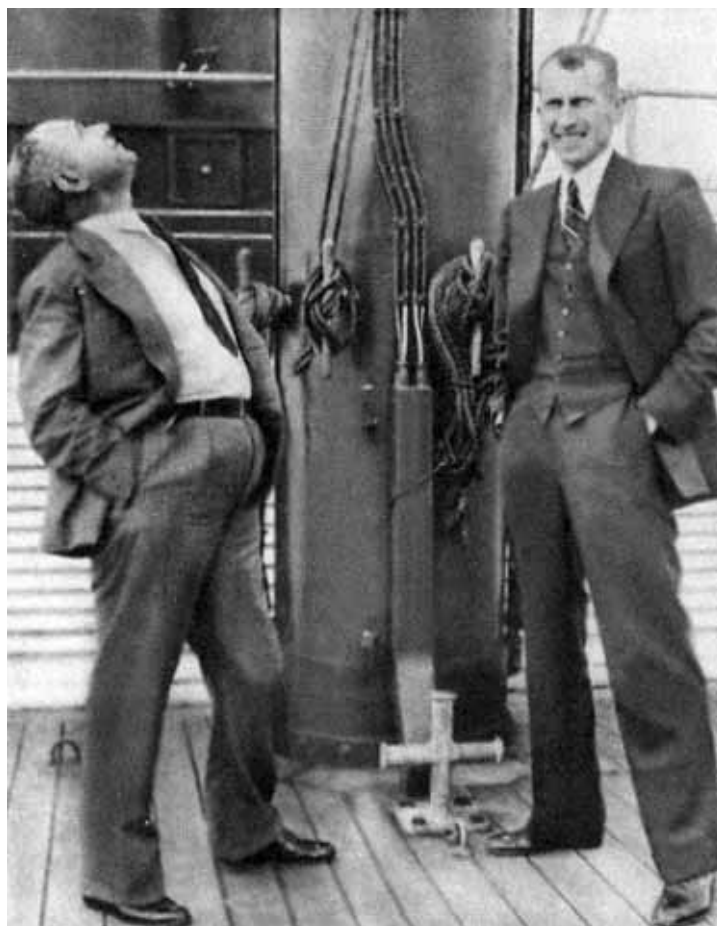
А. Н. Туполев и А. А. Микулин у двигателя АМ-34 на авиационной выставке в Ле-Бурже. Франция, 1935 г.



Андрей Николаевич на испытаниях гидросамолетов. Севастополь.
Начало 1930-х гг.



Андрей Николаевич Туполев. 1950-е гг.



А. Н. Туполев и А. А. Архангельский на борту трансатлантического лайнера «Нормандия», имевшего одиннадцать палуб. *Июнь, 1935 г.*



А. Н. Туполев на Третьем областном съезде Советов. 1935 г.



А. Н. Туполев с чкаловским экипажем. 1936 г.



А. Н. Туполев и Г. К. Орджоникидзе во время посещения
авиационного завода. 1936 г.

С. С. С. Р. 1^м #

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ОРДЕР № А 414
21/ Октября для 1937 г.

Выдан _____

Главного
Управления Государственной Безопасности НКВД
тов. *Мухомов* на производство
ареста и обыска
Туполева
А. Н.

адрес *Калужская ул. д. 29 кв. 3.*
Ст. Вязьма от железнодорожной дора проф. стан.

В. В. Вязьма
Народный комиссар внутренних дел СССР
Заместитель Второго Отдела ГУГБ

Правка:

Ордер на арест А. Н. Туполева. Октябрь 1937 г.



На Лётно-испытательной и доводочной базе ОКБ: С. М. Егер, И. Б. Бабин, Г. А. Озеров, А. Н. Туполев, А. Э. Стерлин, Е. К. Стоман. 1947 г.



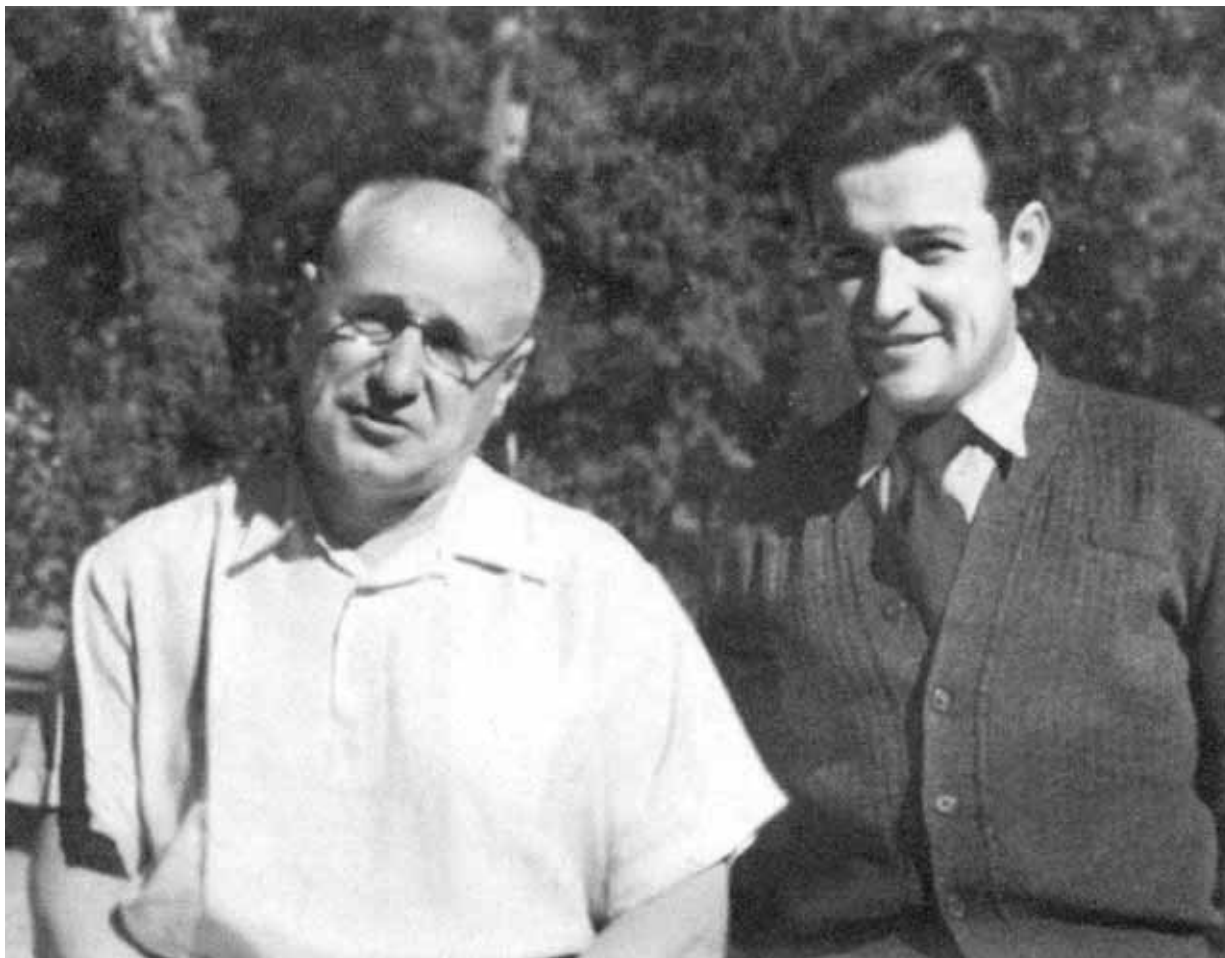
Главные конструкторы авиационной техники периода Великой Отечественной войны: С. А. Лавочкин, А. Н. Туполев, А. С. Яковлев, А. И. Микоян. 1947 г.



А. Н. Туполев, Б. М. Кондорский (в центре), Ю. Н. Туполева (справа)
на аэродроме в Жуковском. Конец 1940-х гг.



Юлия Николаевна и Андрей Николаевич Туполевы. *Начало 1950-х гг.*



Андрей Николаевич с сыном Алексеем. 1948 г.



На даче. Начало 1950-х гг.



А. Н. Туполев, А. В. Ляпидевский и А. А. Архангельский на даче Туполевых. 1950-е гг.



А. Н. Туполев с командующим авиацией дальнего действия в годы войны, Главным маршалом авиации А. Е. Головановым. 1954 г.



А. Н. Туполев, И. В. Курчатов, Н. С. Хрущев, Н. А. Булганин на крейсере «Орджоникидзе» во время визита в Великобританию. 1956 г.



А. Н. Туполев и В. М. Мясищев. 1956 г.



А. Н. Туполев и Мао Цзэдун во время визита советской
правительственной делегации в КНР. 1959 г.



С. М. Егер, А. Н. Туполев, А. А. Архангельский, Б. М. Кондорский.
1960-е гг.



Е. Ф. Логинов (в центре) и А. Н. Туполев. 1960-е гг.



А. Н. Туполев и А. Ф. Устинов. 1962 г.



А. И. Микоян и А. Н. Туполев. 1962 г.



Андрей Николаевич с отпрыском Катауси. 1960-е гг.



Андрей Николаевич с дочерью Юлией на футбольном матче. 1960-е гг.



Андрей Николаевич с любимой кинокамерой. 1963 г.



А. Н. Туполев и С. П. Королев. 1964 г.



Алексей Андреевич и Андрей Николаевич Туполевы. 1969 г.



Ю. А. Гагарин и А. Н. Туполев на сессии Верховного Совета СССР.
1967 г.



С. В. Ильюшин и А. Н. Туполев. 1968 г.



М. В. Козлов, Э. В. Елян, А. А. Туполев, А. Н. Туполев, В. Н. Бендеров, Ю. Т. Селиверстов после первого вылета Ту-144. 1968 г.



Первый человек, ступивший на Луну, американский астронавт Нил Армстронг и А. Н. Туполев. 1970 г.



А. Н. Туполев в макетном цехе ОКБ у макета самолета Ту-144. На втором плане справа — В. И. Близнюк, впоследствии главный конструктор Ту-160. 1972 г.

notes

Примечания

Московское высшее техническое училище имени Н. Э. Баумана, сегодня — Московский государственный технический университет имени Н. Э. Баумана.

Кербер Л. Л. Туполев. СПб., 1999; Ту — человек и самолет. М, 1973.

Зельтина Н. Н. Воспоминания о брате // Андрей Николаевич Туполев: Грани дерзновенного творчества. М., 1988.

Андрей Николаевич Туполев: Грани дерзновенного творчества. М., 1988.

Главное управление гражданского воздушного флота.

Вуль В. М. Туполев А. Н. Черты характера, привычки, слова. Рукопись.

Туполев А. Н. О времени и о себе. Сборник № 2. Машинопись.

Центральный научно-исследовательский автомобильный и
автомоторный институт «НАМИ» (ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ»).

ЦИАМ — Центральный институт авиационного моторостроения имени П. И. Баранова.

Московский автомобильно-дорожный институт, сегодня —
Московский автомобильно-дорожный государственный технический
университет.

Московский авиационный институт (1930–1993), технический университет «МАИ» (1993–2002). Сегодня — Московский авиационный институт (государственный технический университет).

Московский авиационный технологический институт. Сегодня — Российский государственный технологический университет имени К. Э. Циолковского.

Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. М., 2002. С. 374.

Туполев А. Н. О времени и о себе. Сборник № 2. Машинопись.

Народный комиссариат просвещения.

Летно-исследовательский институт имени М. М. Громова. Сегодня — Федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) «Летно-исследовательский институт имени М. М. Громова».

Консистория (лат. *consistorium* — помещение для собраний) — церковный суд или совет.

Иван Александрович Рубинский (1890–1967) — инженер, профессор. Учился у Н. Е. Жуковского, в 1919 году эмигрировал, жил в Египте, Ливане, США. Труды в области трибологии, волоконной оптики, аэродинамики.

Главное управление Рабоче-крестьянского Красного воздушного флота, существовавшее в СССР до 1924 года.

Роберт Людвигович Бартини (1897–1974) — воспитанник итальянского аристократа, ставший коммунистом и уехавший из фашистской Италии в СССР. Известный авиаконструктор, создатель принципиально новых проектов летательных аппаратов.

Туполев А. Н. О времени и о себе. Сборник № 2. Машинопись.

Трест государственной промышленности цветных металлов.

Преобразованная в отдел, она в 1930 году выделится из ЦАГИ и начнет самостоятельное существование как Всесоюзный институт авиационных материалов.

Флаттер (от англ. *flutter* — вибрация) — явление самовозбуждающихся изгибных и крутильных колебаний крыла, а также других элементов конструкции летательного аппарата, возникающих при достижении некоторой критической скорости, зависящей от геометрических и аэродинамических характеристик данного аппарата.

Абрам Федорович Иоффе (1880–1960) — русский, советский физик, основатель ЛФТИ (сегодня Физико-технический институт имени А. Ф. Иоффе РАН), создатель советской физической школы, воспитавшей многих выдающихся ученых.

Михаил Александрович Волковойнов (1894–1933) — заслуженный летчик СССР (1925), летчик-испытатель (служебная категория К-10). Погиб при испытании Р-5 с поворотными стойками на штопор.

Георгий Петрович Свищев (1912–1999) — академик, специалист по аэродинамике и авиационным двигателям. Директор ЦИАМ, затем ЦАГИ.

Андрей Николаевич Туполев: Грани дерзновенного творчества. М., 1988. С. 65.

Аполлинарий Иванович Томашевский (1890–1926) — летчик-испытатель, кавалер двух орденов Красного Знамени (1919, 1925), заслуженный летчик СССР (1925).

Туполев А. Н. О времени и о себе. Сборник № 2. Машинопись.

Андрей Борисович Юмашев (1902–1988) — летчик-испытатель, Герой Советского Союза (1937), кавалер медали де Лаво (1937), генерал-майор авиации (1943).

Юлиан Иванович Пионтковский (1896–1940) — летчик-испытатель, кавалер орденов Ленина и Красного Знамени, провел испытания серийных ТБ-3, И-15, И-16. С 1936-го — летчик-испытатель ОКБ А. С. Яковлева. Погиб в катастрофе при испытании И-26 (Як-1).

Мотор М-17 из-за высокой степени сжатия, работая на чистом отечественном низкосортном бензине, а не на бензино-бензольной смеси, страдал от детонации.

Александр Васильевич Надашкевич (1897–1967) — советский авиаконструктор авиационного вооружения. Доктор технических наук. Дважды лауреат Сталинской и лауреат Ленинской премий. С 1939 года работал под руководством А. Н. Туполева.

Алексей Николаевич Крылов (1863–1945) — выдающийся российский и советский кораблестроитель, математик, механик, популяризатор науки, академик АН СССР.

Туполев А. Н. О времени и о себе. Сборник № 2. Машинопись.

Бафтинг (от англ. *buffet* — ударять, бить) — вид вынужденных автоколебаний, вызываемых турбулентными вихрями.

Специальный научно-исследовательский институт (СНИИ) ГВФ.

Лев Абрамович Кассиль (1905–1970) — русский советский писатель, автор романов, рассказов и повестей, обращенных главным образом к юным читателям. Учился на физмате МГУ.

Зенитно-ракетный комплекс.

FAI — Fédération Aéronautique Internationale — Международная федерация аэронавтики.

Туполев А. Н. О времени и о себе. Сборник № 2. Машинопись.

О времена! О нравы! (*лат.*).

Михаил Александрович Нюхтиков (1906–1998) — Герой Советского Союза (1957), заслуженный летчик-испытатель СССР, полковник.

Амторг (*Amtorg Trading Corporation*) — торговая организация, занимавшаяся как комиссионер-посредник экспортом советских товаров в США и импортом товаров из США в СССР.

Маслов М. А. «Король истребителей»: боевые самолеты Поликарпова.
М., 2009.

Курт Владимирович Минкнер (1903–1972) — выдающийся специалист по силовым авиационным установкам, заместитель А. Н. Туполева, доктор технических наук. Лауреат Ленинской и двух Государственных премий СССР, Герой Социалистического Труда.

Возможно, это ошибка. 15 апреля 1939 года — день, когда А. Н. Туполева и нескольких его ближайших сотрудников вернули из Болшева в Москву, в здание КОСОС.

Сергей Михайлович Егер (1914–1987) — выдающийся советский авиаконструктор, член-корреспондент АН СССР, дважды лауреат Сталинской премии I степени, лауреат Ленинской премии, трижды лауреат Государственной премии СССР, Герой Социалистического Труда, один из ближайших помощников А. Н. Туполева.

Архив Президента РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 142. Л. 108–110.

Gunston B. Fighting aircraft of world war II. London, 1988.

Аксель Иванович Берг (1893–1979), советский ученый-радиотехник, Герой Социалистического Труда, инженер-адмирал, заместитель министра обороны.

Александр Андреевич Расплетин (1908–1967) — советский ученый и конструктор в области радиотехники и электроники, генеральный конструктор, академик АН СССР (1964), создатель зенитно-ракетных комплексов — 25, 75, 125, 200, 225-го. Заложил основы создания 300-го комплекса ПВО. Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственной премий.

Рекордсменом по числу орденов Ленина был министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов. У него их было одиннадцать.

Петр Васильевич Дементьев (1907–1977) — дважды Герой Социалистического Труда, кавалер девяти орденов Ленина, генерал-полковник, министр авиационной промышленности СССР.

Марк Лазаревич Галлай (1914–1998) — Герой Советского Союза (1957), заслуженный летчик-испытатель СССР (1959), полковник, доктор технических наук, участник Великой Отечественной войны.

Федор Федорович Опадчий (1907–1996) — Герой Советского Союза (1957), заслуженный летчик-испытатель СССР (1959), полковник. Участник Великой Отечественной войны. Летчик-испытатель КБ Мясищева и ОКБ Туполева.

Неустойчивый режим работы авиационного турбореактивного компрессора или двигателя, сопровождающийся хлопками, резким падением тяги и мощной вибрацией, которая способна разрушить двигатель.

Петр Степанович Дейнекин (род. в 1937) — главком ВВС (1991–1998), заслуженный военный летчик СССР (1984), Герой России (1997), генерал армии (1996), доктор военных наук.

Сергей Константинович Туманский (1901–1973) — генеральный конструктор авиационных двигателей (1956), академик (1968), Герой Социалистического Труда (1957), главный конструктор завода в Запорожье (1938–1941), начальник моторного отделения ЛИИ (1941–1943), заместитель главного конструктора в ОКБ Микулина (1943–1955), в 1955-м возглавил это ОКБ.

Мидель, миделево сечение (от голл. *middel*, буквально — средний, середина) — наибольшее по площади поперечное сечение тела, движущегося в воде или воздухе.

Николай Ильич Базенков (1901–1973) — выдающийся советский авиаконструктор, Герой Социалистического Труда (1972), заслуженный деятель науки и техники РСФСР, дважды лауреат Ленинской и трижды Государственной премии СССР, доктор технических наук.

Жуковская летно-испытательная база и доводочная база.

Правительственная и военная связь в СССР и России.

Тяжелобомбардировочный авиационный полк.

Иван Иванович Артоболевский (1905–1977) — основатель научной школы в области теории машин и механизмов, академик АН СССР (1946), Герой Социалистического Труда (1969).

Национальный институт авиационных технологий, сегодня — ОАО НИАТ «Национальный институт авиационных технологий».

Всероссийский институт авиационных материалов, сегодня — ФГУП «Всероссийский институт авиационных материалов».

Воздушная армия Верховного главнокомандования стратегического назначения.

Благин принимал участие в испытаниях ТБ-1, ТБ-3, СБ, АНТ-29 и других туполевских машин.

Алексей Константинович Туманский (1892–1968) — военный летчик, участник Первой мировой войны, позднее летчик-испытатель.

Алексей Николаевич Грацианский (1905–1987) — Герой Советского Союза (1957), летчик полярной авиации, позднее летчик-испытатель 1-го класса, кандидат географических наук.

Иван Тимофеевич Спирин (1898–1960) — Герой Советского Союза (1937), штурман, участник дальних и рекордных перелетов, доктор географических наук.

Дмитрий Васильевич Зюзин (1921–1976) — летчик-истребитель и летчик-испытатель, Герой Советского Союза (1944). С 1950 года на испытательной работе, в 1954–1957 — летчик-испытатель в ОКБ Туполева.

Юрий Владимирович Сухов (1923–1994) — Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, полковник, участник Великой Отечественной войны.

Эдуард Ваганович Елян (1926–2009) — Герой Советского Союза (1971), заслуженный летчик-испытатель СССР. С 1953-го — на испытательной работе, летчик-испытатель ОКБ Сухого, позже ОКБ Туполева. С 1981-го — инженер в ОКБ Микояна.

Бустер (от англ. *boost* — поднимать, повышать) — вспомогательное устройство для увеличения силы и скорости действия механизма управления.

Государственный комитет по авиационной технике.

Двухконтурный турбореактивный двигатель, оснащенный форсажной камерой.

Борис Иванович Веремей (1935–2002) — Герой Советского Союза (1984), заслуженный летчик-испытатель СССР (1978), капитан запаса. Сын Героя Советского Союза И. Н. Веремея.

Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации.

Государственный научно-исследовательский институт гражданского
воздушного флота.

Леонид Леонидович Селяков (1916–2002) — выдающийся советский авиаконструктор, не получивший высшего образования, работавший в ОКБ Петлякова, Яковлева, Мясищева и Туполева, участвовавший в создании многих известных самолетов — Пе-2 и Пе-8, Як-25 и ЗМ, М-4 и М-50, Ту-22 и Ту-134.

Иван Дмитриевич Сербин (1910–1981) — кандидат в члены ЦК КПСС, в 1954–1958 годах первый заместитель заведующего, в 1958–1981 годах заведующий отделом оборонной промышленности ЦК КПСС.

Евгений Федорович Логинов (1907–1970) — министр гражданской авиации СССР (с 1964), кандидат в члены ЦК КПСС, маршал авиации (1967). Во время Великой Отечественной войны командовал авиационной дивизией и авиационным корпусом дальнего действия.

Владимир Константинович Буковский (род. 1942) — один из деятелей диссидентского движения в СССР. С 1976 года проживает в Великобритании.