

Д. ГАЙ

ПРОФИЛЬ КРЫЛА

ПОВЕСТЬ
О
КОНСТРУКТОРЕ
САМОЛЕТОВ
ВЛАДИМИРЕ
МИХАЙЛОВИЧЕ
ПЕТЛЯКОВЕ



Д. ГАЙ

ПРОФИЛЬ КРЫЛА

ПОВЕСТЬ
О КОНСТРУКТОРЕ
САМОЛЕТОВ
В. М. ПЕТЛЯКОВЕ



МОСКОВСКИЙ
РАБОЧИЙ
1981

- Гай Д. И.
Г14 Профиль крыла. М.: Моск. рабочий, 1981.—
192 с., ил.

Книга посвящена выдающемуся советскому авиационному конструктору лауреату Государственной премии В. М. Петлякову. Велик вклад В. М. Петлякова в укрепление мощи боевой авиации. Его знаменитые пикирующие и тяжелые бомбардировщики снискали славу в дни Великой Отечественной войны.

В книге воссоздается атмосфера периода зарождения и становления авиации Страны Советов, подробно рассказывается о личности конструктора, о тех, с кем он делил творческую удачу.

Рассчитана на массового читателя.

**ББК 39.53
6Т5(09)**

Г 70302—222
М172(03)—81 91—81. 3606030000

© Издательство «Московский рабочий», 1981 г.

Сердечно благодарю всех, кто оказал мне помощь в работе над книгой, поделившись со мной своими воспоминаниями о В. М. Петлякове.

В первую очередь приношу благодарность известным авиационным специалистам Л. Л. Керберу, А. А. Кобзареву, И. Ф. Незвалю, а также С. Д. Агавельяну, В. М. Барышеву, М. Л. Галлаю, М. М. Егорову, А. М. Изаксону, С. Д. Карташкину, Н. Е. Леонтьеву, В. А. Лихачеву, В. Н. Некрасову, Л. Л. Селякову, И. Л. Сосульникову, Я. Я. Трандофилову...

Слова моей искренней признательности — дочери авиаконструктора Г. В. Петляковой и директору Научно-мемориального музея Н. Е. Жуковского Н. М. Семеновой, которые познакомили меня с историческими и архивными материалами и предоставили в мое распоряжение ряд интересных фотографий.

Без участия этих и многих других людей книга не была бы написана

АВТОР

Внешность Владимира Михайловича Петлякова мало соответствовала его душевному складу. Словно высеченные грубым резцом скульптора черты лица создавали впечатление, что перед вами холодный, замкнутый человек. Но стоило начать с ним беседу, как сейчас говорят, войти в контакт, и это впечатление рассеивалось раз и навсегда. Тихая улыбка, негромкий голос, отсутствие всякой позы и аффектации, такт и выдержка, предельная скромность манер, нежелание и очевидное неумение выпячивать свое «я» сразу делали общение с Петляковым приятным. Ни о какой холодности или замкнутости и речи идти не могло. Более того, Петляков был одним из самых мягких и добросердечных людей, с которыми свела меня жизнь.

Мне довелось встречаться с ним в конструкторском бюро, на аэродромах, в так называемой неофициальной обстановке. Соратник и правая рука Андрея Николаевича Туполева, один из старейших работников Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ), он много сделал для укрепления мощи нашей авиации, и в первую очередь для успешной постройки самолетов АНТ.

В истории советского металлического самолетостроения Петляков по праву занимает выдающееся место. Его конструкторский талант был многогранен. Он создал классический метод расчета многолонжеронного крыла, применил оригинальные решения в период проектирования будущих самолетов ТБ-1, ТБ-3 и особенно ТБ-7, позднее названного двумя буквами его фамилии — Пе-8.

Особая роль принадлежала Петлякову во время опытных испытаний и последующего внедрения са-

молетов в серию. Превосходно зная машины, что называется, до винтика, обладая обширными инженерными знаниями и богатым практическим опытом, Владимир Михайлович умело и энергично доводил начатую коллективом КБ работу до логического завершения.

Когда я слышу слова «выдающийся конструктор», «талантливый творец техники», невольно всплывает вопрос: а каков он, этот человек, каковы его нравственные принципы? Мне и, уверен, многим другим важно это знать для оценки личности. Признавая талант конструктора и творца, хочется быть убежденным и в высоких качествах его души.

Петлякова можно смело назвать человеком большой души. Полное лишений детство, беспокойная юность, неимоверные усилия, направленные на осуществление мечты — стать авиационным специалистом, истовая работа в последующий период, принесшая замечательные плоды... И всегда он оставался верным своим принципам, глубоко порядочным, честным, мужественным, никогда не поступавшимся совестью.

Владимир Михайлович Петляков погиб при исполнении служебных обязанностей в расцвете сил, на пятьдесят первом году жизни. Лауреат Государственной премии, кавалер двух орденов Ленина и ордена Красной Звезды, он не увидел, как сражались под Сталинградом и на Курской дуге, во время освобождения Белоруссии и в небе Берлина его знаменитые пикирующие бомбардировщики Пе-2, выпускавшиеся в годы Великой Отечественной войны массовой серией. Если бы не авиационная катастрофа, он бы еще многое совершил во славу авиации. Но и того, что сделано им, достаточно, чтобы назвать его одним из самых ярких советских авиаконструкторов.

«Профиль крыла» — первая книга о В. М. Петлякове. Названа она, на мой взгляд, удачно: ведь эмблема ЦАГИ, где работал Владимир Михайлович, — тонкий, изящный профиль крыла. Книга даст читателям возможность ощутить всю значительность судьбы этого человека.

М. М. ГРОМОВ,
Герой Советского Союза,
генерал-полковник авиации

Тот, кто с детства знает, что труд есть закон жизни, кто смолоду понял, что хлеб добывается только в поте лица, тот способен к подвигу, потому что в нужный день и час у него найдется воля его выполнить и силы для этого.

Жюль Верн

ТАГАНРОГСКИЕ ГОДЫ

Машина вырвалась из ударяющей в голову августовской духоты, вильнула у таганрогского вокзала (здесь его называют новым) и по дороге, обсаженной пирамидальными тополями, шелковицей и белой акацией, устремилась по направлению к Ростову. Путь мой лежал недалеко, в село с непривычным названием — Самбек.

Сухой степной зной колебал зыбким маревом распахнутую даль, неумолимое солнце растапливало, растворяло контуры шоссе, отчего оно начинало казаться сплошной сверкающей, сливочной желтизны течью, тугой, словно сжатый, воздух стрелял в кабину сквозь открытое боковое стекло. Километров через пятнадцать слева по ходу движения открылась редкостная ширь: возделанная земля, медленно влекущая воды речка, лесистые островки, дома, разбросанные на взгорье. Тут я и остановился, простился с симпатичным, по-южному говорливым таксистом и не спеша двинулся по каменистой тропинке вверх, где раскинулось большое село, по словам водителя, «на полторы тысячи дворов».

Три сочных цвета: темно-зеленый, желтый и светло-коричневый — сообщали месту необычайную притягательность. Цвета рождались деревьями, полями со скошенными хлебами и свежей жирной пахотой. Пахло медом и полынью, сомлевшие подсолнухи покачивали макушками, буйно зеленели огороды. Людей не было видно в этот воскресный день.

Асфальтированные улицы обрамлялись домами

из красного неоштукатуренного кирпича, не хатами, а именно домами — прочными, добротными, поставленными с расчетом не на одно поколение. Стояли они как на подбор — наличники белые, ставни зеленые, фундамент голубой. Добротность, основательность села особенно подчеркивалась зданиями Дворца культуры, где располагалось правление колхоза, школы, нескольких магазинов. О том, что все это поднялось в последние три десятилетия, без лишних слов напоминали памятник и обелиск героям Великой Отечественной войны. Близ села проходила линия фронта, Самбек горел, и отстраивался он в мирные дни, по существу, заново.

У колодца с журавлем — желанной отрады туриста с рюкзаком, путешественника на колесах и просто путника, случайно забредшего в село, — я спросил не старую еще женщину в белом платке, повязанном до самых глаз, внимательно изучающих незнакомца, где в Самбеке церковь.

Женщина вначале удивленно, потом заинтересованно посмотрела, сняла с плеч коромысло.

— А на что тебе церква? Ты ж молодой.

— Просто так.

— Сгорела вона, мылый, ще до вийны.

— А где стояла?

— Он там, — она махнула загорелой до черноты рукой.

Поблагодарив женщину и оставив ее в некотором недоумении, я пошел в указанном направлении. Идти пришлось недолго. Разумеется, никакого намека на когда-то существовавший храм божий обнаружить не удалось. Равно и от хат, стоявших рядом много десятилетий назад, ничего не сохранилось. Да и само место жители указывали по-разному — то левее на сотню метров, то правее. Попутно расспрашивали, деликатно и ненавязчиво, какая такая надобность привела меня в Самбек. Я отвечал довольно туманно, ибо как двумя словами объяснить мотивы, потянувшие в далеко отстоящую от Москвы, отмеченную не на всех картах точку?

Девяносто лет назад в беленой хате возле церкви родился человек, жизнь которого интересовала меня в мельчайших подробностях. Недолго жил он в Самбе-

ке — грудным его увезли в Таганрог. Не бывал он потом в селе, никаких свидетельств тут о себе не оставил, не помнит его семью никто из сельчан — много воды утекло... А вот приспичило приехать сюда, без всякой видимой цели побродить вдоль изгороди из камней, поглядеть на низкие крыши с аккуратно уложенными кое-где связками пламенеющего перца, подышать сытным запахом свежееиспеченного хлеба, послушать распевный южнорусский говор...

Стоя у колыбели сына жарким июньским днем 1891 года, Михаил Иванович Петляков сказал жене Марии Евсеевне:

— В семье у нас нет образованных. Мечтаю, чтоб выучился Володька на врача.

Врач — профессия, как говорили в те годы, достойная. Почему не помечтать, что сын мелкого служащего фабрики стеклянной тары станет уважаемым, самостоятельным человеком? В самом деле, почему не увидеть сына медиком? Не мог же Петляков-старший при всем своем желании и самой смелой фантазии мечтать о профессии конструктора самолетов. Такой профессии девяносто лет назад попросту не существовало.

...После посещения Самбека я занес в блокнот всего несколько строчек, не положил в заветную папку ни единого нового документа или записи чьих-то воспоминаний, помогающих лучше понять и оценить судьбу моего героя. Но так случилось, что именно после этой поездки удалось до конца уловить и понять внутренний смысл и логическую завершенность всего услышанного и увиденного в маленьком таганрогском домике, в котором Петляков провел детство, и в московской квартире авиаконструктора на улице Чкалова, записанного в беседах с его соратниками, найденного в музеях и архивах. Разрозненная цепь, где каждое звено существовало отдельно, оказалась соединенной в целое. Жизнь, сызмальства наполненная неустанным трудом, отмеченная лишениями и потерями, жизнь честная, чистая, ничем не опороченная, жизнь, озаренная высоким творческим вдохновением, — вся она вдруг открылась, доступная единому взгляду сквозь напластования лет...

Ах какой это был змей! Просто загляденье. Володя с друзьями трудился над ним с утра до вечера. К большому прочному листу бумаги клейстером приклеили дранки, приделали мочальный хвост. Змей оказался слишком тяжелым, пришлось хвост уменьшить. Затем Володя закрепил по краям нечто вроде бахромы, соорудил трещотку.

Хотели тут же запустить змея, но стемнело. Отложили назавтра. Володя спрятал хрупкое изделие в укромное место во дворе, у шелковицы, опасаясь, как бы не доискались девчонки. Им категорически запрещалось трогать змея. Разжигаемые любопытством, они день-деньской вертелись вокруг да около, набиваясь в подручные. А ну как захотят посмотреть, что смастерили ребята, и, чего доброго, проколют бумагу или наступят на хвост...

Утром, наскоро позавтракав синенькими, Володя помчался к друзьям. Вместе вернулись во двор, торжественно извлекли змея из тайника и вышли за ворота.

Митрофаниевская выглядела, как большинство таганрогских улиц конца века: неширокая — метров тридцать, белые хаты затенены буйно разросшимися акациями, посредине дороги важно расхаживают гуси... Ветер поднял змей и повлек за собой вдоль улицы. Володя, брат Шура, двоюродные братья Альбицкие и еще несколько босоногих пацанов мчались следом, удерживая змея за длинную тонкую веревку. Свернули в Ярмарочный переулок, вздымая пыль, понеслись дальше, провожаемые завистливыми взглядами окрестной ребятни и недовольным гусиным гоготом. Впереди всех бежал худенький, не удавшийся ростом мальчишка в выгоревшей рубашонке — Володя Петляков.

— Смышленный хлопец, — сказал, обращаясь к Марии Евсеевне, сосед, работавший на железной дороге. — Смотрю на него: все чего-то пилит, прибывает, клеит. Хороший помощник растет. Ты ведь, сердешная, поди, совсем умаялась.

Соседи жалели ее, помогали, чем могли: шутка ли, одна с пятерыми ртами. После внезапной смерти мужа ходила Мария Евсеевна по дворам на поденные работы, зарабатывая в день когда полтинник, когда рубль. Домашнее немудреное хозяйство большей

частью вела Инна — старшая дочь, хотя самой-то и десяти лет не было. Да и, по правде сказать, какое там хозяйство. Купить пятнадцатикопеечную булку, сварить суп: засыпать в воду пшено, заправить постным маслом — вот и вся недолга. И стирать приходилось мало, ибо, с позволения сказать, туалетов семья Петляковых не имела — одно платице да одна рубашка на каждого...

Однажды Марии Евсеевне подарили штуку розового ситца. Мать на радостях сшила Инне, Кате и Вале платья, Володе и Шуру — рубашки, хватило материала и на наволочки. Так и щеголяли Петляковы во всем розовом.

Как-то заболел скарлатиной младший брат Шура. Метался в жару, губы запеклись, стали пунцовыми. Мария Евсеевна плакала, а Володя умоляюще шептал: «Шура, не умирай, нам же с тобой маму кормить надо...»

Хатка Петляковых на Митрофаниевской состояла из кухни с глиняным полом, двух комнат, соединенных аркой и выглядевших как большая зала, и спальни. Спала семья на одной широкой кровати: мать — с краю, дети — «валетом». Кровать с чьей-то легкой руки окрестили «Ноевым ковчегом».

Семья Петляковых была и осталась на всю жизнь очень дружной. Мать часто повторяла детям: «Стойте всегда друг за друга — один за всех, все за одного». Следуя этому поучению, Марии Евсеевне приходилось порой наказывать всех пятерых вместо одного провинившегося. Больше всего доставалось за стекло керосиновой лампы, которое, как на грех, часто билось: одного виновника никогда не находилось.

Для описывающих жизнь замечательных людей семейные предания бесценны. Особенно когда речь идет о событиях далеких, подернутых дымкой времени. Одно из таких преданий поведала дочь конструктора Галина Владимировна — инженер-гидролог. В московской квартире Петляковых на улице Чкалова, в двух шагах от Курского вокзала, мы рассматривали старинные фотографии из альбома таганрогской поры.

— А знаете, родителей Владимира Михайловича цыганка сосватала, — улыбнулась Галина Владимировна.

Дело происходило следующим образом. Михаил Иванович, уроженец Воронежской губернии, рано лишился отца, ушел из деревни в люди, получил специальность и осел в Таганроге. Здесь он и познакомился с красивой работающей девушкой Машей, жившей в Ярмарочном переулке, влюбился в нее, но не был уверен во взаимном чувстве. Однажды они договорились пойти гулять в городской сад. Михаил Иванович принарядился и впрямь выглядел женихом. Маша уже выходила из дому, как вдруг на подворье шумно ввалились цыгане. Отбиться от них не было никакой возможности. Две цыганки, молодая и старая, наперебой хватали ее за руку: «Давай погадаю, красавица». И тут Машу осенило. Она подвела молодую цыганку к забору и сквозь щель в штакетнике показала ей молодого мужчину в котелке и с тростью.

— Его зовут Миша, а меня Маша. Иди нагадай ему жену. Поняла?

Цыганка смекнула, озорно прищурила черный глаз: дескать, не сомневайся, красавица, все будет исполнено в лучшем виде.

Что уж она тараторила, держа раскрытую левую ладонь Михаила Ивановича, Маша не слышала, но только увидела, как он достал портмоне и дал цыганке бумажную купюру, отчего та на радостях поцеловала ему руку.

Вскоре молодые обвенчались, стали жить в ладу и согласии. Пошли дети: Инна, Володя, Катя, Шура. По делам службы Михаил Иванович с семьей переехал в Москву. Устроились на Солянке. Инна с Володей зимой бегали к памятнику героям Плевны у Ильинских ворот, катались на санках и фанерных досках с ледяной горки. Любопытный Володя однажды подбил сестру пойти погулять по Маросейке. Гуляли долго, на обратном пути заблудились. Привел их домой дворник.

У Петляковых родилась еще одна девочка, которую нарекли Валентиной. Дела у отца шли хорошо, как вдруг случилась беда. Михаил Иванович ехал на втором ярусе конки, его продуло, возникло, по словам врача, воспаление мозговой оболочки, и в считанные дни глава и единственный кормилец семьи сгорел. Мария Евсеевна немедленно вернулась в Таганрог.

Ее с детьми приютили родственники. Началась жизнь, полная лишений.

В силу ли характера, раннего повзросления (трудное детство не настраивало на безмятежный лад) или каких-то других причин Володя рос тихим, задумчивым, рассудительным. Это, впрочем, не мешало ему участвовать в ребячьих забавах, хотя заводилой он не был. Играл в бабки, вышагивал на ходулях (собственного изготовления, самых высоких в округе), ловил птиц и тут же отпускал. Зимой из чурбанчика, чудом не попавшего в печь, выстругивал нечто наподобие коньков, подвязывал их к валенкам тряпками или веревками и катался во дворе по скользящим — замерзшим лужам. Летом в сильный дождь любил вылавливать из обильно текущих по улице вод гвозди и другие ребячьи ценности, а затем выменивал на них у проезжающих старьевщиков дешевые безделушки.

Больше всего на свете Володя любил мастерить в одиночестве. Фантазия его была неистощимой.

— Это что у тебя получилось? — любопытствовала мать.

— Водокачка.

Мать внимательно рассматривала Володино изделие: палочка на подставке, к ней прикреплены колесико с ниткой и резиновая трубка, которая, по мысли семилетнего конструктора, должна втягивать воду. Володя, широко расставив ноги, наклонился над лужей, дергал за нитку, колесико вращалось, но вода не поднималась, только бурлила в луже.

Конструктор огорчился ненадолго, снова брался за инструменты.

— Вот увидишь, мам, переделаю, и получится.

Сооружал и всевозможные вертушки из палочек и бумаги, дарил сестрам самодельные куклы из мягкого картона с поворачивающимися головами. Особую страсть питал ко всякого рода механизмам, в которых мог копаться без усталости. «Убирайте часы — Володя идет», — такая фраза предшествовала его появлению в соседних домах.

Часто бросал самodelки, заменявшие ему игрушки, и бежал вдоль Митрофаниевской до угла, где начинался Ярмарочный переулок. На углу располагалось одноэтажное трехклассное приходское училище.

Володя подтягивался, держась за кирпичный выступ, и заглядывал в окно класса. Все здесь выглядело манящим. Чинно сидели за партами ребята совсем ненамного старше его. Учительница вызывала их к доске, ребята писали мелом какие-то палочки, крючочки, учительница стирала написанное тряпкой, начинала писать сама... Незнакомый холодок щеко-тал спину, отчего-то першило в горле, неясное, смутное чувство овладевало им. Он спрыгивал и медленно, словно нехотя, шел обратно. Как хотелось сидеть за такой партой с откидной крышкой, писать мелом на черной доске...

Через год его желание исполнилось.

Учился Володя хорошо, награждался похвальными грамотами, а по окончании учебы в 1902 году получил в подарок басни Крылова.

Как-то Мария Евсеевна невзначай спросила Володю о его ближайших планах. Он помедлил с ответом, посмотрел на мать упорным взглядом серых с просинью глаз:

— Буду учиться.

— Отец мечтал, что ты станешь врачом...

— Не знаю... Хочу понять, почему движется паровоз, почему летают птицы.

Он, разумеется, не знал тогда, кем станет. Да и может ли знать это одиннадцатилетний? Одно было ясно — его тянула техника. Безобидные, ничего не значащие водокачки, вертушки, змеи, ходили вырастали в стойкое увлечение. Руки, хорошо владевшие молотком, рубанком, напильником, уже не поспевали за идеями, бродившими в мальчишеской коротко остриженной голове. Нужны были знания.

В 1902 году Володя поступил в Таганрогское среднее техническое училище. На вступительных экзаменах произошел конфуз. Решая арифметическую задачу, он оставил в уме единичку, забыв приплюсовать ее к ответу. Придя домой, вновь на бумаге решил задачу и... о, ужас! — ответ не сошелся на единицу. Володя разрыдался, рассказал о своей ошибке матери. Тут же, не мешкая, Мария Евсеевна и незадачливый экзаменуемый отправились к директору училища Оловягину. Тот услышал печальную исповедь, посмотрел на мальчугана, у которого глаза на мокром месте, и от души рассмеялся:

— Будем считать, что задача решена правильно, а злополучную единичку не примем во внимание.

Итак, Володя с гордостью надел черный мундир и такого же цвета брюки. Воротник, рукава и фуражка были окаймлены светло-синим кантом, а к нашивке на воротнике прикреплен бронзовый значок в виде скрещенных шведского ключа и молотка. Такой же значок был и на фуражке.

Первое время Володя страшно боялся проспать начало занятий. Эта боязнь в конечном счете сыграла с ним злую шутку. В доме были настенные часы, и надо же случиться — встали. Володя вскочил с кровати, когда за окном чернела ночь, привычно подошел к часам, не услышал тиканья и заторопился одеваться.

— Куда ты ни свет ни заря? — спросила Мария Евсеевна.

— Как куда? — обиженным тоном ответил Володя, держа ранец с учебниками. — В училище.

Не переводя дыхания, бежал он по Полицейской улице, к двухэтажному каменному зданию. Некогда было по сторонам оглянуться, иначе обратил бы внимание, что улица пустынна, только горят редкие газовые фонари, что еще не скребут мостовую дворники, не видно водовозов. Забарабанил в дверь. Долго никто не появлялся, наконец щелкнул замком зевающий бородатый сторож, недовольно буркнул:

— Чего тебе, малец?

Володя пропустил мимо ушей намек на свой неудавшийся рост.

— Учиться пришел.

— Эва, учиться! — изумился сторож. — Да ты глаза промой, который час-то на дворе, знаешь? Четырех еще небось нет... Ладно, чего уж там, иди ко мне, погреешься хоть. Шустрый какой...

Так и просидел Володя в каморке сторожа до начала занятий.

По тем временам техническое училище давало неплохие знания. В его стенах изучались русский и французский языки, география, история, математика, физика, механика, технология материалов, химия, металлургия, горное дело, геодезия, черчение... Подработки работали в столярной, слесарной, механической мастерских, в кузнице, машинном отделении.

В мастерских Володе не находилось равных. Руки у него и впрямь были золотые. Учащимся дали задание изготовить ключ. Для Володи тут не предвиделось трудностей. Проблема заключалась в другом — как достать до тисков высокого верстака? Пришлось самому сколотить скамеечку под ноги. Зато ключ, отполированный до зеркального блеска, получился на диво. Его признали лучшим, показывали как образец, достойный подражания.

Большой аккуратист, Володя проглаживал утюгом не только форму, но даже... тетради — чтоб не загибались уголки. Научился он и переплетать учебники. Началось с того, что увидел в училище переплетный станок. Увидеть и пройти мимо — не в его натуре. Несколько часов сидел он рядом с мастером-переплетчиком, наблюдал за его сноровистыми движениями. Потом сделал чертежи, записал размеры и начал изготавливать такой же в точности станок в мастерских. Смастерив его, попросил разрешения отнести домой. Ему не отказали. Долгими вечерами он работал на станке, переплетая книги, учебники, альбомы не только свои или сестер и брата, но и соседских сверстников. От заказов не было отбоя, отказывать Володя не мог, да и не умел, вот и приходилось порой засиживаться до полуночи...

Точно так же самостоятельно Володя приготовил для себя чертежную доску. В данном случае выбора — делать или не делать — не существовало. Ведь денег на покупку не предвиделось.

Чертить он особенно любил. Выполняя сложные работы, обычно напевал вполголоса бесконечную песню про ворону:

Еду, еду, смотрю на мост,
На мосту ворона сохнет.
Взял ворону я за хвост,
Опустил ее под мост,
Пусть ворона мокнет.

И опять:

Еду, еду, смотрю на мост,
Под мостом ворона мокнет.
Взял ворону я за хвост,
Положил ее на мост,
Пусть ворона сохнет.

И так до тех пор, пока не заканчивал чертеж. Ви-

димо, благодаря монотонному «сказу» дело лучше спорилось, и Володя не так уставал.

В училище Володя столкнулся с разными преподавателями. Некоторые приходили на занятия отбывать повинность. Таких, к счастью, было меньшинство. Встречались и яркие, недюжинные личности. Алгебру преподавал Константин Александрович Торопов — магистр математики. Учил он ребят по своим пособиям и отличался исключительной требовательностью. На оценки Торопов бывал предельно скуп и так объяснял это ученикам: «На пять математику знает господь бог, на четыре — я, а вы в лучшем случае — на три или на два с плюсом». Последние две оценки считались у Торопова вполне удовлетворительными. Обычно он ставил единицы.

Как-то, придя утром на занятия, Володя не узнал училища. Оно напоминало растревоженный улей. Ребята перешептывались. То тут, то там образовывались группки: один, наиболее информированный, рассказывал, остальные жадно внимали. Выяснить причину переполоха не составило труда. Оказывается, Торопову на квартиру подкинули письмо примерно такого содержания: «Если ты не изменишь своих оценок, последует ниже помещенный эпилог». Далее были нарисованы черный гроб, крест и пистолет.

Всех собрали в зале. Быстрым шагом вошли директор училища Оловягин и Торопов. Директор произнес короткую гневную речь. Потом заговорил Торопов — тихо, устало, словно в изнеможении:

— Я получил гнусное письмо. Среди вас, оказывается, есть люди, недостойные носить школьный мундир. Я не требую, чтобы вы назвали тех, кто писал эту мерзость. Все равно вы этого не сделаете. Но... как вы не понимаете, — тут голос магистра математики окреп, налился гибкой силой, — что наши строгости только на пользу вам, что без глубокого знания математики не стать вам толковыми техниками, инженерами. Вырастете и поймете...

Долго помнил Петляков этот случай, не раз рассказывал о Торопове молодым коллегам из ЦАГИ. Он, имевший у Торопова твердую тройку, на всю жизнь остался благодарен своему учителю.

В начале XX века родной город Петлякова стал преобразаться. На таганрогском рейде швартовалось все больше иностранных и русских торговых судов. Открывались экспортные конторы, комиссионерства, агентства, банки. На смену традиционным ярмаркам пришли магазины. Особенно много их открылось в Ярмарочном переулке. Появилась крупная промышленность — металлургический и котельный заводы, предприятие по производству маслобойного оборудования. Был расширен кожевенный завод.

Таганрожец П. Ф. Иорданов писал А. П. Чехову: «Вы не узнаете теперь того района, о котором Вы упоминаете: наши степи теперь горят электрическими огнями, заводы растут как грибы... и над мирным Таганрогом теперь постоянно видно зарево от доменных печей и слышен гул и лязг железа».

Центр города был замощен. С обеих сторон мостовых у бордюрных камней выросли аллеи пирамидальных и канадских тополей, белой акации. Одновременно возникли новые районы бедноты, где не было ни мощеных дорог, ни зелени, ни воды в достаточном количестве.

Одним словом, несмотря на интенсивное развитие, Таганрог оставался городом со множеством уродливых явлений. Редактор альманаха-справочника «Таганрог и его округ» писал: «Большой портовый город представляет сонное царство, а обыватель... обывателю хочется, чтобы и ему, так же как гоголевскому Пацюку, галушки сами в рот лезли. Все утопает в пучине обывательского индифферентизма, и тщетные попытки небольшого кружка интеллигенции оживить жизнь не имеют никакого успеха».

Город капиталистов, банкиров, купцов, землевладельцев, маклеров, контрабандистов, город кофеен, дорогих ювелирных магазинов, продажной таможни, богатых клубов, город, куда, как мухи на мед, слетались иностранцы, превращался и в город пролетариев. Он становился одним из крупных революционных центров на юге страны. Пролетариат, руководимый большевиками, набирал силу, заявлял о себе в полный голос. Рабочие объединялись, начинали выдвигать экономические, а затем и политические требования. Начиная с апреля 1905 года устраиваются многолюдные митинги и собрания. Летом в Таганро-

ге прошли крупные забастовки. Борьбу трудящихся возглавил городской комитет РСДРП.

В июле 1905-го бастовали рабочие железнодорожных мастерских и депо, требовавшие введения восьмичасового рабочего дня, повышения заработной платы, улучшения медицинской помощи. Володя Петляков видел октябрьские забастовки в поддержку всеобщей российской политической стачки 1905 года, митинги после издания пресловутого царского манифеста. Видел он и еврейские погромы, устроенные черносотенцами — лавочниками, драгилями, уголовниками, и навсегда проникся гадливым чувством не только к распоясавшимся бандитам, но и к «тихим» антисемитам.

Домашние дела по-прежнему серьезно заботили его. Ведь он — мужчина, надежда и опора семьи. Надо помогать вставать на ноги младшим. Пора начать зарабатывать трудовую копейку, хотя бы во время летних каникул.

По просьбе Володи Мария Евсеевна поговорила со знакомым начальником железнодорожных мастерских Радиным.

— А сколько годов сыну?

— Пятнадцатый пошел.

— Гм... Черной работы не испугается?

— Что ты, Матвей Константинович! Володя да испугается? Не белоручкой растет, да и не в кого ему.

Так Володя стал подручным в мастерских. Ему выдали, к немалой радости, ящик для инструмента, как у взрослых. В ящике помимо сверл, молотка, плоскогубцев и масляной пакли он носил еду — кусок хлеба, три вареные картофелины, два яйца, соль. Ежемесячно Володя получал за свой труд три рубля.

Приходил он домой в масле и саже, уставал так, что еле доползал до кровати, но никто ни разу не слышал от него жалоб. Однажды велел сестрам разбудить его пораньше. Едва Инна и Катя в положенное время подошли к кровати, как Володя начал разговаривать: «Подложите уголь в топку». Сестры от неожиданности прыснули. «Не смейтесь, а делайте, что я говорю», — приказывал брат в полусне.

В то время он подрабатывал кочегаром.

Здание технического училища — одно из приметных в городе — влекло молодежь. Здесь устраива-

лись вечера, о которых говорил весь Таганрог. Танцы, пение, веселые игры, забавы... Юный Петляков не танцевал и не пел, но без него не обходился ни один вечер. Он конструировал и изготавливал всевозможные технические приспособления. Скажем, в гимнастическом зале учащиеся устанавливали большой вращающийся круг. На него усаживалась молодежь. Он начинал раскручиваться, набирать скорость, с него с хохотом прыгивали. Лишь наиболее стойкие выдерживали до конца.

На площадке у главного входа устраивали своеобразную карусель, основой которой служила пара крестовин из деревянных брусьев прямоугольного сечения размахом шесть-семь метров. На концах двойной крестовины, соединенных между собой тягами из железных прутьев, свободно подвешивались четыре люльки. В каждую усаживались по двое. Карусель запускалась, и люльки плавно описывали в воздухе нечто вроде окружности.

Володя участвовал в иллюминировании фасада здания, украшении вестибюля и актовой залы. Делал он и декорации к любительским спектаклям.

Петляков учился в одном из последних классов, когда сосед подарил ему старый мотоцикл. Собственно, назвать металлический хлам мотоциклом можно было с большой натяжкой. Одни детали отсутствовали, другие погжавели и покорежились. Все свободное время Володя уделял починке «драндулета», как называли мотоцикл сестры. Через три-четыре недели они увидели донельзя гордого брата, сидящего на собранном мотоцикле. Володя поехал на «драндулете» по двору, а потом вывел его на улицу. Друзья сопровождали юного гонщика почетным эскортом. Обрато мотоцикл вели «под уздцы» — мотор отказал. Так продолжалось несколько раз, пока Володя не отладил мотор.

...Оканчивая училище, Петляков уже не выглядел щуплым «недомерком». Ростом он так и не вышел, зато приобрел спортивную осанку, развернул широкие плечи, гордился рельефной мускулатурой. В немалой степени он был обязан этому регулярным занятиям гимнастикой. Вел их в училище Франц Иванович Витмайер. Чех по национальности, он много лет прожил в причерноморских и приазовских горо-

дах, носил висячие хохлацкие усы. Франц Иванович на удивление плохо говорил по-русски, однако дело свое знал. По его командам ребята с удовольствием делали упражнения, развивающие силу и гибкость.

В 1910 году Владимир Петляков успешно закончил училище, получив звание техника горнозаводской промышленности. Встал вопрос, чем заниматься дальше. Идти работать? Что ж, самое приемлемое решение — получить неплохую должность, помогать семье. И покатятся дни, ровные и однообразные. А если замахнуться на большее? В Москву, скажем, продолжать учение... Едва Володя начинал думать об этом, как в душу закрадывались сомнения. Хватит ли силенок (желания было хоть отбавляй!), да и как оставить дом?

Сомнения разрешила мать. Зная тайные думы сына, видя, что он места себе не находит, однажды подошла к нему, обняла за плечи, усадила рядом:

— Не изводи себя, поезжай в Москву. О нас не думай. Сестры подросли, пойдут работать. Справимся как-нибудь. А это тебе на дорогу, — и она достала из сложенного носового платка деньги.

— Двадцать пять рублей? — изумился Володя. — Откуда, мама?

— Твои, заработанные на каникулах. Сберегла, знала — пригодятся.

Итак, решено — он едет в Москву.

«КО МНЕ ВСЕ ПРИХОДИТ С ОПОЗДАНИЕМ»

Поезд прибыл на Курский вокзал утром. Пробившись сквозь высыпавшую на перрон толпу — шумную, гомонливую, с мешками, корзинами, пузатыми чемоданами, какая только и приезжает с юга России, — Володя вышел на площадь и остановился в раздумье.

Города он совершенно не знал, жизнь здесь в малолетстве была не в счет, спрашивать прохожих стеснялся. Один таганрогский машинист, бывавший в молодости в Москве, перед отъездом объяснил ему, как добраться до Коровьего брода, где находилось императорское Техническое училище. Петляков повторял про себя доселе незнакомые названия: Лефортово, Яуза. Они могли служить ориентирами.

Для начала он купил «Московские ведомости», прошел несколько сот метров по направлению к большому саду, манившему прохладой (как он узнал, сад назывался Потешным), уселся на скамейку, поставил нетяжелый баул между ног и принялся читать. Из газеты он почерпнул ряд, казалось бы, не очень нужных ему сведений, которые, однако, его заинтересовали. Стоит сильная жара (это, впрочем, Володя почувствовал и сам, едва ступив на перрон, а мать беспокоилась, чтобы он не мерз, и всучила-таки, несмотря на протесты, толстую фуфайку), часто случаются пожары, река Москва обмелела, ходят слухи о начале эпидемии холеры, в городе немало жертв трамвая и автомобиля...

В справочном отделе газеты внимание Володи привлекли объявления. Здесь, в этом большом и немного пугающем пестротой и многолюдьем городе, есть что посмотреть. Исторический музей у Иверских ворот, Политехнический музей на Лубянской площади, Третьяковская галерея в Лаврушинском переулке.

ке, птицеводный музей на Театральной площади, зоологический сад... Выбрал для себя Политехнический.

Хотел уже свернуть газету, но тут наткнулся на раздел «Воздухоплавание». Таганрогская газета тоже начинала писать о захватывающих дух одесских полетах Ефимова, Уточкина. Вчитался. «Газеты ежедневно сообщают о жизни воздушного флота. Правда, часто известия эти сообщают о катастрофах, постигших и летунов, и их корабли. Но никакое новое дело не обходилось и не может обойтись без жертв, а человеку становится тесно на земле, и теперь уже едва ли можно сомневаться, что он завоеует поднебесное пространство...»

Выйдя из сада, Володя машинально ощупал внутренний, застегнутый английской булавкой карман пиджака с заветными двадцатью пятью рублями и побрел к вокзалу. По пути встретилась афишная тумба, сплошь оклеенная яркими приглашениями посетить «Эрмитаж» и «Аквариум», а также театр Пастухова в Пушкине, где в воскресенье в первый раз показывается пародия-шарж «Шантеклер в «Яру». Участвуют: Шантеклер — властелин курятника и певец солнца; его гарем: Белая курица, Цесарка, Старая курица, Утка; Дрозд, собака-сыщик Треф, Бойцовый петух, дворовый пес Шарик и кот Васька. Афиша также обещала куплеты на злобу дня.

Дочитав до конца, Володя хмыкнул и обернулся: на него строго смотрел господин в канотье с одутловатым, нездорового цвета лицом. Он тоже пробежал глазами афишу, но не нашел в ней ничего такого, что могло бы рассмешить этого явного провинциала с коричневым потертым баулом. Володя смутился и быстро отошел от тумбы.

Все-таки ему пришлось спросить дорогу к Лубянской площади, чтобы не плутать по незнакомым улицам. Двумя трамваями, противно дребезжащими и раскачивающимися, Володя добрался до Политехнического музея. Часа два, не меньше, буквально с открытым ртом осматривал он приборы, машины, фотографии, пока не увидел отдел воздухоплавания. Отдел был совсем новый, как явствовало из медной таблички, прибитой у входа в зал. Тут и вовсе глаза

разбегались. Модели аэропланов, планеров, приборы, фотографические снимки полетов, книги...

— Интересуетесь, юноша?

Петляков, поглощенный экспонатами, не сразу понял, что вопрос адресуется ему. Рядом стоял полный, солидной наружности человек в парусиновом костюме. Высокий лысеющий лоб, золотое пенсне и бородка клинышком придавали ему недоступный вид. Володя оробел.

— Действительно, любопытные вещи,— начал разговор незнакомец.— Но все это история. Как ни странно, и такое новое дело, как воздухоплавание, уже имеет историю. Да-с. Мы осенью добавим сюда нечто более современное.

Говорил незнакомец тонким приятным голосом, вполне дружелюбно, и Володина робость прошла.

— Вы... имеете отношение к воздухоплаванию? — осторожно спросил он.

— В какой-то степени. Я преподаю в Техническом училище. У нас усилиями блистательного ученого и благородной личности,— он указал на портрет сурового на вид старика с седыми усами, бородой и пронзительным взглядом из-под мохнатых нависших бровей — профессора Жуковского,— в прошлом году создан воздухоплавательный кружок. Студенты думают строить планер, подобралась неплохая коллекция материалов, фотографий, статей, кое-что кружковцы передадут музею.

— Я как раз собираюсь поступать в училище,— открылся Володя.

— Выбор удачный. Лучшее техническое учебное заведение России — без преувеличения. Только учтите, отбор серьезный, конкурс большой... Ну-с, желаю успеха.

Через час Петляков переступил порог императорского Технического училища. В здании стояли прохлада и тишина. Под высокими сводами гулко отдавались шаги. Поднявшись на второй этаж, озираясь, Володя вошел в залу, занимаемую приемной комиссией. Здесь узнал — всего на механический факультет будет принято по конкурсным экзаменам двести пятьдесят счастливцев, а прошения о допущении к экзаменам подадут человек шестьсот, никак не ме-

нее. Сдавать придется русский язык, алгебру, геометрию, тригонометрию и физику. Экзамены начнутся 19 августа.

В приемную комиссию вместе с Володей вошел изящный, прямо-таки миниатюрный молодой человек, одетый в бумазейную рубашку апаш, брюки светло-кофейного отлива и туфли на резиновом ходу. Ростом он был с Володю, но в плечах значительно уже. Он тоже задал вопросы относительно приема. Вышли они вместе. Само собой получилось, что, спустившись вниз по лестнице и зажмурившись от брызнувшего солнца, уже знали имена друг друга.

— Погуляем? — предложил новый знакомый Володи Саша Путилов. И сразу перешел на доверительный тон: — Ты когда родился? В девяносто первом? Значит, я на два года моложе.

Петляков узнал: Саша — сын военного, жил в Польше, потом много ездил с родителями, но в Москве тоже впервые. Он сразу понравился Володе.

Они дошли до Яузы, выбрали укромное местечко на берегу, в тени ветлы, и долго говорили о всякой всячине. Но больше — о шансах поступить учиться.

...— Подождите минуту, Александр Иванович сейчас выйдет...

Лето 1978-го. Первый этаж белого панельного дома в Измайлове. В окна заглядывают ветки сирени. Покой, уют. Путилов приехал погостить к дочери из Воронежа, где постоянно живет последние два года. В ее квартире мы и встретились.

Александр Иванович перешел рубеж восьмидесяти пяти. Годы не согнули его — только подсушили, истончили. Вспоминает он с усилием, говорит тихо, с паузами, но иногда в притухших зрачках зажигается огонек, собеседник оживляется, машет рукой, на кисти которой заметен глубокий шрам — след давнишнего удара винта аэросаней. Мне начинает передаваться магнетизм слов конструктора и инженера яркого таланта, порой неуживчивого, трудного в общении, бескомпромиссного в оценках и спорах, первым в мире сделавшего самолеты из нержавеющей стали и уже одним этим оставившего зримый след в

истории авиации. А сколько еще создал он, находясь у истоков советского самолетостроения и двигаясь с ним вперед...

Говорит он, однако, не о себе — о периоде знакомства с Петляковым:

— Мог ли я тогда, на берегу Яузы, представить, что случай свел меня с удивительно прекрасным человеком, с которым мы многие годы прошагаем по жизни рядом, деля одни радости и тяготы, что будем работать с Андреем Николаевичем Туполевым, строить глиссеры, аэросани, самолеты АНТ? Знать наперед свою судьбу никому не дано, не было и у нас с Володей магического кристалла. Но мы оба страстно мечтали стать инженерами, хотя об авиации и не помышляли. Все пришло позднее. А тогда, в июле 1910-го,— как давно это было,— Путилов прижмурил и долго не открывал веки,— я предложил Володе жить вместе в Аптекарском переулке — снимал там комнату. Он согласился. Мы готовились к экзаменам, осматривали Москву, наблюдали за полетами Уточкина, ездили на Воробьевы горы. Петляков нравился мне своей самостоятельностью, тихим, незлобивым характером. Улыбка у него была, знаете, такая добрая, мягкая, словно светом внутренним озаренная. А на экзаменах больше повезло мне... Извините, устал, не могу говорить, в следующий раз...

На экзаменах Володе действительно не повезло. Переволновался, получил две тройки и, хотя физику сдал на пять, а геометрию и тригонометрию — на четыре, с девятнадцатью баллами не прошел по конкурсу (оказывается, и в те времена существовало пугающее теперешних абитуриентов понятие «конкурс»). Узнал он огорчительную весть 1 сентября. А до этого у него произошла одна знаменательная встреча.

Гуляя по территории училища, Петляков и Путилов набрали на здание, показавшееся им примечательным. Собственно, заинтересовало не само здание, а то, что они увидели в раскрытые окна. Большое помещение — им объяснили, что раньше здесь находилась чертежная выпускного курса, — было заполнено несколькими десятками приборов и моделей покуда

непонятного Володе и Саше назначения. В особенности поразило странного вида прямоугольное сооружение с раструбом на одном конце и цилиндром на другом. Возле него хлопотали молодые люди в рубашках и косоворотках. Синие студенческие тужурки лежали рядом на скамейках.

Один из молодых людей привлек внимание Володи. Невысокий загорелый крепыш — видно, недавно вернулся в Москву с каникул, — он то и дело поправлял чуб, сползавший на лоб, говорил тонким, слегка вибрирующим, совсем еще мальчишеским голосом. Жиденькие усы не придавали ему солидности. И тем не менее он был самым заметным в группе студентов, иногда позволял себе командовать ими, и они охотно подчинялись ему.

Володя и Саша долго оставались незамеченными. Наконец загорелый крепыш что-то сказал товарищам, те отошли от изделия странного вида и надели тужурки. А сам он обернулся и, увидев две заинтересованные физиономии, неожиданно побежал к окну. Володя и Саша отпрянули. Крепыш ловко прыгнул на подоконник, свесил ноги наружу, растянул верхние пуговицы рубашки.

— Чего испугались, я не кусаюсь. Студенты?

— Только поступаем, — ответил Саша.

— А, новички... Мы вот какую штуку изготовили, — и указал на прямоугольное сооружение у противоположной стены.

— А что это такое? — несмело спросил Володя.

— Труба, — не моргнув глазом сказал сидевший на подоконнике и рассмеялся тонко и переливчато, с некоторой долей ехидцы.

«Разыгрывает», — подумали друзья и примолкли. Незнакомец уловил их состояние.

— Не верите? Вот чудак. Честное слово, труба.

— На ней играют, что ли? Непохоже, — решил продолжить разговор Володя.

— Играют? — и незнакомец снова захохотал. Вдруг он смолк, оглядел друзей внимательными цепкими глазами и сказал уже вполне серьезно:

— Это аэродинамическая труба. Прежде чем строить летательный аппарат, нужно рассмотреть его характеристики. Вот труба и помогает...

И он принялся объяснять, как она работает.

Саша и Володя мало что поняли из этих объяснений. Незнакомца окликнули, он махнул рукой — сейчас приду. На прощание обронил:

— Кстати, мы не познакомились. Туполев, Андрей. — И уже на бегу закончил: — Поступите в училище — приходите к нам в воздухоплавательный кружок.

31 августа Саша Путилов потащил Володю смотреть полеты Уточкина, проходившие на ипподроме. Он видел, как переживает приятель неудачу на экзаменах, хотя и держится молодцом, и всеми силами хотел поднять его настроение.

Известный летун, как говорили тогда, впервые приехал в Москву. Сообщениями о нем пестрели газеты. Боксер, велосипедист, автогонщик, Сергей Уточкин, если верить досужим хроникерам, никогда раньше не летал на «Фармане», не прошел французской школы обучения летному делу, как, скажем, Михаил Ефимов, а сразу сел и полетел. Самое удивительное, что это походило на правду.

Москва повалила «на Уточкина». С огромным трудом друзья смогли купить дешевые пятидесятикопеечные билеты.

Место подъема и спуска было обозначено на беговой дорожке двумя лентами на расстоянии восемь — десять сажен одна от другой. Под аплодисменты публики Уточкин сел в «Фарман» и сделал два круга над ипподромом. Затем он приземлился между лентами, вызвав восторг зрителей.

Уточкин сделал еще шесть взлетов и посадок, после чего дошла очередь до полетов с пассажиркой — элегантно одетой дамой в вуали. Она приветственно помахала белой перчаткой кому-то на трибуне и отважно подала пилоту руку. Он помог даме занять место в «Фармане» и включил мотор. Дважды перелетел он с пассажиркой на небольшой высоте из одного конца ипподрома в другой и этим ограничился. То ли возникли одному ему известные неполадки в машине, то ли заранее была договоренность не слишком пугать даму.

Потом началось самое интересное — фигурные полеты. Затаив дыхание, Саша и Володя следили за эволюциями аэроплана. Поднявшись на значительную высоту, Уточкин сделал большой круг, перелетел

через трибуны и, обогнув здание, вновь появился над ипподромом и сел в центре.

— Здорово! — только и смог сказать Володя.

Следующий полет продолжался не менее десяти минут. Уточкин сделал уже три круга, вновь исчезая из глаз публики, с каждым кругом поднимаясь все выше. Он выполнял «нырки», шел камнем вниз — трибуны исторгали вздох — и у самой земли легко взмывал в вечернее московское небо.

Финал заставил зрителей подняться с мест и неистово аплодировать пилоту. Он и в самом деле превзошел себя. Забравшись значительно выше башен скаковых трибун, он резко пошел вниз; когда до земли оставалось метров пятьдесят, Уточкин выключил двигатель и спланировал под большим углом к земле.

Восхищенные уходили друзья с ипподрома. Они словно побывали на празднике мужества и красоты. Без умолку говорили об Уточкине. В ту ночь оба парили на «Фармане» под облаками, головокружительно падали на зеленое поле и взмывали в небо, вздрагивая во сне, ощущая в теле сладкую ватную истому...

Год, принесший юному Петлякому неудачу, оказался весьма щедр на события в авиации, манившей многих. В марте 1910-го начались публичные полеты в Одессе М. Ефимова. В Москве по инициативе Н. Е. Жуковского организовалось общество воздухоплавателей с аэродромом на Ходынском поле. В этом же месяце состоялась первая международная авиационная неделя. В мае в Москве открылась первая воздухоплавательная выставка на средства кружка Технического училища. В июле в Гатчине появилась первая в России авиационная школа. В сентябре состоялся первый в России перелет на большие расстояния. Летчик Е. Руднев перелетел с пассажирами из Петербурга в Гатчину, преодолев 61 километр за 56 минут... В том же году была издана первая в России полетная карта. И первая жертва авиации тоже пришлось на 1910-й — погиб военный летчик Лев Мациевич.

«Начало», «первый», «впервые»... Нет, что ни говорите, а 1910-й — год бурный, насыщенный, знаменательный.

А Володино авиационное «летосчисление» (полагая, в известном смысле им можно считать дату поступления в alma mater передовой русской инженерной мысли) началось годом позже, когда он успешно выдержал конкурсные экзамены, снова привезя с собой из Таганрога в Москву те самые заветные двадцать пять рублей, служившие гарантией пребывания в императорском, отнюдь не бесплатном, Техническом училище.

Потекли студенческие будни. Володя с Сашей Путиловым — уже второкурсником — снимали комнату в том же Аптекарском переулке. Учеба доставляла Петлякову огромное, несказанное удовольствие, именно удовольствие. Все было внове, все удивляло, поражало.

Но сразу же возникли и трудности. И не у одного Володи. Надо заметить, что в училище действовала система, направленная прежде всего на развитие самостоятельности студентов. Практиковалось свободное слушание лекций, учебный план устанавливался таким образом, что студенты сами избирали себе и предметы для изучения, и преподавателей. По сути, они были предоставлены сами себе: хочешь — занимайся, не хочешь — используй время по своему усмотрению. Однако знания контролировались весьма строго, да и количество только обязательных зачетов подходило к шестидесяти. Требовался жесткий самоконтроль, чтобы не залодырничать и не отстать в учебе. Впрочем, Володе это не грозило — силы воли и трудолюбия ему было не занимать.

Как-то он попал на лекцию Николая Егоровича Жуковского по аэродинамике. В аудитории сидело от силы человек двадцать. Склонившись над тетрадями, они аккуратно записывали слова профессора. Петляков, признаться, мало что понимал в лекции, тем не менее терпеливо вслушивался в четкий, хорошо поставленный голос, вглядывался в лицо Жуковского, когда-то показавшееся ему на фотографии строгим, даже злым, а на самом деле совсем иное — одухотворенное, полное энергии и света.

Некоторых сидевших в аудитории Володя знал, хотя никогда с ними не разговаривал. Члены воздухоплавательного кружка вели в стенах училища ак-

тивную работу — собирали средства на постройку самолетов, с той же целью организовали платную выставку, устраивали хитрые, понятные им одним эксперименты в аэродинамической лаборатории. Их фамилии часто появлялись на доске официальных объявлений. Но Володя точно не мог сказать — Юрьев ли сидел рядом с ним, Стечкин или Ветчинкин... Только худого и долговязого юношу он так-то сразу выделил — Жуковский несколько раз в коридорах окликал его: «Архангельский!»

Некоторые были одногодками Петлякова, кое-кто и помоложе, но Володя испытывал к ним чуть ли не благоговейное чувство. В его представлении они выглядели людьми необычными, из особого теста.

Правда, одного из них — среднего роста, коренастого, большелобого, с широким брылястым лицом, которое несколько опрощали усы, — Володя не видел в аудитории. Как его звали... Кажется, Туполев Андрей. На днях почему-то вспомнил его. Спросил Путилова — тот тоже ничего не знал о нем, не встречал в училище. Случайно открылось: оказывается, Туполева исключили за распространение революционных листовок. Жаль. Володя нутром чувствовал — с ним он мог бы подружиться.

Минул первый учебный год, наступила зима 1912-го, ранняя, беснежная, морозная. Мать прислала связанную ею бежевую фуфайку и письмо. Как она ни старалась нарисовать благополучную картину таганрогского житья-бытья, сквозь строки прорывалось — дома тяжело. Володя и сам это чувствовал. Подросли сестры и брат, потянулись к образованию. Нужно помочь им опериться, они с надеждой смотрят на него — старшего мужчину в семье. Постепенно вызревало решение прервать учебу. Горько, обидно — да, верно, ничего не поделать.

Он написал домой о своем желании. Ответ пришел быстро. Мать упрасивала не порывать с училищем («Как-нибудь вытянем»), но, верный правилу не менять принимаемых решений, Володя подал прошение о предоставлении ему академического отпуска в связи с семейными обстоятельствами. Разрешение было получено, и Володя начал упаковывать коричневый потертый баул.

«Время учебы я сочетал с работой.

С января 1912 г. по март 1913 г.— работал лаборантом Макеевской рудничной спасательной станции.

С мая 1913 г. по сентябрь 1915 г.— техник архитектурного бюро инженера Великовского в Москве.

С октября 1915 г. по август 1917 г.— работал по изготовлению корпусов трехдюймовых снарядов, сначала токарем на Брянском заводе в Бежице Орловской губ., изучая это производство, а затем инструктором в Орловском губернском комитете земского союза.

С октября 1917 г. по август 1918 г. — техник аэродинамической лаборатории МВТУ.

С осени 1918 г. — токарь на Таганрогском металлургическом заводе.

С декабря 1918 г.— начал работать помощником паровозного машиниста депо Таганрог Екатеринославской ж. д. Занимал следующие должности: машиниста, дежурного по депо, старшего помощника начальника участка тяги. Последние полгода исполнял должность начальника участка тяги.

По декрету СНК в июне 1921 г. был откомандирован в Москву для продолжения учебы».

Разъезды по стране, смена специальностей, неустроенный холостяцкий быт. А ведь он уже не юноша. Большую часть зарплаты Петляков отсылает домой — этим семья и держится. А как же учеба? Володя сдает несколько зачетов и экзаменов, остальное время не до занятий. Жизнь его в этот период напоминает движение по спирали: виток за витком — то приближаясь к цели, то отдаляясь от нее. Мечта об инженерном дипломе куда-то сбывается наполовину. И сбудется ли вообще?..

В Европе полыхает пламя войны. Гибнут тысячи солдат — русских, немцев, французов, англичан... Гибнут от пуль, снарядов, бомб. В мировой войне участвует и авиация. Воздушный флот царской России в основном состоит из самолетов, купленных в союзнических странах. Вскоре в стране появляется своя, первоклассная по тому времени, техника. Первый в

мире тяжелый бомбардировщик «Илья Муромец» имеет скорость 110 километров в час, дальность полета — до 700 километров и полетный вес — 5 тонн. С его борта производится бомбометание. Расчеты и исследования Н. Е. Жуковского и его учеников позволяют создать для русской военной авиации бомбы весом от 16 до 400 килограммов.

Петляков внимательно следит за сообщениями с театра военных действий, в особенности за тем, что касается самолетов. Он не знает, что бомбардировочная авиация через десяток лет станет его стихией. Его изумляют подвиги русских летчиков, огромные возможности, таящиеся в конструкциях крылатых машин.

Февральскую революцию Петляков встречает в Орле, октябрьские события 1917 года — в Москве. В самый их канун он зачисляется техником в аэродинамическую лабораторию МВТУ, действующую при расчетно-испытательном бюро. Об этом бюро стоит сказать особо. Оно было создано в годы империалистической войны и выполняло функции исследовательского центра. Программа исследований формулировалась с исчерпывающей ясностью: «Выяснение недостатков в принятых системах военных аэропланов и указание способов их исправления». Жуковский и его ученики: Туполев, Ветчинкин, Архангельский, Стечкин, Мусинянц — проверяли самолеты, покупаемые у союзников, изучали динамику полета, в частности неустановившиеся движения летательных аппаратов, вели расчеты на прочность. Так, жуковцы сделали аэродинамические расчеты истребителя братьев Касьяненко, тяжелого самолета «Святогор» конструкции Слесарева, испытали аэропланнские лыжи завода «Дукс».

Много нового дало авиационной науке это бюро. Отсюда, а затем и из «летучей лаборатории», созданной в конце марта 1918 года и возглавляемой Н. Е. Жуковским, вела дорога к Центральному аэрогидродинамическому институту, сокращенно ЦАГИ.

Успешная работа бюро выдвинула новую задачу — постройку большой аэродинамической трубы. В строительстве принимал непосредственное участие Петляков.

Москва тех дней выглядела по-военному су-

рово. Лозунг «Вся власть Советам!» собрал под знамена революционно настроенных рабочих и солдат. Белогвардейцы и юнкера ответили взятием здания городской думы, Манежа, окружением Кремля. Бои шли упорнейшие. Неподалеку от МВТУ, в Алексеевском военном училище и в кадетском корпусе в Лефортове, возникли опорные пункты сил контрреволюции. Петляков стал свидетелем того, как отряды Красной гвардии и солдат в последние дни октября начали боевые действия против белогвардейцев, засевших в Алексеевском училище.

Лаборатория не работала. Все обсуждали свершившиеся события, выступление В. И. Ленина на II Всероссийском съезде Советов, Декреты о мире и о земле — первые документы новорожденной Советской власти. Сквозь стекла лаборатории доносились винтовочные выстрелы, пулеметное потрескивание. Через два дня осады красногвардейцы и солдаты овладели Алексеевским училищем и кадетским корпусом. Стрельба стихла.

...Близился Новый год. Москве жилось трудно. Газеты, которые Петляков читал, верный себе, до последней строчки, полнились тревожными сообщениями. Закрывались предприятия. Только в Лефортовском районе, где находилось МВТУ, под замком были 133 завода и фабрики — мелких и крупных. Разруха, саботаж, голод. Вместе со всеми Петляков получал в день четвертушку хлеба, а чай и сахар — куда реже.

«Известия Московского Совета рабочих и солдатских депутатов» и «Социал-демократ» сообщали о разном, например о строгом учете калаш, вводимом продовольственным комитетом, и борьбе со спекуляцией, об острой нехватке дровосеков и об аукционе художественных произведений, средства от продажи которых шли в фонд рождественских подарков фронту.

Мучил холод. Комнаты лаборатории отапливались маленькой кафельной печью. Тепла не хватало. Придумывались всевозможные способы обогреть помещение. На печь ставили бак с водой, вода кипела, пар застилал глаза, вместе с желанным теплом в комнату вползала сырость. Кто-то мудро предложил налить поверх воды слой машинного масла — тогда не будет испарений.

Новогодний праздник лаборатория встречала в Лефортове, в помещении бывшего Алексеевского военного училища. Был организован политический и литературно-музыкальный вечер. Открылся он пением «Интернационала». Звучала духовая музыка. Все выглядело предельно скромно, просто, сообразно требованиям сурового времени, и одновременно возвышенно и трогательно. Ведь праздновался первый советский Новый год.

В лаборатории постоянно бывал Туполев. Он возмужал, раздался в плечах. Его по праву называли ближайшим помощником профессора Жуковского. Идеи так и бурлили в нем. А ведь он только готовился к защите дипломного проекта. Получение диплома превращалось для него в простую формальность — Андрей Николаевич давно считался готовым авиационным инженером с опытом самостоятельной работы на заводе «Дукс».

В марте 1918 года на Ходынском поле по предложению Н. Е. Жуковского организовалась так называемая летучая лаборатория. Своей целью она ставила различные исследования самолетов и моторов. Туполев и здесь был одним из самых заметных, деятельных работников.

Встречаясь с ним, Петляков заряжался от него энергией, как от аккумулятора. Вера в авиацию у Андрея Николаевича была беспредельная. В Москве беспокойно, по ночам слышится стрельба, раскрываются заговоры против Советской власти, а Туполев думает не только о сегодняшних заботах, рисует Петлякову ясные, а главное, реальные перспективы:

— Ты посмотри, Володя: вступает в строй завод «Икар» — появятся теперь у нас двигатели, создан отдел применения авиации к нуждам народного хозяйства, наконец, наша летучая лаборатория... Дело движется, несмотря ни на какие трудности. Уверен: скоро начнем строить свои самолеты.

И все-таки порой трудности перевешивали. Эмигрировали в США и в Европу многие известные конструкторы, инженеры, владельцы крупных авиационных производств. Заводы находились в плачевном состоянии. Не хватало топлива и смазочных материалов. Самолеты приходилось заправлять заменителями бензина — газOLIном, спиртовой смесью. Почти

все следовало начинать сначала. А мощный, мобильный воздушный флот Стране Советов был крайне необходим. Опыт первой мировой войны показал, какая это сила.

По указанию В. И. Ленина формируются первые авиационные отряды. В ряды красноелетов вступают коммунисты. В апреле рождается 1-й Московский социалистический воздухоплавательный отряд, прикомандированный к летучей лаборатории. Через две недели Гатчинская авиационная школа реорганизуется в первую советскую авиационную школу, выпускающую военных летчиков. В. И. Ленин наблюдает в Москве первый военный парад, на котором летчики демонстрируют фигуры высшего пилотажа.

Интервенция, гражданская война, первые воздушные бои с участием нашей авиации... Все это падает на 1918-й. В холодной, плохо освещенной, живущей на скудный паек Москве Жуковский и Туполев мечтают о создании единого научного центра по изучению проблем авиации.

Поздней осенью 1918 года Петляков возвращается в Таганрог. Заболела Мария Евсеевна, сестры прислали неутешительные письма. Да и, по правде сказать, самого давно тянуло домой. Вначале устроился токарем на металлургический завод. Ездить на работу оказалось далеко. По старой памяти пришел в депо. Взяли на должность помощника машиниста.

Поразительный факт биографии. В это время в Москве в стадии организации Центральный аэрогидродинамический институт. В лаборатории МВТУ об этом много говорили — Петляков, разумеется, был в курсе дела. И однако, он уезжает, хотя оставшись, бесспорно, оказался бы в числе первых сотрудников института.

Что это — неверие в успех начинания Жуковского, Туполева и их друзей? Ничего подобного. Такая мысль даже и не могла родиться. Проработав со многими из них бок о бок около года, Петляков убедился в их талантливости, энергии, романтической вере в будущее авиации. Тогда что же? Он и сам толком не мог себе этого объяснить. Знал лишь одно: слишком тяжело дались ему последние годы, слишком много сил отдано добыванию хлеба насущного. Он уже и не верил, что когда-нибудь сможет закончить учебу.

Семейных забот никто с него не снимал. Одно наслаивалось на другое, и в результате почти два с половиной года Петляков провел, не помышляя об МВТУ и авиации.

В Таганроге к моменту его приезда сосредоточилась верхушка белогвардейской контрреволюции. Ставка Деникина пробыла в городе год, пока в конце декабря 1919-го власть не взяли рабочие дружины, а затем в город не вступили части Красной Армии. Отступая, белые бросили большое количество авиационного имущества. В нераспакованных ящиках лежали детали десятков самолетов и двигателей. Помешали деникинцам вывезти ценные ящики, равно как и многое другое, железнодорожники.

Машинист Петляков ревностно относился к своим обязанностям — по-другому работать он не умел. На первых порах, правда, не обошлось без курьезов. Ведя товарный состав со станции Иловая по направлению к Ростову, он... потерял два вагона. Виноват был сцепщик, но нахлобучку получил Петляков. Другой случай, произошедший при деникинцах, едва не стоил ему места. Он резко стронул с места поезд с пассажирами, и у жены какого-то высокого офицерского чина упала со стола вазочка. Вот был шум...

В один из коротких приездов в Москву Петляков встретился с Туполевым. Андрей Николаевич в белой косоворотке, опоясанный тонким ремнем, — мода той поры, окрепший после болезни (болел он, как понял Петляков, тяжело), бодрый и веселый, начал с места в карьер:

— Долго будешь загорать в своем Таганроге? Мы тут такие дела заворачиваем. Аэросани строим, за глиссеры скоро возьмемся.

Петляков отмалчивался.

— Между прочим, есть декрет Совнаркома о предоставлении бывшим студентам права закончить учебу, — Туполев потрогал щеточку усов и пристально посмотрел на Петлякова. — В МВТУ, я слышал, организуются срочные курсы по выпуску инженеров. Дают красноармейский паек. Ну, что скажешь?

— А если не отпустят из депо? Я ведь теперь за начальника участка тяги.

— Да, брат, это пост, — в голосе Туполева проскользнула шутливая интонация. — А мы поможем,

напишем из ЦАГИ письмо: так, мол, и так, институт нуждается в квалифицированных кадрах. Вызволим тебя с железной дороги, не сомневайся.

Разбередил-таки душу Андрей Николаевич. Петляков посоветовался с родными, сестры в один голос — езжай в Москву. И сам он все больше склонялся к этой мысли. Все-таки чего-то ему не хватало в его нынешней повседневной, размеренной жизни. Встреча с Туполевым отзывалась затаенной болью, как от раны, нет-нет и напоминающей о себе.

Прошло несколько месяцев. Наконец перевод в Москву удалось осуществить. Не обошлось без помощи Туполева — ценного работника и впрямь не хотели отпускать из депо.

В июне 1921 года, незадолго до отъезда в Москву, Петлякову исполнилось тридцать. «Многого ли я достиг?» — спрашивал он себя и грустно качал крупной стриженной головой. Революция резко омолодила командиров военного и трудового фронтов. Шестнадцатилетние подростки командовали полками, двадцатитрехлетние — армиями, в тридцать люди становились директорами крупнейших заводов, организаций, учреждений. А он...

— Ко мне все в жизни приходит с опозданием, — как-то обронил Петляков, беседуя с матерью.

И все же в душе зрела уверенность — таких, как он, с мозолистыми руками и жаждой настоящего дела, революция поднимет, окрылит, позволит им полностью раскрыть недюжинные способности. Ведь для этого она и совершалась.

«Ректору Московского высшего технического училища

Прошу о допущении меня к продолжению занятий в училище ввиду откомандирования меня для окончания училища с Донецкой железной дороги.

В. Петляков. 7 июля 1921 года».

А через несколько месяцев Владимир Михайлович был зачислен в штат ЦАГИ.

КОГДА ВАМ СТАНЕТ СНИТЬСЯ ВЫСОТА

Только изголодавшись по настоящему, кровно близкому делу, можно было изнурять себя так, как Петляков, занимаясь ежедневно по пятнадцать часов. Он сдавал зачеты и экзамены, голова пухла от сотен прочитанных страниц. В то же время он постоянно бывал в отделе авиации и гидродинамики ЦАГИ, или попросту у Туполева.

Здесь работали его старые знакомцы Путилов, Архангельский и те, кого он узнал только сейчас,— Некрасов, братья Погосские, Кондорский. «Гнездо» они свили на Вознесенской улице, на втором этаже бывшего особняка купца Михайлова (ныне улица Радио, помещение Научно-мемориального музея Н. Е. Жуковского). Особняк был небольшой, с садом и беседкой. В глубине двора чернели каретные сараи и хозяйственные пристройки, где хранилось сено. Окрест зеленели огородные грядки и стоял деревянный домик дьякона. Сельская идиллия...

В эту пору кружковцы, как они по старой памяти называли себя, еще не приступили вплотную к проектированию самолетов, хотя желания было хоть отбавляй. Начинали осторожно, исподволь: учились выработать методику аэродинамических и гидродинамических расчетов, изучали иностранную авиационную технику, выполняли специальные заказы. В частности, по заказу Совета обороны строили аэросани. Комиссия по их постройке сокращенно называлась «Компас». Во главе комиссии стоял профессор Николай Романович Бриллинг — истинный русский интеллигент, человек с необыкновенно красивым, одухотворенным лицом.

Нужда в аэросанях военного назначения ощущалась немалая. Быстротой и маневренностью славилась пулеметные тачанки. Но они годны только ле-

том. А зимой, по глубокому снегу? Тут необходимы аэросани, на счету которых уже несколько боевых операций, в том числе участие в подавлении кронштадтского мятежа.

Петляков застал и спуск на воду первого опытного глиссера ЦАГИ водоизмещением около тонны. Признаться, он страшно завидовал Туполеву, когда тот на скорости почти 75 километров в час резал гладь Москвы-реки.

Глиссер строился деревянный, аэросани — смешанной конструкции. Можно ли делать их из металла? Если заглянуть вперед, не только можно, но и нужно. В Германии фирма «Юнкерс» уже выпускала цельнометаллические самолеты. Цаговцы хотели попробовать применить металл вначале на более простых, нежели самолеты, машинах. Встал вопрос, где взять алюминиевый сплав типа дюраль. Самое простое — прибегнуть к иностранной помощи, что и сделали вначале. Инженер Иван Иванович Сидорин обследовал концессию Юнкерса, а затем внес предложение организовать производство дюралья своими силами. Самым горячим приверженцем идеи такого производства стал Туполев. Он боролся со скептиками, убеждал их мощью бьющего через край темперамента.

— Разве дерево и полотно могут сравниться с металлом, — наглядно агитировал Андрей Николаевич, постукивая рукой по корпусу глиссера. — Дюраль — это же прочность, долговечность, сила! Мы хотим строить скоростные дальние самолеты, не из дерева же их делать.

— Нет производственной базы, опыта, да и алюминия нет, — начинал кто-нибудь спорить.

— Москва тоже не сразу строилась, — парировал Андрей Николаевич. — Нет дюралья — так появится. Поймите другое: легкий металл даст возможность изменить схему крыла с расчалками. Можно будет сделать одно свободнонесущее крыло — толстого профиля. Будем строить монопланы — вот увидите!

Сторонники дерева, однако, не сдавались. Их аргументы сводились к следующему: технология деревянного самолетостроения отработана до мелочей, есть кадры — от рабочих до инженеров, которые со-

баку съели на этом, есть, наконец, традиции. А тут какой-то легкий металл... Петляков несколько раз присутствовал при таких спорах. По обыкновению молчал, про себя полностью поддерживая старшего товарища.

В конце декабря Туполев неожиданно предложил Петлякову поехать на Новый год в его родной хутор Пустомазово в Тверской губернии. Предложение и обрадовало и удивило — не со всеми Туполев стремился близко сойтись. Петляков смутился.

— Ну, так едешь? — нетерпеливо спросил Туполев, привыкший подобные вопросы решать безотлагательно.

Владимир Михайлович кивнул.

Добирались до Пустомазова долго, приехали затемно. Петляков познакомился с родственниками Туполева.

— Андрюша, нас в Чудинове ждут, — предупредили сестры. — Давайте закладывать лошадей, а то опять скажут — Туполевы никогда вовремя не приезжают.

На сей раз не опоздали. Пятнадцать верст по укатанной обледелой дороге сделали одним махом. Петляков сидел в розвальнях рядом с Андреем Николаевичем, осторожно выпрашивал, к кому они едут. Тот словоохотливо, с этакой хитрецей в голосе объяснял: живет в Чудинове семья Пуликовских, издавна дружит с Туполевыми — еще от родителей дружба идет. В семье девять детей. Младшие, Таня и Маша — Ташенька и Машенька, — умные, красивые девушки.

Праздник удался на славу. В маленькой столовой (единственно ее и смогли хорошо протопить) накрыли стол. В чугунке дымилась картошка, кружочки лука покоились на двух больших селедках, просвечивали тонко нарезанные — должно хватить всем — ломтики колбасы, привезенной из Москвы, в графинах алел клюквенный морс, в деревянных чашках аппетитно смотрелись маринованные грибы и соленья, приготовленные руками «чудиновского девичьего комитета» — «чуддевкама», как шутили называли себя Ташенька, Машенька и их подруги.

Веселились, пели, «чуддевком» дарил гостям за-

бавные подарки, экспромтом сочинял новогодние вирши. Петляков невольно обратил внимание на самую младшую в семье Пуликовских — Машу, одетую в сарафан. И впрямь красавица в русском стиле. Во всяком случае, так ему показалось — открытое лицо с небольшим ровным носом, гладкая прическа с пучком темно-каштановых волос, стройная, легкая в движениях. Ему нравилось, как Машенька поет частушки собственного сочинения, как живо рассказывает истории, смешно подражая людям, о которых идет речь, как улыбается, слегка щуря глаза. Петляков тихо, молча слушал. Ему было необыкновенно тепло и уютно в чудиновском доме, словно он жил здесь раньше.

Развеселившийся Туполев игриво толкнул его в бок:

— Чего, Володька, сидишь как засватанный? Нравится тебе Машенька?

Петляков порозовел, увел взгляд в сторону. А Андрей Николаевич не унимался:

— Маша, развлеки гостя, а то он квелый какой-то.

Маша почувствовала неловкость момента, подошла к Владимиру Михайловичу и увела в другой конец комнаты. Они присели на оттоманку. Машенька налила гостю ржаного кофе, заметила:

— Андрей Николаевич сызмальства такой шутник, не обращайтесь внимания.

Пили кофе, Маша спрашивала, Владимир Михайлович отвечал, обретая уверенность. Язык уже не прилипал к небу, гость начинал в тон Машеньке шутить. Узнал, что она поступила в Московский университет на исторический факультет, заболела плевритом и уехала домой. Сейчас поправилась, думает перебраться в столицу, да куда неясно с работой...

Потом все вышли во двор. Стояла дивная лунная ночь, снег пах антоновским яблоком, мерно поскрипывал под валенками и сапогами. Маша шла рядом без варежек, ее рука касалась его руки, и от этих прикосновений у него кружилась голова. Запрягли отогревших в конюшне лошадей, долго шумно прощались. Маша сказала задумчиво:

— До свидания. Мне почему-то кажется — мы обязательно увидимся.

1922 год складывался для Владимира Михайловича вполне удачно. Он сдавал последние экзамены, готовил дипломный проект. Выбрал тему — «Легкий одноместный спортивный моноплан». Туполев одобрил выбор, взялся помогать. Более всего Андрею Николаевичу понравилось, что отдельные детали самолета предполагалось выполнить из дюралюминия.

А тем временем полным ходом разворачивались работы по производству отечественного дюралю. Председатель ВСНХ Ф. Э. Дзержинский писал, что авиастроение надо во что бы то ни стало поставить на крепкие ноги. Прогрессивная идея, таким образом, побеждала. Завод Госпромцветмета в селе Кольчугино Владимирской области готовился начать производство наинужнейшего металла. Дюралевые «кольчуги» шли на смену дереву и полотну.

В августе была получена первая партия слитков нового сплава — кольчугалюминия. В октябре появились первые листы сплава и тянутые профили из него. В этом же месяце при ЦАГИ по инициативе Туполева образовалась комиссия по постройке металлических самолетов. Бразды правления взял в свои руки Андрей Николаевич — ведь это он с присущей ему напористостью доказывал преимущества металла в авиастроении. Заместителем председателя комиссии стал молодой ученый-металлург И. И. Сидорин. В комиссию вошли Г. А. Озеров, И. И. Погоский. Им активно помогали А. И. Путилов, Н. С. Некрасов, Б. М. Кондорский и В. М. Петляков. Успешно защитив дипломный проект, разработав прочную и легкую конструкцию крыла моноплана, Владимир Михайлович стал одним из самых деятельных сотрудников института.

Запомним имена этих людей. Ведь они были пионерами в новом, огромной важности, деле. А путь познания никогда не бывает легким.

Начальный экзамен для только оперяющейся организации — постройка первенца, которому по общему согласию дали имя АНТ — Андрей Николаевич Туполев. Покуда это был самолет смешанной конструкции, с маломощным мотором «Анзани» — всего в 35 лошадиных сил. Весила «малютка» чуть больше 200 килограммов — не самолет, а летающий мотоцикл. В некоторой степени машина стала воплоще-

нием петляковского диплома, хотя создавалась, конечно, абсолютно независимо.

Владимир Михайлович помогал в строительстве АНТ-1 — довольно долгом, продолжавшемся больше года, ибо производственной базы, по существу, не было. В процессе строительства он и его товарищи учились рассчитывать прочность конструкции самолета, набирались опыта в использовании кольчуг-алюминия. Петляков попал в свою стихию — помимо инженерных знаний, здесь требовалось умение работать руками. Чувствовал он и другое: Андрей Николаевич ставит перед ним и чисто организационные, производственные вопросы. Понял — неспроста. У кого еще такой большой трудовой стаж, практический опыт? Незаметно Петляков становится близким помощником руководителя покуда малочисленного отдела ЦАГИ.

Сохранилась шутливая фотография «испытаний» лонжерона на прочность. Верхом на лонжероне, прикрепленном к зданию, сидят пять человек — пять единомышленников. Слева в кадре Путилов, самый легкий — «в весе петуха». Именно его Туполев посадил на край, пошутив при этом, что, если вдруг лонжерон лопнет, Саша свалится, но отделается испугом, а не шишками. Потому, наверное, он самый сосредоточенный на снимке. Иван и Евгений Погосские, похожие как две капли воды, с аккуратными прямыми проборами, довольные, улыбаются. Четвертый слева — Николай Некрасов, сидит уверенно, будто на лавочке в городском саду. В центре Туполев — не изменил привычке ходить в инженерной фуражке, так и сфотографирован, смотрит в объектив испытующе, словно говорит фотографу: «Давай, друг, запечатлевай для истории...»

Петлякова на фото нет. Трудно гадать почему. Попробую выдвинуть полушутливую версию — он не прошел «конкурс» из-за достаточно большого веса.

Какими словами передать радость конструкторов, когда их детище совершило пробежки, а затем полет на высоту чуть больше метра! Пилотировал АНТ-1 Евгений Иванович Погосский. После первых удачных взлетов летчика качали. Все чувствовали себя именинниками.

— Ну, друзья, теперь дело за цельнометаллическим самолетом, — сказал Туполев после первого полета АНТ-1. — Он должен летать лучше.

Строительство его уже шло. Споры о том, каким будет АНТ-2, остались позади. Решили сделать кабину пилота открытой, с целлулоидным козырьком, отвести два места для пассажиров. Обшивка была гофрированной. Немало сложностей возникло с крылом. Им персонально занимался Петляков. После всякого рода раздумий Владимир Михайлович предложил сделать крыло неразъемным, из двух лонжеронов и двадцати шести поперечных нервюр. Этим достигались прочность — условие первостепенное — и легкость конструкции. Предложение приняли.

Удивительная шла стройка. Тем, кто знает современный авиационный завод с гигантскими цеховыми пролетами, многометровыми стапелями, уймой совершенных агрегатов, механизмов и приборов, трудно даже представить, как делался АНТ-2. Мастерские находились на втором этаже и в складском закутке особняка Михайлова, а также в бывшем помещении захудалого трактира «Раек» на Немецкой улице (ныне улица Баумана), без окон и полов, где стропила грозили вот-вот рухнуть, и в доме № 16 на Вознесенской улице.

Не хватало самого элементарного. Проволоку, например, сдирали на Ходынском поле со старых самолетов. Из-за отсутствия инструментов и станков для обточки конструкторы избегали чертить круглые детали. Понадобилась наковальня — Туполев, Петляков и несколько рабочих, не обиженных силушкой, поехали на железную дорогу и приволокли оттуда старый вагонный буфер.

Работали, часов не наблюдая. Однажды Петляков увидел такую картину: молодой парнишка со смоляным цыганским чубом держал зубило, а другой слесарь бил по нему тяжелым молотком. Парень стоял с закрытыми глазами, и тут Петляков понял, что он спит от усталости.

Поздно вечером в мастерскую входил Туполев с колбасой и хлебом, купленными неподалеку в лавчонке:

— Ешьте, братцы, и по домам!

Только в этот момент люди вспоминали, что рабочий день давно кончился.

Коллектив конструкторов, инженеров, рабочих постепенно рос. Приходили в ЦАГИ разным путем. Так, Иосиф Фомич Незваль появился в качестве замены. Один студент, он же единственный конструктор, работавший у Николая Севериновича Некрасова, уходил сдавать экзамены. «Приведешь замену — тогда отпущу», — распорядился Некрасов. Через несколько дней перед ним предстал симпатичный, на редкость спокойный, с тихой потаенной улыбкой, в «блюдечках-очках» молодой человек — Незваль.

Проработал он у Некрасова месяц. «Расширявший» свою группу до двух человек Петляков стал присматриваться к новичку. Понравились его добродушие, интеллигентность. Владимир Михайлович терпеть не мог шумных, нахрапистых, беспардонных людей, чаще всего оказывавшихся никудышными работниками. Незваль подходил ему прежде всего человеческими качествами, во многом близким характером.

Владимир Михайлович вытребовал его к себе.

— Вы кем работали? — сразу же спросил он Незваля.

— Чертежником на «Дуксе», еще раньше помощником машиниста.

— Ну да? — не то удивился, не то обрадовался Владимир Михайлович (потом Незваль часто слышал этот любимый оборот речи Петлякова). — И я паровозы водил... Вот что, перво-наперво нужно нам обустроиться. Тесно, сами видите. Отвоевал я небольшой склад над пожарным сараем. Давайте туда свет проведем.

«Давайте проведем» Незваль воспринял как прямое руководство к действию. С электричеством он был в ладах. Петляков остался доволен его сноровкой.

— Уважаю людей с руками, — многозначительно заметил Владимир Михайлович.

Первый сотрудник, принятый им в группу крыла, оказался его соратником и другом на протяжении всей жизни.

Герой Социалистического Труда Иосиф Фомич Незваль в свои восемьдесят лет удивительно бодр и подвижен. Доброй хитрецей поблескивают сквозь стекла очков глаза. Все та же потаенная улыбка в уголках губ. Беседуем мы на втором этаже Научно-мемориального музея Н. Е. Жуковского, того самого особняка купца Михайлова, где почти шесть десятилетий назад рождался первый советский цельнометаллический самолет АНТ-2.

«Между Петляковым и мной семь лет разницы. В сущности, это не много. Но воспринимал я Владимира Михайловича в период постройки АНТ-2 да и позднее, как человека, у которого мне надо учиться и учиться. Благородная натура — вот, наверное, самое точное определение его личности. Петляков — сама скромность, сама естественность, он никогда не пытался изображать из себя нечто такое... Почти не помню его среди высокого начальства, в каком-нибудь президиуме. Он органически не любил выделяться.

Говорил он обычно коротко, пользовался ясными, точными инженерными формулировками. Чаще же всего работал молча, иногда тихо напевал себе под нос, хотя слухом, по-моему, не обладал. Невысокий, плотный, ладно сбитый, с уверенной, спокойной походкой, он вселял в окружающих, если можно так выразиться, нравственное здоровье. Такого человека просто невозможно заподозрить в недостойных поступках.

Не было случая, чтобы он вспылil, на кого-нибудь накричал. Когда ему нужно было сделать сотруднику замечание или упрек, он сам переживал это. Самым сильным его ругательством было: «Черт знает что такое...»

Рано, еще подростком, узнавший, что такое труд, Петляков исключительно уважительно относился к рабочим. Собственно, он не отделял себя от них. Как-то раз один из столяров подошел к нему и попросил взаймы десять рублей.

— У меня с собой нет. Возьми ключ, зайди ко мне домой (Владимир Михайлович жил рядом с ЦАГИ), в столе, в правом ящике, лежат деньги...

И еще одно его качество нельзя не отметить: Владимир Михайлович всячески развивал инициативу

работников. Помню, в период постройки АНТ-2 он передал мне листок бумаги с координатами основной дужки крыла.

— Надо построить дужки по всем сечениям крыла, сначала аналитическим, потом графическим методом, в натуру, — сказал он.

Сейчас такие операции выполняются в специальном плазовом цехе: детали вычерчиваются в натуру на фанерных щитах, а затем по ним изготавливаются металлические шаблоны. Тогда мы делали это на ватмане, смоченном водой и наклеенном на толстую доску. Владимир Михайлович показал, как, по его мнению, удобнее выполнять эту операцию, и оставил меня одного. Потом посмотрел работу, удовлетворенно кивнул и тут же поручил сделать шаблон для металлических нервюр. Нервюры затем установили на лонжеронах и проверили качество поверхности крыла. Поверхность оказалась плавной, без неровностей. Петляков искренне радовался, позвал Туполева.

— Кто делал? — спросил тот.

Петляков показал на меня.

— Хорошо получилось, Фомич, — похвалил Андрей Николаевич.

АНТ-2 энергично достраивался. Он по всем параметрам значительно превосходил своего предшественника. На самолете был установлен стосильный мотор. Весила машина более 800 килограммов, предполагаемая скорость — 170 километров в час.

И вот наступило 26 мая 1924 года — день, который в истории отечественной авиации занимает особое место, день первого полета первого советского цельнометаллического самолета.

...В канун пятидесятилетия этого важного события по заданию редакции одной из столичных газет я побывал в гостях у ветерана авиации Николая Ивановича Петрова. Того самого, кому посчастливилось поднять АНТ-2 над Ходынским полем в то майское утро. Листая недавно старый блокнот с записью той беседы, я неоднократно встречал имя Петлякова, хотя специально о нем мы тогда не говорили — книга о выдающемся конструкторе еще не была задумана.

В узкой, похожей на пенал, забитой книгами и увешанной картинами комнате на первом этаже ста-

ринного дома на Калаяевской улице оказалось немало любопытного. Самое приметное — большая настенная фотография АНТ-2, подаренная хозяину коллегами по случаю восьмидесятилетия, с надписью: «Дорогой Николай Иванович! Наш первый металлический самолет впервые поднят Вами еще в 1924 году. Для всех нас это было большим событием, и оно сохранилось в нашей памяти до сегодняшних дней».

«Я к тому времени уже имел опыт летной работы,— рассказывал Н. И. Петров.— Доброволец Московской авиационной школы, летчик в первую мировую войну, краснолет. Закончил, как и многие мои товарищи, МВТУ. И все-таки сильно волновался, понимая ответственность момента. 26 мая на Ходынском поле у самолета собрались Туполев, Петляков, Архангельский, Путилов, другие конструкторы и инженеры. Я вырулил на старт, затем взлетел по прямой, развернулся и сел. Машина, для центровки загруженная мешками с песком, вела себя в воздухе послушно. После посадки все бросились к самолету. У всех в глазах — немой вопрос: «Ну как?»

— Машина управляема, устойчива,— сказал я и тут же спросил: — Андрей Николаевич, можно круг сделать?

— Давай, Коля.

Круг выполнил на высоте 400—500 метров. АНТ-2 слушался рулей, пилотировать его было приятно. Кстати, на нем тогда стояло всего четыре прибора.

Через день совершил второй испытательный полет. И вот здесь... На небольшой высоте машина вдруг скользнула на крыло, угрожая перейти в штопор. Большими усилиями удалось ее выровнять. Очевидно, сказался какой-то просчет в аэродинамике. Судили-рядили конструкторы, вели исследования и вскоре выяснили: не было учтено аэродинамическое влияние фюзеляжа на киль. Быстро внесли усовершенствование...»

Примерно на девятом или десятом полете на борт попросились Петляков, Незваль и совсем еще молодой инженер Егоров. Три круга над Ходынской показали им какой-то феерией. После приземления Владимир Михайлович подошел к крылу, погладил ребристую поверхность раз, другой... Так мастер любит изделие своих рук.

Итак, свершилось. Конструкция из кольчугалюминия полностью оправдала надежды. Оправдали их и металлические глissеры, и аэросани. Петляков не только помогал их строить, но и управлял ими. Тут уместно сказать об его водительской страсти, неумной и всепоглощающей. Началось все, как вы помните, с мотоцикла, который никак не хотел ездить. Время от времени Петляков снова колдовал над очередным мотоциклом. Разборка, сборка — и вот уже «Харлей» на ходу.

Всего добиться своими силами, до всего дойти своим умом — девиз Петлякова. «Владимира Михайловича я иначе не представляю, как лежащим под машиной с инструментами», — говорила жена Туполева Юлия Николаевна. Сказано это было в тридцатые годы, когда Петляков уже прошел тернистый путь овладения колесной и прочей техникой. Почему тернистый? Судите сами.

Когда он жил в Орле, на глаза ему попала старая, никуда не годная тарахтелка. Несколько дней возился он с мотоциклом и наконец привел его в относительный порядок. Мучился только с мотором — тот никак не хотел заводиться. Как-то за работой Владимир Михайлович не заметил, что уже настала глубокая ночь. И вдруг, о чудо! — мотор заработал, да так, что перебудил весь дом. Разгневанная хозяйка отказала Петлякову в комнате.

Едва металлический глissер ЦАГИ, носивший то же наименование, что и самолет АНТ-2, был построен, Петляков сел за руль. По неглубокой Яузе глissер шел от Устьинского моста до МВТУ. Рядом сидел Туполев, корректировал движение.

— Володя, мы не пройдем — мелко.

— Пройдем, — упрямо отвечал Петляков и прибавлял скорость.

— И глissер хорош, и водитель отменный, — резюмировал Андрей Николаевич, едва вылезли на берег.

Не случайно Петляков стал участником аэросанных пробегов. Вначале он, правда, находился среди зрителей. В январе 1922 года «Компас» организовал пробный пробег семи саней по маршруту Москва — Сергиево. Петляков, не скрывая зависти, провожал с места старта на Сокольническом пруду профессора

МВТУ Бриллинга, друзей — Туполева, Архангельского, Стечкина, уходивших в тридцативерстный путь. Легкий морозец, снег, солнце создали хорошие условия для пробега. За поворотом Ярославского шоссе сани скрывались из виду, взметая снежную пыль.

Двое саней сразу же опрокинулось, у других сломался пропеллер. После спешного ремонта задержавшиеся сани помчались вдогонку. Обратно в Москву вернулись лишь Бриллинг и Стечкин. Николай Романович Бриллинг получил первый приз — 30 миллионов (!) рублей. Сумма мизерная, ибо тогда миллионы стоили спички, соль, керосин.

Через месяц — новый старт, уже в Тверь. Победил опять Бриллинг. За ним пришли Туполев и Архангельский.

Первым серьезным испытанием зимней моторной техники нового вида стал пробег в Нижний Новгород в марте 1924 года.

Бывший Кадетский плац огласился ревом одиннадцати азросаней, на борту которых ярко-красными буквами было выведено: «ЦАГИ, НАМИ, Реввоенсовет». Цаговская команда выглядела наиболее представительной: братья Погосские, Петров, Туполев, Петляков. Владимир Михайлович шел на самых легких, с открытым кузовом, санях АНТ-1. Внешне кабина саней напоминала фюзеляжи первых тогдашних самолетов с расчалками и подкосами.

Петлякову достался восьмой номер. Близилось время старта, и он все нетерпеливее вглядывался в толпу зрителей. Только одно лицо интересовало его. Вот оно, обрамленное пуховым платком и оттого еще более милое, мелькнуло в первых рядах. Маша, Мариэтта, как он называл ее, — вот она, машет ему рукой. Нет, все-таки есть на свете счастье...

Будто вчера встречал он Новый год в Чудинове — веселье, смех, проделки «чуддевкама», лунный свет, теплота Машинной ладони. Будто вчера приехал он в Пустомазово помогать убирать урожай и оттуда махнул в Чудиново к Маше, застал ее на чемоданах — собиралась насовсем в Москву. Успели поговорить от силы полчаса о малозначащих, необязательных вещах. Каждое слово было исполнено двоякого смысла, и только им открывался тайный, связующий шифр.

Те осенние месяцы двадцать второго Петляков помнил в мельчайших подробностях. Андрей Николаевич, Николай Северинович Некрасов с сыном Виктором, Петров, Путилов и он отправились в Пустомазово помочь крестьянской артели, помещавшейся на хуторе в одноэтажном белом туполевском доме. Работали на паровой молотилке, молотили рожь, овес, гречу, в свободные часы ходили за грибами. Стояло вёдро, запоздалое бабье лето развесило в лесу светящуюся на солнце паутину. Петляков освобождался от города, на душе становилось легко.

Свидание с Машей в Чудинове открыло главное — о нем помнят, о нем думают. Маша собиралась работать в Лесотехническом институте на Волхонке («На Волхонке на крутой институт стоит лесной»). Он оставил ей свой адрес в Аптекарском переулке — «авось свидимся». «Непременно, Владимир Михайлович», — назвала его официально, а глубокий, льющийся изнутри взгляд говорил много больше слов: я хочу вас видеть сегодня, завтра, всегда.

В Москве они начали встречаться. Мариэтта поступила в театральную студию. Совмещать работу с учебой оказалось трудно. Следующей зимой она стала сотрудником канцелярии ЦАГИ. Владимир Михайлович теперь был рядом.

Жила Маша с сестрой Татьяной в Дорогомилове. Добираться до работы приходилось долго. Владимир Михайлович отвозил Машу домой на мотоцикле. Как-то по дороге капавшая откуда-то кислота проела новые, только что купленные фильдеперсовые чулки. Образовались маленькие дырочки. Маша смеялась, Владимир Михайлович ужасно переживал — ведь это его подарок.

...— Номер восьмой, приготовиться!

Взмах руки, и Петляков устремляется в путь по снежному насту. Рев мотора «Анзани» такой, что заглушает все другие звуки.

Дорога ему, как и другим водителям, мало знакома. Да это не самое страшное. Хуже другое: предварительной рекогносцировки не проводилось, в большинстве случаев не обозначены знаками обрывы и повороты. Тут гляди в оба. Примерно на семнадцатой версте сани неожиданно прыгают с припорошенного снегом обрыва. Кажется, обошлось...

Первые поломки, остановки. Надо идти не по дороге, изобилующей скрытыми ухабами, а по целине. Так надежнее — решает Петляков. Увы, не везде это возможно: вдоль шоссе густо растет лес.

В пять часов дня аэросани прибывают во Владимир. Отдых с ночевкой многие посвящают ремонту лыж, рулевого управления, моторов. Петляков доволен: АНТ-1 куда не подводит.

Наутро — снова дикий свист ветра, рев мотора, жесткие колющие снежные крупины, царапающие лицо. За санями — настоящий буран, дикая пляска снега. По обочинам дороги — люди, с интересом и некоторой опаской наблюдающие, как утюжат целину водители в полушубках, со сверкающими из-под авиационных шлемов стеклами защитных очков. Лошади совершенно дуреют при виде металлических чудищ, бросаются в стороны, рвут построжки, гужи...

Из пробега выбывают А. Микулин — течь воды в цилиндр мотора, Н. Петров — мотор сорвался с крепления, другие водители. Особенно не везет Жене Погосскому. Под Вязниками на глазах Петлякова при повороте на мост сани Погосского задевают задней лыжей за столб и опрокидываются. Тяжелые травмы получает командир пробега Н. Толбузин. Здесь же ломаются сани А. Туполева.

Ночевка в Вязниках. Только четыре машины уходят в направлении Нижнего Новгорода и под вечер прибывают на конечный пункт. Водителей шумно приветствуют жители. На следующее утро сани демонстрируются на льду Волги.

Через три дня, 13 марта, аэросани финишируют в Москве. Из одиннадцати участников труднейшие испытания выдержали В. Петляков, И. Погосский, Б. Стечкин и Ф. Кароль.

18 марта устроители пробега организовали километровую гонку, заезд на 30 километров на скорость и на километр с двойной нагрузкой. Первый приз — золотые часы — в итоге достался Ивану Погосскому, Петляков был вторым. Владимир Михайлович затем выступал на публичном диспуте в Мосавтоклубе: «Оценка конструкции аэросаней по данным пробега Москва — Нижний Новгород».

Пройдет два года, и Петляков вновь сядет за руль аэросаней. В легкий морозец и оттепель с вьюгой, по

мягкому и рассыпчатому, как песок, снегу, днем и при свете прожекторов в ночной темноте, беспрепятственно двигаясь по целине и налетев под Новгородом на предмостный столб, он все-таки преодолеет путь от Москвы до Ленинграда и еще раз докажет вместе с товарищами, что советские аэросани — надежное средство передвижения.

А еще через три года на Красной площади состоится митинг по случаю нового пробега. Петляков услышит слова начальника ВВС Петра Ионовича Баранова о необходимости индустриализировать страну, повышать уровень ее техники, улучшать работу транспорта. Командир взмахнет рукой, и в венчиках вертящихся пропеллеров рванутся вперед аэросани, которым предстоит пройти 3500 километров до Урала по многим городам Советского Союза...

Но все это будет потом, а в двадцать четвертом году, — богатом событиями в жизни Петлякова, — произошло еще одно крайне важное событие, однако не связанное ни с постройкой самолетов, ни с аэросанными пробегами, ни с чем-либо подобным. Владимир Михайлович и Маша стали мужем и женой.

Свадьбы в привычном понимании не было. Несколько близких родственников и друзей собралось в комнате Машиной сестры в Карманицком переулке. Комната, только что полученная, стояла неотремонтированной, со старыми линялыми обоями, без мебели. Впрочем, никто не обращал на это ни малейшего внимания. Роль шаферов выполняли Незваль и младший брат жениха Александр. Пили шампанское, ели домашние пирожки. Этим же вечером проводили молодоженов на вокзал — Петляковы уезжали в Крым.

Глядя на счастливые лица Владимира Михайловича и Маши, кто-то из гостей сказал, обращаясь к ним:

— Вы в моем представлении Левин и Китти...

Все на мгновение задумались, оценивая сказанное, и признали верность сравнения. Взрослый, серьезный, положительный человек и совсем еще девочка, смотрящие друг на друга глазами, полными немного обожания...

ПЕРВЕНЕЦ СЕМЕЙСТВА ТБ

Медовый месяц пролетел незаметно. Вернувшись в Москву осенью, Петляков активно включился в постройку небывалого, не имеющего аналогов самолета. Речь идет об АНТ-4.

Но до этого расскажем хотя бы коротко об АНТ-3 — первом самолете, строившемся в соответствии с тактико-техническими требованиями ВВС. Были заранее установлены летные параметры самолета, который затем должен выпускаться серийно. До сих пор серийного выпуска цельнометаллических самолетов в стране не было.

По существу, это была первая настоящая машина Туполева и его коллег. Предыдущие выглядели «прикидочными», на них конструкторы отработывали многие приемы проектирования, учились вести расчеты.

АНТ-3, или, как его называли, Р-3 («разведчик»), задумали двухместным полуторопланом. Фюзеляж использовали такой же, как на АНТ-2, — высокий, трехгранного поперечного сечения. Верхнее крыло лежало на фюзеляже, другое, меньшее, крепилось к его низу. Менялись двигатели — от американского «Либерти» и английского «Нэпира» до французского «Лоррэна» и немецкого BMW-VI. Своих моторов в ту пору еще не имелось, вот и приходилось выискивать западные марки.

Проектируя крылья АНТ-3, Петляков, в свою очередь, учился вести их расчет, набирался опыта. Преодоление ошибок, просчетов, неизбежных на начальной стадии, становилось залогом будущих удач.

Ранней осенью 1926 года АНТ-3, названный «Пролетарием», совершил крутовой перелет по маршруту Москва — Берлин — Париж — Вена — Прага — Варшава — Москва. Семь с лишним тысяч километ-

ров экипаж в составе М. Громова и Е. Родзевича преодолел за тридцать четыре летных часа. А спустя год летчик С. Шестаков и бортмеханик Д. Фуфаев совершили дальний перелет на восток с конечной точкой маршрута Токио. Всего самолет пробыл в воздухе 153 часа и прошел более 20 тысяч километров. Оба достижения смело можно назвать выдающимися по тому времени. Они показали всему миру, что в СССР успешно идет развитие авиационной науки и техники.

Но вернемся в 1924 год. Для Петлякова работа над АНТ-4 не была неожиданной. Еще в начале июля Туполев собрал ближайших помощников на совет.

— Руководство ЦАГИ поручило нам, товарищи, разработать исходные данные самолета-бомбардировщика, — начал он несколько официальным тоном. — Заказчик — Особое техническое бюро по военным изобретениям. Его требования: скорость не менее 165 километров в час, грузоподъемность — не менее 2 тонн. Притом учтите, друзья, — тон потеплел, Андрей Николаевич тронул щеточку усов, что означало хорошее расположение духа, — есть идея заказать машину у англичан. Дескать, у нас в стране ничего подобного не делалось, поклонимся Западу. Но ведь и у англичан нет таких машин, их вообще ни у кого нет. А господа капиталисты знаете сколько просят? Полмиллиона золотых рублей. Обещают за полтора года построить. И что же построят? Биплан! Дураков нет, господа. Вот я и думаю: неужто мы не осилим заказ — дешевле и быстрее, а?

Воцарилась тишина. Путилов — он в подобных ситуациях обычно первым начинал задавать вопросы или спорить — покачал головой:

— Быстрее чем за полтора года вряд ли успеем.

— А по какой схеме строить? — поинтересовался Иван Погосский.

— Моноплан, наверное... — высказал предположение Петляков.

— Требования Остехбюро серьезные. Надо продумать все до мелочей, — сказал Архангельский.

Главный кивнул головой:

— Конечно, с бухты-барахты нельзя ничего решать. Обозгужем, поищем новые идеи. А насчет сроков... Александр Иванович, сколько мать носит

дитя? — в глазах Туполева зажглись озорные искорки.

Все заулыбались, Путилов же нахмурился, прилизительно понимая, что далее последует.

— Вот давай и будем равняться на этот срок. Все-таки зависит сие от мужчины, а мы ли с тобой не славные представители сильного пола! — и Андрей Николаевич разразился тонким, вибрирующим неподражаемым смехом.

Началась кропотливая прикидочная работа. Вел ее покуда сам Туполев, поочередно советуясь с ближайшими коллегами. Следствием деловых бесед становились эскизы будущего АНТ-4, которые наносил на ватман иногда сам Андрей Николаевич, а чаще Борис Михайлович Кондорский. Дело в том, что у руководителя дар рисовальщика не был особенно развит. Для воплощения своих замыслов на бумаге он использовал отлично рисовавшего Кондорского.

Существует мнение, укрепленное авиационной литературой, что Борис Михайлович был художником-компоновщиком и этим, собственно, исчерпывалась его роль у Туполева. Но ведь Андрей Николаевич называл Кондорского — «мой второй мозг». Архив Бориса Михайловича, который с присущей ему тщательностью недавно разобрал хранитель туполевского музея Сергей Давыдович Агавельян, лишний раз доказал, что роль Кондорского была гораздо шире, значительнее роли художника-компоновщика. Сколько любопытнейших замыслов и вариантов в период проектирования машин АНТ исполнено Кондорским на ватмане и на обычной бумаге!

Борис Михайлович — руководитель группы, а потом бригады компоновки — хорошо владел вопросами аэродинамики, знал системы управления, разбирался в двигателях и во многом другом. Именно к нему вначале приходил Туполев и вместе, как говорится, без свидетелей, они начинали «обсасывать» новую конструкцию. Конечно, принципиальные вопросы решались с участием самого близкого помощника Андрея Николаевича — Петлякова, и все же скелет машины, ее «лицо» определял в первую очередь сам Туполев с помощью Кондорского.

С Петляковым Туполев говорил прежде всего о крыльях:

— Прочность, прочность и еще раз прочность — вот твоя задача, Володя. Видимо, надо увеличить число лонжеронов, суметь рассчитать нагрузку.

О схеме самолета дискуссий, по сути, не было: конечно, не повторять зады, а стремиться утвердить принципиально новую схему — свободнонесущий моноплан с крылом толстого профиля. Туполев твердо стоял на этом, его неколебимая уверенность передавалась остальным.

Делались продувки деревянных моделей в аэродинамических трубах МВТУ, чертился общий вид самолета, корректировались отдельные узлы и детали, пока на бумаге. В октябре ЦАГИ сообщил составленные им исходные данные АНТ-4. Максимальная скорость бомбардировщика приближалась к 200 километрам. Срок изготовления давался в девять месяцев. Через месяц началась постройка самолета.

Она велась на втором этаже кирпичного, с грязно-серой штукатуркой дома № 16 по Вознесенской улице. Велась в трудных условиях. Не хватало механического оборудования, квалифицированных рабочих. В силу производственной необходимости кладовщика перевели на должность чертежника и срочно обучили умению обращаться с рейсфедером. Как-то в субботу вечером по дороге домой Путилов пожаловался Петлякову:

— Представляешь, у меня неделю трудился всего один человек...

К этому времени в бригаде Петлякова появились новые конструкторы: Клавдий Иванович Попов, Виктор Николаевич Беляев, Борис Андреевич Саукке... Но основная нагрузка ложилась на плечи руководителя бригады и Незваля. Они работали не покладая рук. Крыло вырисовывалось необычное. Состояло оно не из двух, а из пяти лонжеронов. Это был эксперимент: казалось, таким образом будет легче рассчитать прочность. Но так лишь казалось... Петляков требовал от помощника не только чертежей, но и разработки простейшей оснастки для изготовления той или иной детали. По его указанию Фомиш проводил немало часов в механических мастерских, получая возможность наглядно видеть достоинства и недостатки разработанной им конструкции. Такой

метод отличал Петлякова от других ведущих специалистов, давал ощутимый эффект.

Столь большая машина требовала новых приемов проектирования. Туполев, Кондорский, Петляков, Архангельский, Путилов и другие конструкторы колдовали над чертежами, определяя выбор наиболее удобного места для летчиков, чтобы они имели достаточный обзор прицела для штурмана, и многого другого. К единому мнению никак не могли прийти. Доходило до обидных эпитетов, и все из-за того, что чертежи не могли дать полного представления о машине.

— Черт, взять бы да и построить ее из фанеры в натуральную величину, тогда бы меньше нервов травили — тут поставить прицел или там, — как-то высказался Туполев в сердцах.

— На это ведь сколько времени уйдет, — тут же послышались возражения.

— Времени не жалко, лишь бы пользу принесло.

Коллеги обсудили оригинальное предложение, развили его, придали ему строгую законченность. Стали делать деревянный макет. Вот где пришлось попотеть столярам! Попробуйте сделать из сосновых и березовых брусков шасси или элементы управления. Однако с этим трудоемким делом рабочие справились. Первый в Советском Союзе макет самолета помог быстро разобраться во всех спорных моментах.

Наступило лето 1925 года. Работа подвигалась к концу. Петляковым все больше овладевало радостное нетерпение: как-то будет выглядеть самолет после сборки?

А в июле для него начались переживания особого рода — отъезд в родильный дом жену и полностью потерял покой. Марию Владимировну поместили в знаменитый на всю Москву роддом имени Грауэрмана, где врачом работал брат Архангельского.

— Когда все произойдет? — дрожащим голосом спросил у врача Петляков.

— Успокойтесь, на вас лица нет. — Сжалившись, врач сообщил: — По всей видимости, сегодняшней ночью.

Владимир Михайлович не мог сомкнуть глаз. С вечера и до рассвета он бродил по закоулкам старого Арбата, по набережным, присаживался на лавочки,

но долго не мог усидеть на одном месте, нетерпеливо вскакивал и брел дальше. На него подозрительно по-сматривали милиционеры.

Все в жизни к нему приходило с опозданием — серьезная учеба, интересная, самостоятельная работа, личное счастье. И вот теперь трудные, полные лишений годы, потраченные на достижение цели, начинают как бы отдавать долги. Он строит большой самолет, у него родится сын... Он страстно хочет сына, которого научит клеить змея, мастерить ходули, кататься на мотоцикле. Какая бесконечно долгая ночь! Милая Мариэтта, если б только знала, как он измучен ожиданием.

Рассвет Владимир Михайлович встретил на Дорогомиловском мосту. Стал соображать, где достать цветы. Едва открылся магазин на Арбате, Петляков вошел внутрь и купил огромный букет чайных роз. Через десять минут вбежал в роддом.

— Поздравляем с девочкой! — услышал он наигранно-веселый голос медсестры. Таким голосом она отвечала всем молодым отцам.

Девочка? Внутри захолонуло, влажная теплота обдала лицо. Девочка!

Все дни, пока Мариэтта лежала «у Грауэрмана», Петляков передавал ей пышные благоухающие букеты. Ее палату так и звали — «палата с розами».

...В конце декабря 1928 года у Петлякова родится сын, нареченный Михаилом. Он пройдет отцовскую науку, но не до конца, в тринадцать лет узнает страшную весть о гибели отца и даст себе слово посвятить жизнь авиации. Михаил Владимирович Петляков станет заслуженным летчиком-испытателем СССР, полковником ВВС.

...В последний месяц лета окончилось строительство АНТ-4. Он был полностью собран во дворе дома № 16, с отработкой всех органов управления и моторов. А до этого ответственной операцией стал «вынос» из помещения самого крупного отсека самолета — центроплана. Он в прямом смысле не лез ни в какие ворота, не говоря уже о дверных и оконных проемах. Поэтому решили выломать простенок и на руках вынести центроплан во двор. Сделали наклонный помост, подвели бревна, получились «салазки». Рабочие

водрузили центроплан на помост и потихоньку на руках потащили вниз сквозь пролом.

Петляков помогал тащить центроплан, слушая зычный, с хрипотцой голос руководителя операции, мастера Николая Васильевича Лысенко. Николай Васильевич подавал команды на редкость доходчивые, от которых даже большие мастера «изящного слога» вжимали голову в плечи. Выведя центроплан во двор и стараясь развернуть его нужным образом, Лысенко увидел своеобразный ориентир и во всю мощь легких закричал:

— От сортира давай, давай, давай! Теперь к сортиру!

В одну из ночей на подводах, запряженных битюгами, вывезли машину снова в разобранном виде на Ходынское поле. Началась сборка и увязка всех агрегатов. Отвечал за это персонально Петляков. Андрей Николаевич полностью доверял ему, более того, цenia опыт и практическую сметку Петлякова, справедливо считал — лучше с этим важнейшим делом никто не справится. И впоследствии Владимир Михайлович отвечал за то, чтобы опытные конструкции большинства самолетов АНТ сделать годными для серийной постройки.

В октябре АНТ-4 (ТБ-1) предстал глазам конструкторов в собранном виде. Петляков поразился, насколько непривычно он выглядит. Закругленный, словно сплюснутый фюзеляж с остекленной снизу передней кабиной походил на миноносец, поднятый под углом над водой. Два мотора «Нэпир», по 450 лошадиных сил, крепились на крыльях. Бензобаков было семь, и располагались они в отъемных частях крыла и в центроплане. С понятным только ему чувством рассматривал Петляков крыло размахом 30 метров. Толстое у комля, там, где крепилось к фюзеляжу, к концу оно утончалось, выглядело изящным и гармоничным. А ведь сколько пришлось помучиться с его конструкцией, сколько сил отдано поиску рационального варианта...

Здесь стоит остановиться на методе расчета многолонжеронного крыла, предложенном Петляковым в конце 20-х годов. Значение его трудно переоценить. Убедительное решение создало Владимиру Михайло-

вичу известность не только в ЦАГИ, но и далеко за пределами института.

Вот что писал он сам во введении к своей фундаментальной, я бы сказал, классической работе «Метод расчета металлических крыльев самолета»: «...вес лонжеронов составляет около половины веса крыла, другая половина идет на междулонжеронные связи, нервюры и обшивку. Обычно главным расчетным элементом считаются лонжероны... Из этого видно, насколько важно оценить совместную работу лонжеронов, нервюр и обшивки и найти подход к расчету этих обычно почти нерасчетных элементов...»

Петляков блестяще сумел это сделать. Вот мнение такого авторитетного специалиста, как А. И. Путилов: «Владимир Михайлович создал метод расчета... известный в конструкторских кругах как «метод Петлякова». Он использовался до тех пор, пока существовала гофрированная обшивка крыла...»

Говоря о крыльях АНТ, нельзя не упомянуть и инженерную смекалку Петлякова. Как вспоминает тот же Путилов, «при изготовлении трубчатой конструкции Владимир Михайлович применил свой способ инерционной клепки с помощью им же предложенного инерционного молотка... В 1932 году, то есть спустя несколько лет, директор завода «Юнкерс» в Германии признался, что с целью сокращения рабочей силы его завод перешел на производство клепки по методу Петлякова».

Но продолжим рассказ об АНТ-4. 26 ноября летчик А. Томашевский поднял в воздух на семь минут металлическую птицу. Он отметил хорошую управляемость и устойчивость самолета. Творцы его из АГОС ЦАГИ («Авиация, гидроавиация и опытное строительство» — так теперь называлась их организация) могли быть довольны. На их улицу пришел настоящий праздник.

Как же выглядел АНТ-4, или ТБ-1, как его затем называли, в сравнении с зарубежными образцами? Вот авторитетное суждение испытателя А. Томашевского: «Это в полном смысле слова — первоклассный самолет, вряд ли имеющий по своим летным качествам равного за границей».

Слово — авиаконструкторам. А. С. Яковлев: «...ма-

шина по своей компоновке явилась откровением для мировой авиации... По существу, ТБ-1 был первым настоящим бомбардировщиком». В. Б. Шавров: «В 1925 году нигде в мире признаки бомбардировщика не были столь удачно объединены в одном самолете, как это имело место в ТБ-1... Интересно также, что копирование схемы самолета ТБ-1 за границей началось лишь с 1930 года (после его прилета в США)».

После доводок машина долго испытывалась и 10 июня 1926 года была передана Остехбюро. Затем сменились двигатели — на БМВ-VII появилось вооружение: передняя, средняя и кормовая турель с двумя пулеметами каждая, кассетный бомбодержатель, фото-, радио- и другое оборудование. ТБ-1 брал на борт 730 килограммов бомб.

Готовилось серийное производство самолета на одном из столичных заводов. Завод, можно сказать, вырос благодаря новому бомбардировщику. Конструкторы передали на предприятие чертежи, уточнили их для серийного производства. Ведал этим, как я уже говорил, Петляков.

Появился и дублер ТБ-1. Подготовка его для военных целей и замена моторов более мощными — вот два основных момента, определивших «лицо» дублера. Он был готов в двух вариантах — сухопутном и морском. Выпуск чертежей серии задержали, чтобы внести коррективы по итогам испытаний дублера. Летали на нем М. Громов и С. Данилин. С 1929 года начался серийный выпуск ТБ-1.

Нельзя не упомянуть о двух мировых рекордах, установленных на ТБ-1 А. Томашевским в полете с различной нагрузкой. Наиболее эффектная страница биографии бомбардировщика — перелет из Москвы в Нью-Йорк, техническое руководство которым осуществлял Петляков.

Порой в высказываниях некоторых авиационных специалистов проскальзывает мысль о том, что основной заботой Петлякова-конструктора было проектирование крыльев туполевских самолетов. Да, в этом Владимир Михайлович немало преуспел, его лепта — практически во всех АНТ, он создал новую методику расчета крыла и т. д. Однако неверно сводить его заслуги только к крыльям. Его бригада, ставшая

затем, в начале 30-х годов, бригадой тяжелых самолетов и имевшая первый порядковый номер в конструкторском бюро, выполняла большой объем работ по созданию первоклассных бомбардировщиков.

Большая нагрузка ложилась на плечи Петлякова. Туполев поручал ему наиболее ответственные участки, в том числе серийное внедрение новых машин. Таким образом, Владимир Михайлович активно участвовал во всех стадиях постройки самолетов. Он стал, по сути, правой рукой руководителя организации. Почему именно Петляков? Дело тут не только в личных пристрастиях Андрея Николаевича, хотя они, безусловно, имели немалое значение.

Туполев видел в Петлякове единомышленника, разделявшего его взгляды относительно развития авиации. Он высоко (пожалуй, выше, чем у остальных близких коллег) ценил практический опыт Владимира Михайловича, его умение разбираться в сложных технических вопросах, умение находить общий язык с самыми разными людьми. Делая его своим полпредом на опытном и серийном заводах, доверяя ему, как самому себе, Туполев не ошибался: вряд ли кто мог лучше оправдать возлагавшиеся на него надежды, чем Петляков.

...Поражаешься, как много успевал делать Владимир Михайлович в середине и в конце 20-х годов! Он словно наверстывал потерянное не по своей вине время, торопился жить. Помимо сверхнапряженной работы в конструкторском бюро — еще и аэросанные пробеги, участие в постройке гондолы первого советского мягкого дирижабля «Химик-резинщик», первый выезд за границу, во Францию, на Международную авиационную выставку, где он лишний раз убедился в высоком техническом уровне машин его организации и отставании в производстве двигателей. Все это доставляло ему удовольствие, радость и определенным образом влияло на конструкторский поиск. И все это стало как бы прелюдией к историческому перелету самолета АНТ-4 «Страна Советов» в Америку.

В домашнем архиве Петляковых я увидел фотографию, датированную осенью 1929 года. Сделана она на американской земле. На снимке два человека,

чем-то похожие, одного роста, в светлых элегантных костюмах.

«Рядом с Петляковым Михаил Михайлович Егоров,— говорит дочь конструктора Галина Владимировна.— Он сопровождал Владимира Михайловича в поездке по США».

Первые мои попытки найти людей, прямо причастных к перелету «Страны Советов», оказались тщетными. Шутка ли, полвека пролетело, и каких полвека. Как говорится, иных уж нет... И вот появилась зацепка — Егоров, старейший специалист ОКБ имени А. Н. Туполева, ведущий инженер по испытаниям самолетов АНТ и ТУ. С понятным волнением звоню ему домой. «Милости прошу ко мне, постараюсь чем-то помочь»,— слышится в трубке.

И вот встреча в квартире Михаила Михайловича Егорова на улице Карла Маркса. Михаил Михайлович подкупающе прост, манеры его чем-то напоминают манеры дипломата, хотя всю жизнь он отдал авиации. Седые волосы разделены прямым пробором, говорит спокойно, мягко, без аффектации, поразительная память хранит любопытнейшие подробности, детали...

«Вопрос о перелете в Америку, насколько мне известно, неоднократно ставился на заседаниях ЦАГИ, но положительно не решался. Слишком очевидными выглядели трудности и риск,— вспоминает Егоров.— С появлением АНТ-4 такая перспектива стала вполне осязаемой, реальной. И вот в апреле 1929 года «добро» было получено. Немалую роль в этом сыграли П. И. Баранов и Я. И. Алкснис — руководители ВВС и горячие энтузиасты авиации.

Серийный самолет № 601 готовился к старту. Цель ставилась определенная — лететь в США не только ради рекордов, но и чтобы проверить машину в тяжелых условиях. Той же весной в Таганроге ЦАГИ организовал базу, где проводились морские испытания АНТ-4 — дублера. Ведь более трети пути в Америку самолет должен был идти над водой».

Однажды Туполев вызвал к себе Егорова.

— Подломали нашу «Страну Советов»,— удрученно сообщил он.— Собирайся, срочно выезжаем в Таганрог. Петлякова я уже предупредил.

Ехали в одном купе. Туполев расспрашивал Вла-

димира Михайловича о его родном городе, о том, кто из его близких живет там, о заливе, где находилась испытательная база. Прибыв на место, выяснили причину аварии.

Пилот Семен Шестаков, хотя и имел за плечами достаточный опыт, все же был «сухопутным» летчиком. Специфика морских полетов вначале оказалась для него камнем преткновения. Взлетел он с поверхности залива, при разбеге не удержал машину на поплавах, левый поплавок «зарылся», винт задел воду — в итоге погнулась моторная рама.

Хотя ремонт был очень сложным, люди, работая день и ночь, быстро справились с ним. Раму «переварили», усилили подкосы. Начались серьезные испытания. Их проводил морской летчик Филипп Болотов, всеобщий любимец — на редкость спокойный и симпатичный человек. Друзья прозвали его «дядя Том» за широту души, доброту и отзывчивость. Он умел хорошо летать в морских условиях.

В нескольких полетах участвовали Петляков и Егоров. На борт они брали балласт в виде мешков с песком. При взлете сидели на мешках, а затем освобождали самолет от уже ненужного груза. Петляков играючи поднимал пятидесятикилограммовые кули и сбрасывал их через люк в воду.

— Посмотри, Миша, нет ли внизу лодок, — всякий раз предупреждал он Егорова. — Не ровен час, скинем подарочек на голову рыбакам.

И все-таки однажды такое едва не случилось. Мешок плюхнулся в нескольких метрах от фелюги, обдав ее фонтаном брызг. Старик рыбак от страха бросил удочку и лег на дно. Владимир Михайлович долго переживал этот случай и даже хотел отказаться от сбрасывания балласта, хотя понимал — иного способа освободиться от него нет.

Жили москвичи у сестры Петлякова Екатерины Михайловны на улице Карла Либкнехта (бывшая Митрофаниевская), часто бывали у старшей сестры, Инны Михайловны, в Гоголевском (Ярмарочном) переулке. Петляков сиял. Он снова дома, среди близких, может показать Андрею Николаевичу и Михаилу Михайловичу вдоль и поперек истоптанный ребячьими пятками родной двор с шелковицей, памятные ему места Таганрога. Он повторял любимые чеховские

строки: «Надо вам сказать, что в этом городе я родился и вырос, а потому нет ничего мудреного, что он казался мне необыкновенно уютным, теплым и красивым...»

Вечера проводили вместе, много гуляли, бывали в городском парке. Туполев вдруг ни с того ни с сего начинал резвиться, как ребенок, затевал чехарду.

— А ну, Володька, нагибайся ниже, а то я не перепрыгну, — слышались веселые крики.

Со стороны казалось — веселятся курортники, приехавшие на Азов безмятежно провести отпуск.

В ветреные дни они не летали, отдыхали на пляже, недалеко от самолета, привязанного к банкам. Ветер приносил одни неприятности. Едва начинал дуть с берега, море уходило, обнажая песок. Машина могла оказаться на мели и подломать шасси.

В одну из ночей всех подняли по тревоге. Бросились в море, отвязали самолет, члены экипажа и с ними Петляков по пояс в воде толкали самолет на глубину, другие помогали на лодках.

Испытания на взлет «Страны Советов» с максимальной загрузкой окончились. Наступил день прощания с Таганрогом. Егоров начал готовить первую серийную машину к перелету. Петляков разрабатывал план, утрясая всевозможные технические вопросы. На «Стране Советов» произвели кое-какие доработки. В частности, начисто заделали бомбовый отсек в центроплане. Самолет приобрел сугубо мирный облик. В конце июля все было готово к старту. На всякий пожарный случай из Таганрога в Москву перегнали машину-дублер.

Наступило 8 августа. Экипаж в составе С. Шестакова (командир), Ф. Болотова (второй пилот), Б. Стерлигова (штурман) и Д. Фуфаева (бортмеханик) доложил о готовности к вылету. Предстояло преодолеть гигантское расстояние — более 21 тысячи километров, почти половину окружности земного шара. На Центральном аэродроме «Страну Советов» провожали П. И. Баранов, И. С. Уншлихт, А. Н. Туполев, В. М. Петляков, М. М. Егоров... Торжества не устраивались, экипажу пожелали чистого неба, и «Страна Советов» взмыла вверх.

В тот же день Егоров выехал поездом в Хабаровск. Петляков остался в Москве ждать сообщений с транс-

сы. Полет проходил успешно. Владимир Михайлович готовился упаковывать чемодан, собираясь плыть пароходом в Европу, а оттуда в Америку, навстречу летчикам, как вдруг... Сообщение ударило подобно грому с ясного неба. В районе Читы взрывной, экспансивный Шестаков усомнился в правильности курса, проложенного флаг-штурманом ВВС Стерлиговым, к слову сказать, отличным навигатором, уклонился от трассы на 300 километров севернее, горючее кончилось, и самолет спланировал на тайгу. К счастью, все спаслись, отделавшись синяками и шишками.

Расстроенный Петляков стал ждать дальнейших указаний. Казалось, скандала не избежать. Баранов и Алкснис успокоили его:

— Не поддавайтесь эмоциям, срочно готовьте дублер, полет все равно состоится.

С удивительными людьми столкнула судьба Петлякова. Он благодарил ее за близкое знакомство с руководителями нашей авиации, помогавшими в трудную минуту, укреплявшими веру в благополучный исход небывалого перелета.

Они были совсем разные — похожий на земского врача, негромкий, с сугубо штатской выправкой, хотя и носил военную форму, Петр Ионович Баранов и звонкий, властный — прирожденный командир — Яков Иванович Алкснис. Объединяла их беспредельная преданность авиации.

Баранов с юности связал свою жизнь с партией большевиков. За распространение подпольных изданий он был приговорен к каторжным работам. Освободил его Февраль 1917-го. Затем Петр Ионович направляется по решению ЦК на фронт. Он активный боец гражданской войны, участник штурма мятежного Кронштадта. С 1925 года Петр Ионович — начальник ВВС страны. Новое дело захлестнуло его с головой. Огромная работоспособность, умение видеть перспективу и при этом глубоко вникать в детали, строгость и принципиальность в решении сложных вопросов (а простых ни тогда, ни потом в авиации не существовало) — таким знали конструкторы Баранова. Скромная, не очень волевая внешность Петра Ионовича — он носил тонкие «чеховские» очки — порой обманывала. В груди у этого человека билось пламенное сердце борца, энтузиаста покорения неба.

Алкснис представлялся Петлякову совсем иным. Высокий, отлично сложенный, с иссиня-черными волосами, придававшими лицу некоторую бледность, решительной линией тонких губ и строгим взглядом, он воплощал педантичный порядок и требовательность. Знавшим его открывались его истинная простота и демократичность. Большой аккуратист, всегда идеально выбритый, подтянутый, выутюженный, он не терпел и малейшего проявления расхлябанности, недопустимой в авиации. Чтобы личным примером влиять на окружающих людей, Яков Иванович выучился летать. Лучше всего о его личности говорит такой факт. Имея возможность получить отдельную благоустроенную квартиру, Яков Иванович отказался от нее в пользу коллеги — человека с больным сердцем.

Баранова и Алксниса — честных и чистых рыцарей авиации — по-настоящему любили и уважали сотни летчиков и конструкторов, в том числе и Петляков.

23 августа экипаж Шестакова вновь стартовал из Москвы. На сей раз никаких отклонений от трассы не возникло. «Страна Советов» прилетела в Хабаровск 3 сентября. Здесь ее встретил Егоров. С аэродрома машину перетащили на баржу в амурском затоне, поставили на поплавки. Потом баржу отбуксировали и с помощью подъемного крана самолет поставили на воду.

На следующий день попытались взлететь, но не тут-то было. Самолет на отрывался от поверхности Амура. Вновь поставили его на баржу, стали думать, в чем загвоздка.

— Плотность воды в Азовском море, где испытывался дублер, выше, чем в реках, — стал рассуждать Егоров. — Значит, надо соответственно изменить угол атаки поплавков.

Так и сделали. «Страна Советов», которую на морском участке протяженностью почти 8 тысяч километров должен был вести Ф. Болотов, легко оторвалась от воды...

Далее маршрут проходил над Охотским морем и северной частью Тихого океана. Летели в чрезвычайно неблагоприятных метеоусловиях — хуже не придумаешь. В Николаевске летчиков встретил силь-

ный шторм. Переждав несколько дней, вылетели в Петропавловск. Над морем машина попала в снеговой шторм. В течение десяти часов (!) она шла вслепую, на высоте 5—10 метров над беснующейся водной стихией. Только железная выдержка пилотов позволила продолжить перелет.

В последний советский пункт на Камчатке самолет прибыл 18 сентября. Отсюда курс — через Берингово море и Алеутские острова. Экипаж миновал остров Атту, Датч-Харбор, Сьюард, Ситку. 3 октября прибыли на остров Принца Уэльского, в Ватерфаль. И на этом участке метеообстановка отнюдь не баловала — сплошной туман, сильный ветер. Пролетая над Уналашкой, «Страна Советов» два часа отчаянно боролась с бурей и проливным дождем. Каким-то чудом удалось не разбиться о скалы бухты, в которую самолет сумел войти, ориентируясь на американские суда береговой охраны. В Ватерфале отказала маслопомпа мотора. Пришлось долго устранять дефект. 13 октября самолет приземлился в аэропорте Сиэттла.

В то время как мужественные советские пилоты боролись со стихией, пробиваясь на американский континент, Петляков и Егоров спешили в Сиэтл. Каждый избрал свой маршрут. Петляков отправился поездом в Европу, оттуда — пароходом до Нью-Йорка и затем по воздуху. Егоров добирался до Сиэттла водным путем через Японию.

В Сиэттле Михаила Михайловича никто не встретил. Очевидно, он разминутся с представителем Амторга. Про перелет никто из американцев, с кем говорил Егоров, толком ничего не знал. Устроился он в плохонькой гостинице: волей-неволей приходилось экономить — в кармане несколько десятков долларов. Его не покидало угнетенное состояние духа, он не знал, что с самолетом, не мог найти Петлякова. Ел он раз в сутки.

Прогуливаясь возле гостиницы, Михаил Михайлович вдруг услышал мальчишеский крик. Разносчик газет надрывал горло: «Сенсация! Русские летчики прилетели в Сиэтл!» Егоров схватил газету и помчался в гостиницу. Сбивчиво объяснил хозяину, кто он и зачем прибыл. Хозяин тут же навел справки, где остановились русские, и через несколько минут связал Егорова по телефону с «Северным отелем».

— Ху спик? (Кто говорит?) — радостно закричал в трубку Егоров.

— Ху спик? — ответила трубка вопросом на вопрос.

— Ху спик? — снова повторил Егоров.

Последовала пауза, потом непарламентское выражение на родном русском языке.

— ...Миша Егоров, ты, что ли? Это Семен Шестаков. Где находишься, почему не в отеле?

Через полчаса Егоров обнимал членов экипажа и Петлякова. Больше в Америке они не разлучались.

— Ты бы видел, Миша, как самолет встретили здесь, — делился впечатлениями Владимир Михайлович. — Толпа смяла представителей губернатора, военных и ринулась на поле. Восторг необычайный.

В тот же вечер Петляков попросил в отеле газеты за последние полтора месяца. Ему предложили «Нью-Йорк-таймс». Он внимательно перелистал страницы в поисках информации о перелете «Страны Советов». Вначале перелету отводилось две-три строчки «на задворках». Отсутствовали сводки, бюллетени, царили недоверие и скепсис — американцы не верили в успех советских летчиков. Но чем ближе подходил краснозвездный самолет к американскому континенту, тем больше интереса проявляла пресса. Пошли приветственные телеграммы, организовывались комитеты по встрече летчиков.

В Сиэттле был устроен банкет в честь советского экипажа и сопровождающих его лиц. Фирма «Боинг» предоставила для самолета ангар. Наряду с проявлениями доброжелательства нашим людям пришлось столкнуться и с открытой враждой. Этим особенно отличались эмигранты из числа белогвардейцев. «Мы не допустим продолжения перелета», — злобствовались они.

Петляков обратился к мэру города с заявлением, в котором просил создать нормальную обстановку для экипажа и специалистов. Мэр ответил в американском духе:

— У нас нет полномочий запретить вашим бывшим соотечественникам высказывать свои взгляды, но в первую очередь мы джентльмены. Я гарантирую вам нормальное продолжение перелета.

Из Сиэттла «Страна Советов» прибыла в Ванкувер, а затем в Сан-Франциско. Петляков наблюдал с борта: едва машина приземлилась, жители Сан-Франциско разорвали ограждающие канаты, смяли охрану и забросали самолет цветами. Экипажу преподнесли символические ключи от города. Один из служащих аэропорта обратился к Петлякову с такими словами:

— Смею вас уверить — ничего подобного я не видел с момента первого визита к нам знаменитого летчика Линдберга после полета в Париж...

Далее «Страна Советов» приземлялась в Солт-Лейк-Сити, Норт-Платте, Чикаго. Всюду самолет встречали звуками «Интернационала», красными флагами.

В Детройте — автомобильной столице Америки — «Страну Советов» встречали 5 тысяч рабочих фордовских заводов. Оцепление было прорвано, летчиков подняли на руки и отнесли в лабораторию моторостроительного завода, где был организован завтрак. У входа их приветствовал Генри Форд-старший.

На следующий день Форд принял посланцев Советского Союза в своей рабочей резиденции. Атмосфера выглядела сугубо деловой. Вначале Форд поздоровался с Петляковым. Пожатие было крепким, рука мультимиллионера оказалась не холеной и изнеженной, как почему-то представлялось, а жилистой и сильной. Затем Форд протянул руку Егорову, летчикам и предложил сесть.

— Мистер Петляков, расскажите мне о вашей машине, о ее особенностях, — попросил Форд, блеснув живыми, совсем не стариковскими глазами. — Я тоже строю самолеты в Дирборне, недалеко отсюда.

Петляков отвечал коротко, особенно не распространяясь.

— У вашего самолета одно крыло, а не два. Это для нас не очень привычно. И правда ли, что он весь металлический?

Пришлось по мере возможностей удовлетворить любопытство главы знаменитой фирмы.

В свою очередь Форд показал гостям свои автомобильные и небольшой авиационный заводы. Петлякова поразили тяжелейшие условия труда рабочих. Конвейер не давал ни минуты отдыха.

— Им же даже высморкаться некогда, — сказал

Владимир Михайлович Егорову.—Потогонная система...

Но Петляков не мог не заметить и передовой технологии, охватывающей все стадии выпуска автомашин. Производство, отлаженное с точностью часового механизма.

Под занавес Форд устроил для гостей полет на собственном трехмоторном самолете, бравшем на борт около двадцати человек.

1 ноября, завершая маршрут, «Страна Советов» прилетела в Нью-Йорк. С утра на аэродроме Кертис-Фильд собралось 12 тысяч американцев, в том числе матери с детьми. Едва показалась советская машина, сопровождаемая эскортом самолетов, толпа загудела. Шестаков сделал два круга над аэродромом в знак приветствия и затем сел. Истек 137-й летный час перелета. Оркестр заиграл «Интернационал», толпа «по традиции» смяла полицейских и лавиной покатилась к самолету. Шестаков успел ввести самолет в ангар. Из-за напора тысяч людей, снедаемых желанием видеть «мужественных русских», двери ангара не открывались. Пришлось летчикам и Петлякову вылезти на крышу. Их встретили громом аплодисментов.

Все солидные американские газеты посвятили большие статьи окончанию беспримерного перелета «Страны Советов». Тон прессы был сдержанный. Еще бы, официальную Америку напугал энтузиазм трудового народа, встречающего посланцев страны победившего социализма. «Интернационал» и красные флаги кое-кому пришлось не по нутру. Ведь США тогда еще не признавали СССР. Разумеется, газеты предприняли попытку принизить наш бесспорный успех. «Американцы приветствуют только мужественных русских, но не их страну»,— писала «Нью-Йорк-таймс». В столицу Соединенных Штатов экипаж не пригласили, встречи с президентом не было.

До перелета «Страны Советов» в зарубежной прессе, в том числе и в американской, проскальзывали котки неверия в возможности советской науки и техники. Полеты АНТ по Европе мало поколебали это неверие. «Не может быть, чтобы такие самолеты сделали сами русские,— писали некоторые газеты.— Наверняка их сделали русским Форд, немцы или

французы». «Страна Советов», удивившая самого Форда, поставила, как говорится, все точки над «и». Тысячи американцев рукоплескали таланту и смелости людей, строящих у себя на родине социализм, поднимающих в небо такие корабли, как ТБ-1. Когда в Москве Петлякова спросили, какое его самое яркое впечатление от пребывания в Америке, он ответил: «Восторженные лица людей, встречавших наш самолет».

В Нью-Йорке Петляков и Егоров, еще более сдружившиеся, поселились в «Астор-отеле» на Пятой авеню. Номер выглядел изысканно: холл, гостиная со старинными часами и большим столом, спальня. Рядом жил экипаж. Почти ни одного свободного вечера — бесконечные приемы, встречи. В гостиной росла гора подарков от американцев, осмотревших самолет в городах, где он приземлялся. На официальных раутах Владимир Михайлович держался предельно скромно, по возможности избегал выступлений.

На встречу советской делегации с авиационными работниками устроители пригласили известного конструктора И. И. Сикорского, эмигрировавшего из Советской России. Он не пришел, демонстративно игнорируя прилет «Страны Советов».

В часы досуга Петляков и Егоров гуляли по Нью-Йорку, дивились небоскреbam, бывали в кино, мюзик-холле. Однажды их привели на биржу. С антресолей Владимир Михайлович наблюдал кипящий муравейник: в гуле нельзя было разобрать ни единого слова. Зрелище быстро утомило. Ожидаемый американцами эффект не получился, и тогда Петлякова с Егоровым пригласили побывать в банке на Уолл-стрите. Здесь осуществлялись финансовые операции с Советским Союзом.

На лифте они спустились в подземное бронированное помещение. Каждую комнату отпирал своим ключом отдельный полицейский. Наконец они попали в комнату, где на металлических полках лежали золотые слитки. Банковские служащие надеялись увидеть в глазах советских людей алчный огонек (кто устоит перед блеском золота!), но увы... Владимир Михайлович пожал плечами, Михаил Михайлович смотрел на полки также безучастно.

— Помимо всего прочего, Миша, к золоту как к

драгоценному металлу я отношусь равнодушно,— сказал Петляков на улице.— Мне куда больше нравятся серебро, платина.

Познакомились друзья и с так называемым американским образом жизни, в частности с соблюдением сухого закона. Ни Петляков, ни Егоров никоим образом не относились к любителям спиртного. В данном случае ими двигало чистое любопытство. Один американский знакомый, близкий Амторгу, пригласил их в злачное место с символичным названием «Говори тише». Вошли в грязный подъезд, поднялись на второй этаж. Американец постучал в дверь условным знаком. Их пустили в холл, открыли обитую железом дверь и оставили на пороге зала, где за столиками пили несколько сот человек. Шум стоял адский. Друзей провели в отдельный кабинет, предложили шампанского. У Владимира Михайловича разболелась голова, и они быстро ушли.

— Не верю, чтобы полиция не знала о таком заведении,— прокомментировал увиденное Петляков.

В том, что полиция «знает», Владимир Михайлович убедился спустя два дня. Они с Егоровым зашли поужинать в подвальный ресторан русской кухни на Пятой авеню. Услышав русскую речь, пожилой бармен подошел к ним.

— Вы из Советского Союза?— вежливо спросил он.— Я тоже русский. Нет-нет, не во время революции... Я здесь живу много лет. Разрешите в честь встречи с соотечественниками предложить вам виски.

Не дожидаясь согласия, он принес из какой-то подсобки бутылку, ловко откупорил, разлил виски в небольшие фужеры и добавил содовой. В эту секунду у стойки появился полицейский и бодро направился к их столику. Петляков и Егоров переглянулись. «Провокация»,— одновременно подумали они и зло взглянули на улыбающегося бармена: ну, землячок, удружил... Бармен, не переставая улыбаться, перехватил полицейского, отвел к стойке, налил ему из такой же бутылки стаканчик желтоватой жидкости, угостил сигаретой и вскоре выпроводил.

— Извините, знакомый полицейский. Погода скверная, захотел согреться. Это у нас в порядке вещей...

Незадолго до отъезда на родину рано утром в

дверь номера «Астор-отеля» постучали. Петляков открыл и увидел перед собой долгового, с жидкими усиками человека неопределенного возраста.

— Что вам угодно? — вежливо осведомился Владимир Михайлович.

— Видите ли, я астролог. Да, не удивляйтесь. Я составил гороскоп. У вас все «о'кэй», дева Мария за вас, так что можете лететь спокойно домой через Атлантику.

Петляков поблагодарил прорицателя судеб, добавив, что он вместе с экипажем и разобранным самолетом поплывет к родным берегам.

Из Америки Владимир Михайлович вез купленный в рассрочку с помощью Амторга автомобиль «форд» — предмет его давнего шоферского вожделения.

«Пробыв в Америке вместе с Владимиром Михайловичем более месяца, я с некоторым основанием могу судить о его взглядах на эту страну, — говорит, как бы подытоживая наш разговор, Михаил Михайлович Егоров. — Америка не подавила Петлякова, он оценивал ее спокойно и объективно. Главное ощущение, вынесенное им из поездки: наша авиационная промышленность идет впереди. Такого самолета, как АНТ-4 (ТБ-1), у американцев нет. Чувство гордости за свою Родину и определяло его отношение к увиденному в США».

Небольшое послесловие.

Самолет ТБ-1 находился на вооружении до 1936 года. На нем велись опыты по увеличению дальности и продолжительности полетов. Для этого на ТБ-1 устанавливались дополнительные топливные баки. Устраивались также испытания с целью ускорить пробег машины по полосе. К крыльям привешивались стартовые пороховые ракеты. С их помощью самолет мог взлететь за считанные секунды.

ТБ-1 стал своеобразной летающей лабораторией для проведения различных экспериментов. Так, на нем опробовалась дозаправка в воздухе — переливание бензина из самолета-разведчика в бомбардировщик, из бомбардировщика в истребитель. С восхищением думаешь о тех, кто осуществлял смелые идеи, значительно опережающие свое время.

ТБ-1 долго эксплуатировался в Аэрофлоте как

транспортное средство. Безусловно, одна из главных его заслуг — участие в спасении челюскинцев.

...«Красная стрела» из Ленинграда прибыла, как всегда, минута в минуту. Вряд ли кто предполагал, что сейчас на перроне произойдет волнующая встреча, начало которой положено в дни знаменитой челюскинской эпопеи.

Тогда молодой летчик Анатолий Ляпидевский на самолете АНТ-4 (ТБ-1) вывез из ледового лагеря женщин и двоих детей, одна из которых — новорожденная Карина Васильева. Анатолий Васильевич Ляпидевский стал Героем Советского Союза № 1. И вот на Ленинградском вокзале столицы состоялась новая встреча летчика и спасенной им Карины Васильевой — спустя ровно сорок лет.

«Экипаж нашего самолета АНТ-4 находился в то дни в бухте Провидения, на северо-востоке Чукотского полуострова, — вспоминает А. В. Ляпидевский. — Мы получили приказ немедленно начать поиск лагеря челюскинцев. Надо сказать, АНТ-4 не был приспособлен к полетам в сорокаградусные морозы, не имел обогрева, приборов для слепого полета. Но это не стало преградой для поиска, хотя летать приходилось в тяжелейших условиях.

5 марта 1934 года в очередной поисковый вылет мы увидели на льду в разводьях маленький самолет-амфибию летчика М. С. Бабушкина, находившегося на «Челюскине» для проведения ледовой разведки. Страшно обрадовались — ведь это лагерь экспедиции. Сели на лед, встретились с начальником экспедиции О. Ю. Шмидтом и капитаном В. И. Ворониным, посоветовались, как быть с эвакуацией людей.

Здесь я хотел бы процитировать слова известного исследователя Арктики Гаральда Свердруп, сказанные им тогда: «Мне кажется сомнительным, чтобы удалось перевезти участников экспедиции на материк при помощи самолетов». И все-таки советские летчики сделали то, что казалось невозможным. Наш экипаж первыми вывез из ледового лагеря женщин и двоих детей».

Этим и хочется закончить главу о создании первенца семейства тяжелых самолетов, об участии в этой работе В. М. Петлякова, о перелете в Америку и о дальнейшей судьбе машины.

НАДЕЖНЫЕ КРЫЛЬЯ

Наступил период индустриализации, первой пятилетки. Страна, залечив раны гражданской войны, начала успешно развивать многие важные отрасли промышленности, в том числе и оборонную. Перед авиационными специалистами вставали сложные, ответственные задачи, связанные с укреплением мощи крылатой техники.

Западные генералы, в их числе итальянец Дуэ, выдвинули теорию, что исход грядущих войн решит именно авиация, притом бомбардировочная. Господство в воздухе станет залогом победы. Можно не принимать теорию в целом, видеть в ней определенные изъяны, но факт остается фактом: самолеты-бомбардировщики с большим радиусом действия, хорошей скоростью крайне нужны советским ВВС. Так думали Туполев и Петляков, так думали их коллеги.

Коллектив, в котором Петляков возглавлял бригаду тяжелых воздушных кораблей, начал проектирование нового дальнего бомбардировщика большой грузоподъемности. Долго велись переговоры с военными, уточнялись тактико-технические требования, дебатировался вопрос, каким быть первому опытному экземпляру — только сухопутным, как мыслили Туполев и его окружение, или с возможно быстрой переделкой его в морской самолет. Наконец утвердили расширенные требования, предъявляемые к новой машине: четыре мотора, полетный вес около 15 тонн, скорость более 200 километров в час.

В беседах с ближайшими помощниками и, разумеется, с Петляковым Андрей Николаевич подчеркивал одну, по его мнению, важнейшую мысль:

— ТБ-1 полностью себя оправдал. Новый бомбардировщик станет развитием его схемы — от добра

добра не ищут. И не надо, друзья, гнаться за многими новшествами, пытаться конструировать необычную машину. Сделать ее мы, конечно, сделаем, но намучимся с доводкой опытного экземпляра, потеряем дорогое время. Нет, именно развитие ТБ-1 принесет успех...

Единственной загвоздкой стали моторы. Отечественное моторостроение находилось в зачаточной стадии, самолеты проектировались под любые двигатели, какие удавалось купить за границей. Поначалу решили использовать моторы английской фирмы «Кертис» по 600 лошадиных сил каждый.

Постройка АНТ-6 (ТБ-3) началась в октябре 1929 года. Сами специалисты, не склонные к эмоциям, начинали поражаться внешнему виду самолета. Удивляло все: крыло размахом около 40 метров, кабина, поднятая над землей чуть ли не на высоту двухэтажного дома, двигатели, установленные в ряд в носке крыла.

К числу немногих людей, принявших внешний облик самолета без особых эмоций, рассудительно-спокойно, относился Петляков. Размеры АНТ-6 его не удивляли и не пугали, как многих его коллег. Он понимал мощь и значение туполевских замыслов, полностью разделял их; в свою очередь, Андрей Николаевич именно в Петлякове видел человека, способного не только понять, но и осуществить эти замыслы. Союз двух близких по духу конструкторов приводил к поразительным результатам.

За АНТ-6 отвечала бригада, возглавляемая Владимиром Михайловичем. В создании самолета активно участвовали Иосиф Фомич Незваль, Клавдий Иванович Попов, Борис Андреевич Саукке, Виктор Николаевич Беляев, Евгений Иванович Погосский, Соломон Моисеевич Меерсон, Владимир Михайлович Мясичев и десятки других конструкторов. Разными были профили их поиска, разным житейский и конструкторский опыт, но под руководством Петлякова все они успешно работали над дотоле небывалым самолетом, который значительно обгонял свое время. Некоторые из сотрудников Петлякова впоследствии работали самостоятельно, возглавляли свои КБ (например, Мясичев, выросший в выдающегося конструктора). Но мужали и крепили они, обретали уверен-

ность в своих силах именно в коллективе, строившем тяжелые машины.

Крыло АНТ-6 бригада Петлякова сделала на сей раз четырехлонжеронным. Пятый лонжерон, как показали испытания ТБ-1, оказался малонагруженным, то есть попросту лишним, на прочность он влиял незначительно.

Наивно было бы думать, будто все шло как по маслу, будто не возникало никаких трений. И у Владимира Михайловича, и у его коллег — руководителей бригад — находилось немало поводов для волнений. Расчеты на прочность и само проектирование велись одновременно, из-за чего часто приходилось переделывать чертежи. По-прежнему не хватало умелых рабочих, в особенности клепальщиков. Стальные трубы оказались некачественными, пришлось заменить некоторые трубы в лонжеронах. Из-за отсутствия труб нужных марок стали задержалась сборка центроплана. Лишь в мае 1930 года наконец-то пришли чертежи моторов «Кертис». Безотлагательно началось изготовление моторных установок, чтобы, не дожидаясь самих движков, сделать капоты. Словом, забот хватало.

Петляков работал как одержимый, сейчас бы сказали — на износ. Тогда, правда, такого понятия не существовало. Если он приезжал домой к девяти вечера, у домашних был праздник. Мария Евсеевна (теперь она жила с сыном) подавала на стол котлеты с мелко нарезанной, розовато поджаренной картошкой и тертой редькой — любимое блюдо Владимира Михайловича, которое, по его словам, лучше всех приготовляла мать. Мариэтта садилась рядом на диванчик, обитый фисташкового колера замшей. Начиналось обсуждение семейных дел.

Если Владимир Михайлович спокойно, методично размешивал ложечкой сахар в стакане, близкие знали — он в добром расположении духа. Чаще всего так и происходило. Лишь изредка он делал это резко, звеня ложечкой о стенки стакана, и тогда домашние понимали — на работе что-то случилось. Повышать голос, раздражаться он не умел ни в КБ, ни дома. Многие беды носил в себе.

После ужина Владимир Михайлович закуривал, брал карандаш и начинал что-то вычерчивать на ко-

робке «Казбека», продолжая беседовать с женой. Такие коробки в доме не выбрасывались — в любой момент могли понадобиться. Кабинет, как таковой, просуществовал у Петлякова недолго. Переехала в Москву сестра с мужем и ребенком, и он отдал им комнату, где прежде мог сосредоточиться, поразмыслить.

Знакомые поражались безупречному вкусу Владимира Михайловича. Благоприобретенный он или врожденный, для многих оставалось загадкой. Он любил старинную стильную мебель, писал за дубовым, с массивными тумбами столом, сидя на стуле с высокой спинкой — плотный, широкоплечий, с красиво посаженной крупной головой, стриженной коротко, «под полубокс».

Петляков хорошо одевался. Зимой предпочитал носить костюмы цвета маренго, иногда черные, летом — светло-серые. Выглядел он всегда будто только от портного. Аккуратность была одной из его основных черт. Семейное предание хранит такую историю. Владимир Михайлович собирался ехать на какое-то важное совещание. С вечера положил брюки под матрас — чтобы случайно не смялись. Утром принялся их искать, метался по квартире, облазил все шкафы и вспомнил про матрас в самый последний момент.

Личный автомобиль в те годы выглядел редкостью, тем более «форд». В воскресные дни машину Петлякова окружала окрестная ребятня — в основном дети работников ЦАГИ. «Дядя Володя, покатайте!» — с восторгом кричали они. Он безропотно садился за руль, в машину набивалось видимо-невидимо мальчишек и девчонок, и «форд» важно катил, к их вящему восторгу, по близлежащим улицам.

Ездил Петляков отменно, однако и он однажды попал в аварию, когда вез с дачи банки с вареньем и самовар. Стоявший на заднем сиденье самовар норовил упасть на банки, и Петляков все время следил за ним. Уже недалеко от дома, около Аптекарского переулка, Владимир Михайлович в очередной раз обернулся и... врезался в трамвайный столб.

...31 октября 1930 года первый опытный АНТ-6 перевезли на аэродром. После сборки и наземных испытаний Михаил Михайлович Громов поднял его в воздух. Анфас самолет напоминал своего «старшего

брата», в профиль сходство еще более усиливалось, но получился он куда внушительнее, мощнее, грознее. В носовой части фюзеляжа располагались турель переднего стрелка и кабина бомбардира, в хвостовой части — кабины задних стрелков, в центральной — кабины летчиков и бортмеханика.

Затем начались испытания АНТ-6 с новыми двигателями БМВ-VI. Вскоре конструкторам пришлось столкнуться с серьезным дефектом — недостаточно высоким качеством покрышек колес импортного производства. Резина быстро протерлась, камеры лопнули. Казалось, аварии не избежать. К счастью, в одном случае разрушение произошло до взлета, в другом — после посадки. В ЦАГИ спроектировали новые шасси — под сдвоенные колеса меньшего диаметра.

Шли месяцы. Самолет доводился, улучшались его характеристики, зарубежные двигатели менялись на отечественные М-17 и М-34 конструкции А. А. Микулина. Успешно использовалась электроточечная сварка. Изменилась и кабина летчиков. Для полетов на Севере ее застеклили. Появились пластмассовые детали.

Любопытно проходили испытательные полеты с бомбами, вес которых достигал двух тонн. Это были так называемые растрясочные испытания бомбардировочного оборудования. Всего их провели восемь, по полчаса каждое. Летчики закладывали виражи, скользили на крыло, садились с подвешенными бомбами. После посадки производилось сбрасывание бомб на землю, устланную матами наподобие гимнастических. Разумеется, взрываться бомбы не могли, ибо были учебные.

Подготовка к внедрению в серийное производство началась еще до окончания постройки опытного экземпляра — нашим ВВС как можно скорее нужны были мощные, хорошо вооруженные бомбардировщики. В этом проявилось доверие к коллективу, руководимому А. Н. Туполевым. Андрей Николаевич вызывал Петлякова, дотошно выпрашивал о серийных работах.

— Как дела с рабочими чертежами?

— Все в порядке. Сам регулярно бываю на серийных заводах, откомандировал на один из них Незвалю для решения конструктивных вопросов.

— Это хорошо. Теперь скажи, Володя, качество изготовления может нас удовлетворить?

— Пока поводов для беспокойства нет. Подождем окончания строительства первых машин.

Первые серийные ТБ-3 сошли со ступеней, и сразу стало ясно — они значительно тяжелее опытного образца. Тенденция, типичная для тогдашнего уровня развития авиапромышленности и одновременно недопустимая. В самом деле, конструкторы ломали головы, чтобы хоть немного уменьшить вес крыла, оборудования и вообще любой детали, а тут неоправданно велики допуски на металлических листах и трубах, слой лака и краски из-под пульверизатора — «в полтора пальца», грубые сварочные швы, плюс неизбежное увеличение веса из-за добавки вооружения, разных перегородок, сидений, кронштейнов...

Петляков забил тревогу.

— Кроме всего прочего, необходимо повысить культуру производства на серийных заводах, — говорил он на различных совещаниях. — Посмотрите, как буквально вылизывают самолет наши рабочие и как неаккуратно все делают серийщики. Квалификация их недостаточно высока.

Началась полемика. Каждая заинтересованная сторона гнула свое, искала оправдательные аргументы. Но самолет от словесной круговерти не становился легче.

— Давайте создадим специальную комиссию, — в конце концов предложил Туполев. — Пусть ее возглавит Петляков. Надо же детально разобраться во всем.

Комиссия работала несколько месяцев. Вывод сделала такой: наряду с внесением технологических изменений необходимо снять около тридцати вспомогательных устройств и деталей, без которых можно обойтись. Не дремали и заводские специалисты. Они приняли участие в конкурсах на лучшие предложения по облегчению веса деталей. За каждый сэкономленный килограмм рабочий или инженер получал премию 100 рублей.

В итоге серийные ТБ-3 стали легче почти на 800 килограммов. Полетный вес самолета с моторами М-17 составил 17,2 тонны.

В тридцатые годы у талантливого военного инженера В. С. Вахмистрова родилась идея самолета-звена. Предоставим слово летописцу советской авиации В. Б. Шаврову: «Это понятие определялось как комбинация нескольких самолетов, сцепленных жестко (не на буксире) и летающих совместно в целях: доставки самолетов-истребителей на расстояния, превышающие радиус их действия, за счет топлива самолета с большой дальностью полета; увеличения дальности сопровождения тяжелого самолета истребителями, базирующимися на нем, взлетающими с него и садящимися на него... Взлет и посадка происходили с работающими двигателями всех самолетов, все самолеты были с экипажами».

Петляков хорошо знал Вахмистрова, обсуждал с ним возможность использования в качестве авиамасток ТБ-1 и ТБ-3. Комбинации предполагались самые разные. И вот — первый полет в декабре 1931 года. ТБ-1 пилотировал А. Залевский, истребители И-4 — В. Чкалов и А. Анисимов, блистательные мастера пилотажа. На определенной высоте последовал сигнал отцепить истребители. Сначала летчики освободили хвосты самолетов, потом шасси. Не все прошло гладко, но в принципе эксперимент удался. Был выполнен и ряд других полетов. Самолетами-звеньями была вооружена одна из авиабригад.

Незабываемое зрелище, названное летчиками с восхищением и некоторой долей юмора «цирком Вахмистрова», увидел Петляков, когда на ТБ-3 установили три истребителя И-5: по одному на плоскостях крыла и один на фюзеляже. Когда «этажерка» взлетела, Петляков не поверил своим глазам. Надо отдать должное летчикам, осуществившим этот «аттракцион», — П. Стефановскому, В. Коккинаки, Т. Сузи. Но и это не оказалось пределом. Однажды в небо был поднят целый аэродром: ТБ-3 взял с собой два истребителя И-5, два истребителя И-16 и самолет И-7. Поднимал бомбардировщик П. Стефановский, истребители пилотировали известные испытатели С. Супрун, Т. Алтынов, К. Будаков, А. Никашин. В воздухе под шасси авиамастки И-7 подцепился В. Степанчонок...

Работы над самолетом-звеном продолжались на протяжении десяти лет. Были достижения, были и

жертвы. Участвовавший в полетах ТБ-3 стал как бы летающим плацдармом для уникальных, невиданных в мире испытаний.

Стараниями Туполева и его главного помощника Петлякова самолет претерпевал существенные изменения, подвергался модификациям. На нем появились моторы М-34Р — редукторные, повышенной мощности и М-34РН — редукторно-наддувные, сохраняющие повышенную мощность до большой высоты полета. Возросла и бомбовая нагрузка.

Пришла пора показать товар лицом Европе. ТБ-3 совершили триумфальные групповые полеты в пять европейских столиц. Зарубежные авиационные специалисты изумлялись: таких самолетов нигде больше нет!

22 марта 1937 года с московского аэродрома вылетела арктическая экспедиция. Флагман ТБ-3 с бортовым номером Н-170 и надписью на носовой части фюзеляжа «Авиаарктика» доставил на Северный полюс четверку папанинцев.

Этим не исчерпывается славная биография ТБ-3. Их использовали в годы Великой Отечественной войны для связи главного командования со штабом фронтов и соединений, доставки боеприпасов, продовольствия и техники на линию фронта, транспортировки летно-технического состава. Летчик А. Юмашев установил на этих машинах четыре мировых рекорда, летая с грузами. Самолеты верой и правдой трудились и в гражданской авиации, перевозя всевозможные грузы.

А время требовало новых замыслов, новых технических идей.

Летом 1933-го Петляковы снимали дачу по Казанской железной дороге, в поселке Косино. На майские праздники приехали в гости Туполевы. Пока женщины готовили обед, мужчины в майках гуляли по саду, обсуждая свои проблемы. О чем могли говорить два товарища, два серьезных, занятых человека? Конечно, об авиации, о делах сегодняшних и завтрашних. Вначале разговор коснулся достраивавшегося самолета-гиганта АНТ-16 (ТБ-4), потом перерос во что-то более значительное.

— Я вот думаю: есть ли предел увеличения веса бомбардировщика? Мы с тобой почти удвоили вес по сравнению с ТБ-третьим. Вроде бы хорошо. Но решим ли мы все возникающие проблемы?

Туполев вышагивал по дорожке, заложив руки за спину, и походил на лектора, репетирующего ответственное выступление. Петляков шел чуть сзади, жмурился от солнца, жевал травинку.

— Что такое бомбардировщик? Чем он крупнее, вооруженнее, чем больше берет бомб — тем он совершеннее. У нашего АНТ-16 загрузка четыре тонны бомб, а с перегрузкой и все десять. А скорость мала — где такой машине быстро летать.

— Между прочим, в «Жуковке» проектируют сорокатонный самолет, — заметил Владимир Михайлович. — Двенадцать моторов — не шутка. Они их в носке крыла размещают.

Петляков имел в виду Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского.

— Слышал, слышал, — нетерпеливо дернул плечом Туполев. — Вряд ли что из этого получится. Мы с шестью движками, думаю, наемся, не зря два в тандем поставили, над фюзеляжем. А тут двенадцать...

— Я тоже в такую машину не верю. А нам все же надо думать, как скорость прибавить. Не должны боевые бомбардировщики ползать по небу, как черепахи. Все дело в обшивке. Гофр здорово съедает скорость.

— Открыл Америку... Конечно, съедает. Какие Егоров результаты получил, знаешь?

Петляков, конечно, знал. Михаил Михайлович Егоров по предложению Туполева начал проводить весьма любопытные испытания. На ТБ-3 обтянули перкалем сначала носки крыльев, потом их верх и низ. Крылья стали гладкими. На Ленинградском шоссе поставили на расстоянии нескольких километров одна от другой две вышки. Самолеты с обычной гофрированной и с гладкой перкалевой обшивкой пролетали над вышками в обоих направлениях, туда и обратно. Таким образом исключалось влияние ветра на показания скорости. Время полета фиксировалось секундомерами.

Итоги первых испытаний показали скоростные преимущества гладкой обшивки, а главное, ее перс-

пективность. Ведь если взять не ТБ-3, летающий с относительно небольшой скоростью (тут гладкая обшивка не дает очень большого эффекта), а самолет со скоростью вдвое большей, то здесь гладкая обшивка даст выигрыш 50—60 километров в час. А это, как говорится, «вещь». Но в тот период не умели делать гладкое крыло равнопрочным. Это и тормозило внедрение принципиального новшества.

— Будущее — за гладкой обшивкой, — сказал Петляков. — От нее во многом зависит фактор скорости. Ну и от моторов, конечно. Однако нельзя увеличивать их количество беспрестанно, равно как и беспрестанно увеличивать грузоподъемность. Все имеет свои границы.

— Сделаем еще один тихоход и остановимся, — как бы подытожил Андрей Николаевич.

Петляков понял, о каком самолете говорит Туполев, и молча кивнул.

...Готовый к испытаниям АНТ-16 (ТБ-4) замер на полосе, широко распластав низко посаженные крылья. Петляков придирчивым взглядом еще раз осмотрел гигантское чрево машины: баллоны сжатого воздуха для запуска моторов, малогабаритную электростанцию, топливные цистерны, два огромных, длиной около пяти метров, бомбовых отсека.

Первое явление ТБ-4 народу вызвало на аэродроме небывалый интерес. Даже выдавший виды Михаил Михайлович Громов, которому предстояло облетать новый самолет, не скрывал изумления:

— Размах крыла пятьдесят четыре метра, полетный вес тридцать три тонны — вот это махина!

Потом начались государственные испытания. И сразу — неожиданности. В полете с предельным весом экипаж П. Стефановского едва не погиб. Выручили... обыкновенные кусачки. Дефект в электроуправлении стабилизатором привел к резкому кабрированию (набору высоты), а затем к потере кораблем скорости, и если бы не находчивость бортинженера, перерезавшего кусачками провод и остановившего мотор стабилизатора, аварии не избежать.

В другом полете проверялось поведение машины при выключении сначала одного, а затем двух моторов. Едва пилоты выключили два двигателя на одной стороне крыла, на хвостовом оперении возникли

сильные колебания, грозившие разрушить самолет. Попробовали еще несколько раз — колебания не исчезали. На аэродром спешно вызвали Петлякова.

Что произошло дальше, рассказал в своих воспоминаниях Герой Советского Союза генерал-майор авиации Петр Михайлович Стефановский:

«Я много лет работал с конструктором. Чудесный то был человек. Простой, обходительный, уравновешенный, вечно обуреваемый новыми мыслями, идеями, поисками. Рано оставшись без отца, он прошел в молодости большую трудовую школу — был слесарем, литейщиком, токарем, механиком. Все эти профессии и помогли В. М. Петлякову до тонкостей разбираться во всех вопросах постройки самолетов. Приходилось, он и сам брал в руки то дрель, то отвертку, показывал, учил, поправлял. Чего-чего, а небрежности в работе он совершенно не мог терпеть...

Услышав, что на его самолете обнаружены недоделки, Владимир Михайлович тут же примчался на аэродром, пригласив с собой двух инженеров — специалистов по прочности и вибрации.

— Никакого разрушения произойти не может, — горячо утверждал он. — Конструкция машины исключительно надежна.

Инженеры, разложив на столе документы с расчетами, усердно водили карандашами по причудливой паутине самолетных чертежей. Оба в голос доказывали — колебания хвостового оперения невозможны, летчикам-де показалось, вибрации, мол, возникают при следующих условиях...

Горячились и мы. Не признавали никаких расчетов, никаких теорий. Охотно соглашались, что самолеты, созданные в конструкторском бюро А. Н. Туполева, всегда имеют приличный запас прочности. Но в этом случае на ТБ-4 летать нельзя — трясет хвост, на себе испытали. Спор можно было разрешить только в воздухе, непосредственно в полете...

На ТБ-4 за хвостовым оперением находилась пушечная установка. Лучшего места для наблюдения вибрации и не придумаешь. Туда-то мы и усадили Петлякова с инженерами. Вдоль фюзеляжа, от хвоста до пилотской кабины, протянули веревку, с помощью которой швартовался корабль на якорной стоянке. Один ее конец привязали к моей ноге, другой вручи-

ли Владимиру Михайловичу. Для того чтобы вовремя скомандовать — прекратить режим полета, вызывающий тряску. Иной-то связи не имелось.

Взлетели. Набрали нужную высоту. До минимума убираю газ двум моторам на левой плоскости. Хвост начинает подрагивать, потом колебания резко возрастают. Чувствую, Петляков дернул за веревку — ага, убедился. Он дергает еще, уже сильнее. Но из-за помпажа¹ нельзя немедленно перевести двигатели с малых на большие обороты. Владимир Михайлович, видимо, забыл об этом и рванул веревку так, что она лопнула. А может, все втроем дернули...

На земле конструктор и инженеры чувствовали себя неважно, много курили. Наконец Петляков тоном, не терпящим возражений, произнес:

— Больше ни одного полета на испытания! Немедленно перегоните корабль на завод. Для усиления хвоста.

...На заводе усилили хвост, изменили регулировку руля глубины, дополнительно установили четыре стрелковые башни за вторыми моторами, по две направленные вперед и по две — назад. На самолете разместили вооружение — пулеметы и пушки. Он снова поступил в наше распоряжение. Программу испытаний мы закончили успешно...»

И все-таки в серию ТБ-4 не пошел. Низок был КПД гинтов, плохо, как и ожидал Петляков, работали верхние двигатели. Но даром усилия конструкторов не пропали. Много, выполненное в ТБ-4, нашло вскоре воплощение в еще более большом самолете — «Максиме Горьком».

«Театр уж полон; ложи блещут; партер и кресла — все кипит...» Петляков произнес про себя знакомые с детства пушкинские строки и машинально оглядел зал Большого театра, сверкающий огнями тысяч хрусталин люстр. Ложи отнюдь не блистали, канули в Лету знакомые по книжным иллюстрациям декольтированные дамы, увешанные драгоценностями, и расфранченные мужчины. Приглашенные на этот

¹ Помпаж — внезапный срыв пламени в отдельных форсунках двигателя в связи с неравномерным поступлением воздуха.

торжественный вечер пришли преимущественно в скромных черных костюмах, у некоторых на пиджаках ордена.

— Володя, ты почему не на сцене? — бросил на ходу Туполев, ведавший организационной частью. — Мы тебя в президиум включили.

Петляков покачал головой:

— Уволь, Андрей Николаевич, не люблю я представлять, ты же знаешь.

Туполев остановился как вкопанный, поглядел на Владимира Михайловича вприщур, потом махнул рукой: э, что убеждать, скромность тебя, Володя, когда-нибудь погубит...

Юбилейное заседание по случаю пятидесятилетия ЦАГИ открыл нарком тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе. Он не «выступал», а говорил, не заглядывая ни в какие бумажки. Приятный кавказский акцент придавал словам округлую мягкость, звучали они по-особому, и смысл их, предельно понятный и простой, воспринимался как откровение:

— 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...

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 воспитала и воспитывает новые прекрасные кадры техников и инженеров. Они у нас есть! Андрей Николаевич Туполев является представителем этой лучшей многочисленной части новой советской технической интеллигенции.

Приветствуя ЦАГИ, я приветствую его вдохновителей и руководителей — товарищей Туполева и Чаплыгина — и в их лице всю советскую интеллигенцию...

Удивительно устроена жизнь, думал Петляков, слушая это и другие выступления. Одиннадцать лет

назад он, дипломник МВТУ, только опережающий инженер (это в тридцать один-то год), справедливо считающий, что все к нему приходит с опозданием, могли представить себе то притихший, то взрывающийся аплодисментами Большой театр, со сцены которого замечательно говорят о его родной организации, о его близком друге, о нем самом?

Правда, его имя сегодня почти не произносится, оно скрыто в обиходной формулировке «и другие конструкторы». Но разве сумел бы он столько спроектировать и построить, разве смог бы представлять отечественную авиацию на далеком американском континенте, разве украсилась бы его грудь орденом Красной Звезды, а буквально на днях — орденом Ленина, если бы не революция, не победа советского строя... Новая техническая интеллигенция — это он, это его коллеги, вчерашние рабочие, красноармейцы, крестьяне, которые от станков, из окопов, от сохи пришли в вузовские аудитории, получили возможность творить на благо народа. Можно ли не гордиться этим!

К юбилею в институте готовился специальный номер технического бюллетеня. Редакция обратилась к нескольким ветеранам ЦАГИ с просьбой поделиться воспоминаниями. В опубликованном списке имя Петлякова шло вторым, вслед за именем Туполева...

21 декабря в Московском Доме ученых открылись юбилейные научные конференции, посвященные пятидесятилетию ЦАГИ. На конференции по прочности авиаконструкций с докладом выступил В. М. Петляков. Он много говорил о крыльях самолетов АНТ, которые проектировал. Эти надежные крылья подняли в воздух тяжелые воздушные корабли и вознесли его самого, их создателя, помогли ему набрать высоту для выполнения дерзновенных творческих замыслов.

Годом раньше страну облетела весть — в связи с сорокалетием литературной и общественной деятельности А. М. Горького решено построить самолет-гигант его имени для агитэскадрильи. По инициативе Михаила Кольцова был организован добровольный сбор средств на самолет. Удалось собрать 6 миллионов рублей.

«Не надо удивляться, что в год с небольшим мы

собрали 6 000 000 рублей и построили на них и пустили в воздух самый большой в мире сухопутный самолет «Максим Горький», — писал позднее председатель Всесоюзного комитета по постройке агитсамолета М. Е. Кольцов. — С богатейшим оборудованием и всяческим добром на борту его — вплоть до типографии, и кафе, и кроватей с пружинными матрацами, и кино!

Пусть удивляются другие, может быть, наши враги и друзья за рубежом, не участвующие в наших праздниках и буднях. Для нас это просто. Это просто, как Уралмаш. Просто, как колхозная бригада. Как Беломорский канал. Как Ярославский синтетический каучук. Как спасение челюскинцев...

Как мы это делаем? Вот так и делаем.

Был юбилей Алексея Максимовича. Собрались мастера и подмастерья писательского цеха: думаем — что бы такое подарить по случаю праздника. Сапоги? Имеет. Мундштук? Имеет. Полное собрание сочинений Горького? Не нуждается! Или по хозяйству что-нибудь? Корову? Из птиц, может быть? Гуся? Страуса? С литературной точки зрения наикраше подходит буреви́стник. Но какой? Настольный, мельхиоровый, на чернильном приборе? Маловато, бедновато. Старо!

Решили сделать буреви́стника побольше. Размах крыльев — шестьдесят три метра. Полезный вес — две с половиной тысячи пудов. Семьдесят пассажирских мест. Дальность полета без посадки — две тысячи километров.

Решили — и пошло».

В этих словах так и чувствуется могучее дыхание эпохи, ни в чем не знающей удержу, делающей реальностью то, что вчера казалось несбыточной мечтой.

Был устроен открытый конкурс на проект металлического буреви́стника. Предложение туполевцев признали наиболее удачным. В то время уже имелся эскизный проект пассажирского варианта ТБ-4 не с шестью, а с четырьмя редукторными двигателями М-34Р. Его и взяли за основу строительства «Максима Горького». Оно началось в июле 1933 года. Коллектив работал с энтузиазмом, укладывался в, казалось бы, фантастические сроки.

— Мы делаем небывалый самолет, — постоянно

подчеркивал Туполев. — И не надо бояться риска новизны. Каждая свежая разумная идея должна получить воплощение.

Тридцать пять лучших заводов страны, многие научно-исследовательские организации помогали создавать «Максим Горький». В самолете абсолютно все — от моторов до мельчайших приборов — было отечественного производства. Подлинный размах получило социалистическое соревнование. Конструкторы, инженеры, рабочие боролись за снижение веса узлов и деталей, внедряли новые материалы, новые технологические приемы. Строительство велось методом хозрасчета, ударными темпами.

Такие крылья бригада Петлякова создавала впервые. Сделав необходимые расчеты, коллеги изумились: вес крыльев составлял 61 процент от полного веса машины, не считая моторов и моторного оборудования! Нижняя плоскость располагалась вровень с полом фюзеляжа. Это создавало удобное сообщение между каютами, расположенными в крыле и в фюзеляже.

И все-таки столь большое крыло беспокоило Петлякова. Как-то поведет оно себя в воздухе?.. Владимир Михайлович решил по возможности усилить его. Три лонжерона, похожие на мостовые фермы, через каждые два-три метра пересекались нервюрами. Продольные стрингера поддерживали гофрированную обшивку. При этом повышенное внимание обращалось и на гибкость крыла. Прогиб его в полете мог достигать до полуметра. Такого количества новшеств доселе не встречалось ни в одной машине, созданной в ЦАГИ.

В хвосте фюзеляжа был сделан на редкость удобный трап с поручнями. Его опускала на землю специальная лебедка. Площадь оперения получилась настолько большой, что, например, стабилизатор мог бы вполне служить... крылом двухмоторного самолета. Восемь микулинских моторов — шесть на крыле и два наверху, на фюзеляже, один за другим, — в тандеме развивали гигантскую мощность 7 тысяч лошадиных сил. Редукторы позволили иметь винты увеличенного диаметра. Впервые нашел применение автопилот.

В полном смысле слова потрясало бортовое оборудование «Максима Горького». Длинноволновая и ко-

ротковолновая радиостанция, специальный приемник для метеослужбы, АТС на шестнадцать номеров с вызовом абонента не звонком, а миганьем сигнальной лампочки, пневмопочта, кинозал, фотолаборатория, типография, бортовая электростанция переменного тока (впервые в мировой практике в самолете использовался переменный ток), громкоговорящая установка «Голос с неба», удобные кресла, столы, места для отдыха днем и ночью, буфет, аптека, библиотека... Целый город в воздухе! И самое поразительное — создан он был менее чем за год.

«Максим Горький» поднялся в небо 17 июня 1934 года. Пилотировал его М. Громов. А через два дня, когда Москва встречала челюскинцев, дредноут нашей авиации величественно проплыл над Красной площадью.

Несколько раньше, в мае, Туполев собрал у себя руководителей бригад, создавших самолет. Кроме В. М. Петлякова в кабинет Андрея Николаевича пришли А. А. Архангельский, Б. М. Кондорский, В. Н. Беляев, Б. А. Саукке, Е. И. Погосский, А. А. Енгибарян, Н. С. Некрасов.

— Полюбуйтесь, что пишут о нас англичане,— сказал главный с усмешкой и протянул коллегам номер авиационного журнала «Aeroplane».

Статья редактора Эдуарда Грея, переведенная на русский, отражала скептическое отношение к возможностям постройки такого самолета, как «Максим Горький», неверие в силы советских специалистов. Имя редактора было знакомо Петлякову. Именно он, консерватор Грей, в былые времена призывал со страниц своего журнала совершить воздушное нападение на Ленинград с бомбардировкой города. Теперь он писал: «Все, что мы можем сделать, это возблагодарить бога за то, то русское воображение далеко превосходит русские или чьи-либо возможности осуществления...»

— Пусть теперь локти кусает господин Грей,— заметил Туполев.— То, что невозможно у них, становится реально достижимым у нас.

— Некоторые иностранцы думают иначе,— вступил в разговор Петляков.— Я на днях показывал «Максима Горького» Фоккеру, так тот засыпал вопросами, был просто сражен увиденным.

— Фоккер — величина, конструктор с именем, — сказал Андрей Николаевич. — Знаете, что записал он в книге посетителей ЦАГИ? Сейчас найду. — Он покопался в бумагах на столе, поднес к близоруким глазам листок: — «С таким оборудованием, при такой организации, с такими талантливыми людьми и при наличии советской целеустремленности вы можете построить самый мощный воздушный флот в мире. Искренне восхищенный А. Фоккер».

— В общем, друзья, мы сделали самолет, — произнес Туполев с ударением на последнем слове. — Полагаю, круженья голов от этого не наступит. Забот у нас по горло. Все внимание сейчас — АНТ-25.

...Люди, близко знавшие Петлякова в те годы (в живых их осталось, увы, совсем немного), отмечают его удивительную работоспособность. В вечерние часы — тогда существовало правило трудиться сверхурочно — он обходил конструкторов, смотрел чертежи, критиковал, давал советы, иногда сам брал карандаш, циркуль и набрасывал контуры какого-либо узла.

Задерживаясь порой допоздна, Владимир Михайлович обходил уже пустые столы и оставлял свои замечания в виде приколотых к чертежным доскам записок. Записки составлялись лаконично, в предельно деликатных тонах. Когда Владимира Михайловича чертеж совершенно не устраивал, он наутро подходил к конструктору, показывал все его просчеты и в заключение спокойно произносил сакраментальную фразу:

— К каждому делу надо подходить с головой.

Эта фраза выражала у Петлякова крайнее недовольство. У других руководителей, в особенности у Туполева, подобное недовольство влекло за собой куда более эмоциональные выражения — нередко следовали настоящие разносы. Что больше помогало делу, сейчас трудно судить. Однако деликатность Петлякова, судя по воспоминаниям коллег, его исключительно уважительное отношение к подчиненным рождало в ответ стремление работать как можно лучше, без брака.

Владимир Михайлович постоянно искал пути улучшения деятельности всех звеньев конструкторской организации, хотя это прямо не входило в круг

его обязанностей. Он обратился к Туполеву с таким предложением:

— Андрей Николаевич, а что, если во все бригады — в мою, Архангельского, Сухого, Голубкова, Мясищева — добавить сотрудников БОСа?

Бригада оборудования самолетов — БОС — существовала при ЦАГИ и ведала проектированием оборудования всех машин. Суть предложения Владимира Михайловича заключалась в том, чтобы разделить штат БОСа между основными самолетными бригадами. Тогда проектирование оборудования можно вести непосредственно в этих бригадах, что должно дать несомненный эффект.

— В твоей идее что-то есть. Надо посоветоваться с Харламовым, — ответил Туполев.

Начальник ЦАГИ Николай Михайлович Харламов поддержал Петлякова. Во все бригады добавили по десять — пятнадцать сотрудников. Бригады стали полнокровными, более мобильными.

Поразительно, что при такой нагрузке на работе Владимир Михайлович выкраивал часы и для занятий с детьми. Жена организовала домашний театр, дефицит актеров с лихвой покрывался за счет мальчишек и девчонок из соседних квартир. Ставили сказки Андерсена. Владимир Михайлович, посасывая леденцы («Ты у меня ужасный сластена», — говорила Мариэтта), рисовал красочные афиши. Спектакли удавались на славу, милая непринужденная домашняя обстановка помогала сбрасывать напряжение, снимать усталость.

С некоторых пор у Петлякова появилась собака — помесь иппица с сибирской лайкой. Белошерстный Джим исключительно привязался к домашним, а больше всего к Владимиру Михайловичу. Не зря говорится: собаки чувствуют душу хозяина. Вполне освоился Джим и с техникой. Крыло «форда» стало его любимым местом отдыха. Ничуть не смущался пес, когда Петляков выезжал на машине в город. Он сидел на крыле как ни в чем не бывало. Согнать его было невозможно, да и жалко. Таким образом Джим путешествовал не только по Москве и Подмосковию, но даже в Крым.

Однажды, когда Петляков ехал по Арбату, Джиму вздумалось залезть на крышу автомобиля. Постовой

милиционер засвистел, подошел к Владимиру Михайловичу и строго предупредил: «Товарищ водитель, не устраивайте представление. Вот у себя в цирке — пожалуйста, я с удовольствием приду посмотреть. А здесь улица». Очевидно, постовой принял Джима за дрессированную собаку, а его хозяина — за циркового артиста.

Преданность Джима Владимиру Михайловичу не знала границ. Раз, торопясь по важному делу в Москву, Петляков решил уехать с дачи без собаки. Ее посадили на привязь. Машина выехала за ворота, стала набирать скорость, как вдруг Владимир Михайлович услышал истошный лай. Обернувшись, он увидел сквозь заднее стекло бешено мчащийся белый комок с оборванным поводком. Петляков прибавил газ, надеясь, что Джим отстанет и вернется домой, но не тут-то было. Пес развил невероятную скорость, обогнал машину и в изнеможении плюхнулся перед ней. Едва удалось затормозить. Пришлось взять Джима с собой.

Как большинство молчаливых людей, Петляков был не слишком склонен к юмору, шутил не часто, но на бирюка вовсе не походил. Как правило, комичные ситуации подбрасывала жизнь, сам Владимир Михайлович обычно их избегал. Впрочем...

Мария Владимировна полоскала белье на озере близ поселка Косино, где Петляковы снимали дачу. Она увидела плавающую у берега газету с карикатурой под названием «Заяц собственного экипажа». Что-то заставило ее выловить газету и вчитаться в предпосланный карикатуре текст. С изумлением установила, что речь идет о муже... Вечером она приступила к нему с расспросами. Владимир Михайлович отнекивался, морщился, но пришлось-таки поведать домашним о происшествии на аэродроме.

У шасси «Максима Горького» были воздушные пневматические амортизаторы. Петляков решил увидеть, как они работают на такой машине. Для этого уговорил Громова привязать его ремнями под фюзеляжем и затем сделать разбег по полосе. В это время Михаил Николаевич Петров, чья бригада спроектировала шасси, вместе с Туполевым и Саукке решили подъехать на машине к месту отрыва самолета от по-



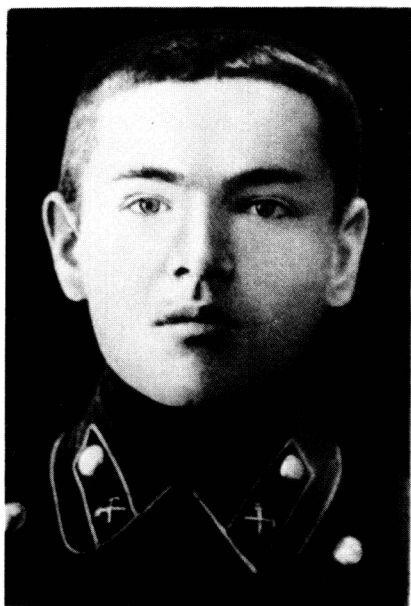
Владимир Михайлович Петляков.

Михаил Иванович и Мария Евсеевна Петляковы с детьми Инной и Володицей. 1893 г.



Семья Петляковых. Слева направо: Инна, Александр, Мария Евсеевна, Екатерина, Владимир, Валентина. 1909 г.





Здание Технического училища в Таганроге, которое окончил В. М. Петляков. Ныне здесь авиационный техникум, носящий его имя.

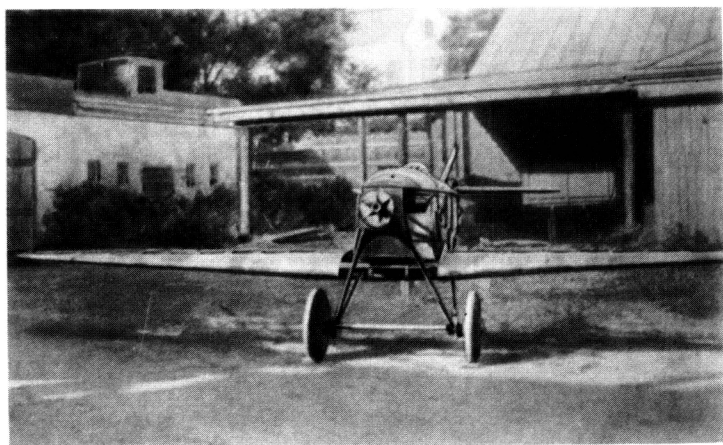
Володя Петляков — выпускник Таганрогского технического училища.

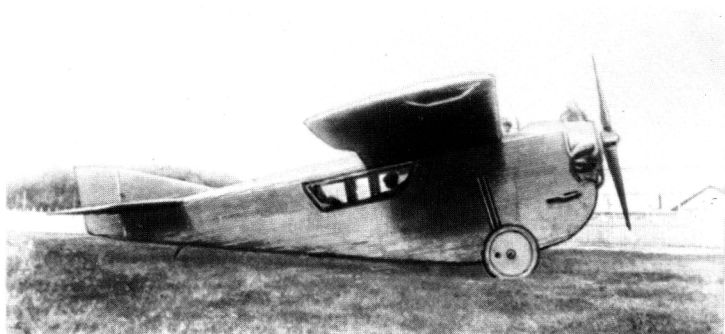
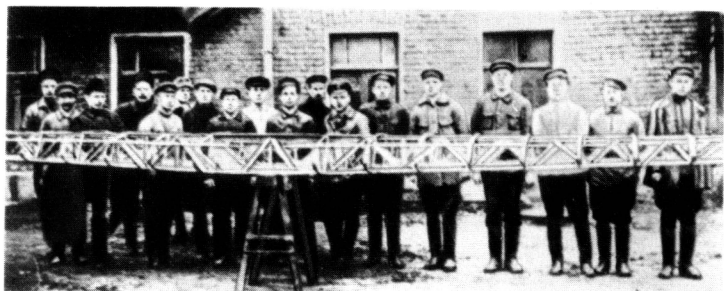


Владимир
1923 г.

Петляков.

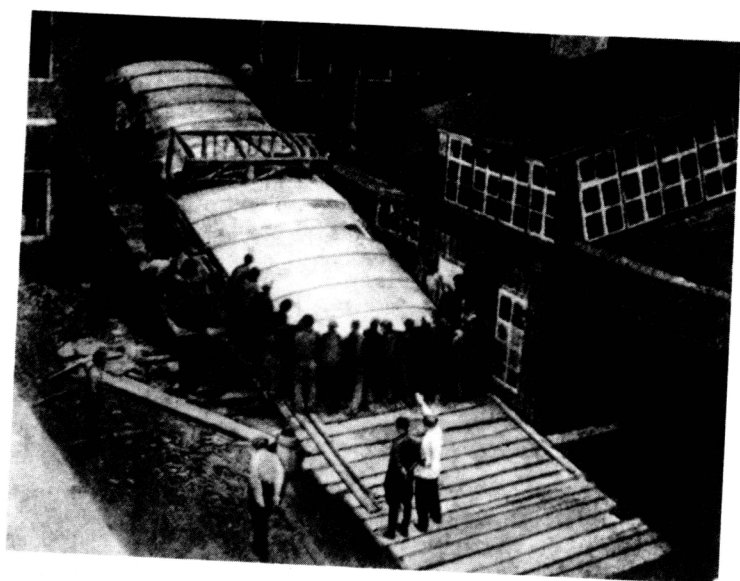
Самолет АНТ-1 перед
окончательной сборкой
моторной части во дворе
дома на Вознесенской
улице в Москве (ныне
улица Радио, 16).

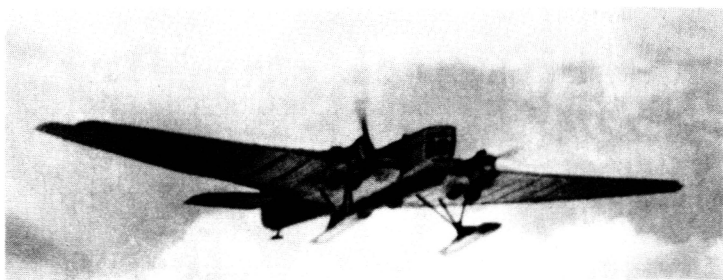




Группа конструкторов и рабочих
у каркаса крыла самолета АНТ-2
(Петляков — седьмой справа).
Снимок сделан на фоне здания,
где сейчас Научно-мемориаль-
ный музей Н. Е. Жуковского.

Самолет АНТ-2.





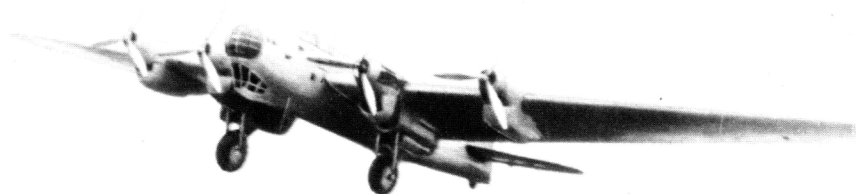
Вынос центроплана самолета
АНТ-4 (ТБ-1) на улицу.

Самолет ТБ-1 в полете.

Работники бригады крыла, возглавляемой В. М. Петляковым (он в центре). Слева направо: Н. В. Грибков, Кл. И. Попов, Б. А. Саукке, И. Ф. Незваль.

Выбор площадки для строительства Большого ЦАГИ (второй справа — В. М. Петляков).

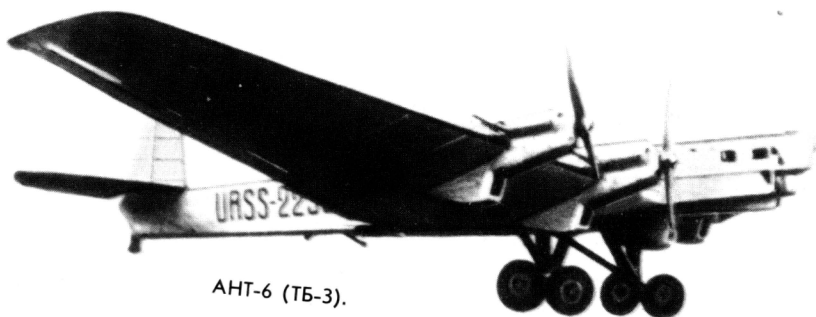




АHT-42 (ТБ-7).



АHT-25.



АHT-6 (ТБ-3).

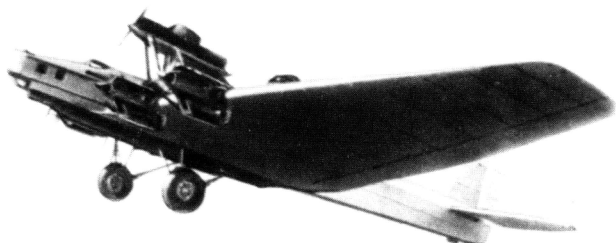
АHT-1.



Пе-2.



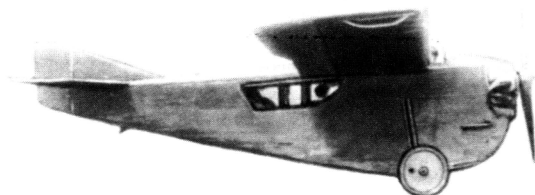
АНТ-16 (ТБ-4).



ТБ-1.



АНТ-2.



Жена В. М. Петлякова Мария
Владимировна.



Первенец в семье Петляко-
вых — Галя. 1925 г.





В. М. Петляков с женой и сыном.
1929 г.

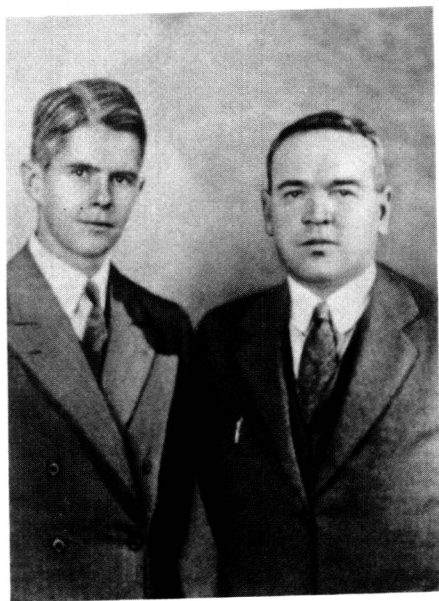


Самолет «Страна Советов» на американской земле. 1929 г.

Торжественная встреча экипажа «Страны Советов» в США.

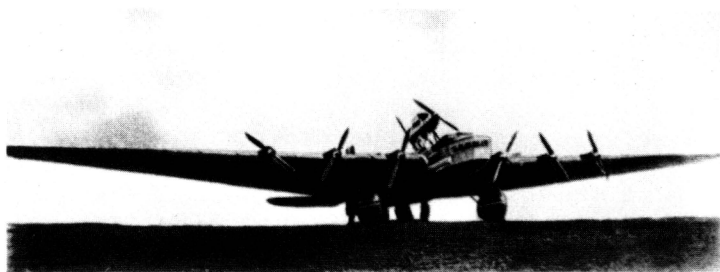


Цветы — отважным
летчикам. Слева на-
право: Д. Фуфаев,
С. Шестаков, ко-
мендант аэропорта
в Сиэттле, Б. Стер-
лигов, Ф. Болотов
(второй справа —
В. М. Петляков).



М. М. Егоров и
В. М. Петляков,
1929 г.





Их сдружила совместная работа над самолетами АНТ (Петляков — второй слева).

Самолет «Максим Горький».

В. М. Петляков (в первом ряду третий слева) с коллегами. За ним (во втором ряду) А. М. Изаксон, в центре — И. Ф. Незваль, первый справа — В. М. Мясищев.

А. Н. Туполев показывает К. Е. Ворошилову самолет «Максим Горький» (справа — В. М. Петляков).



Последнее прижизненное
фото конструктора. Де-
кабрь 1941 г.

Самолет Пе-2.



лосы. Увидев странные приготовления Петлякова, они раскрыли глаза от удивления.

Когда самолет тронулся, Туполев побежал навстречу, грозя Петлякову кулаком: «Володька, черт, дьявол...» Он решил, что пилот не видит примостившегося под фюзеляжем человека и сейчас поднимется с ним в небо. Самолет совершил пробежку по полю, вернулся обратно, и Петляков спрыгнул на землю как ни в чем не бывало. История стала «достоянием масс» и послужила поводом для веселого рисунка в цаговской многотиражке.

Забегу чуть вперед, в осень тридцать шестого года. Перед поездкой во Францию Владимир Михайлович шил костюм в лучшем московском ателье. Закройщик примерил на него пиджак, как вдруг в кабину довольно бесцеремонно заглянул худой, как палка, тонкошей человек и, говоря с заметным акцентом, начал распекать закройщика. Тот якобы плохо сшил ему пиджак, не подложив ваты под плечи. Закройщик не соглашался, вежливо называя худого «месье». Видать, француз из посольства, подумал Петляков. До чего же настырный.

— Надо делать плечи, как у этого господина,— и француз показал рукой на Петлякова.

— Но, месье, у этого человека свои плечи,— нашелся закройщик.— Ему вата не нужна.

— Между прочим, тянет в плечах,— Владимир Михайлович незаметно подмигнул закройщику.— Сделайте пиджак еще шире...

Француз замер, остоленело разглядывая плотную, коренастую фигуру человека, который говорил то ли серьезно, то ли подшучивая над его художбой...

...Встречаясь с коллегами конструктора, расспрашивая их о его жизни, характере, привычках, обычно в конце беседы я задавал вопрос: какие качества личности Петлякова они бы выделили? В ответ слышалось приблизительно одно и то же: поразительное трудолюбие, невероятная скромность.

Было в нем нечто такое, что порой не вязалось с образом крупного конструктора, выходило за рамки принятых норм и традиций. Ну вот, скажем: приезжает он поутру на аэродром, осматривает опытный экземпляр АНТ, готовящийся к полету. Что-то ему не

нравится. Он идет к машине и спрашивает у шофера Михаила Борисова:

— Миша, не найдется ли комбинезона и «шведика»?

Шофер знает эту особенность Владимира Михайловича, без промедления лезет в багажник, достает аккуратно свернутый комбинезон и шведский ключ.

— Спасибо, Миша, выручил,— говорит довольный Петляков и бежит к самолету.

Часто он приезжал с аэродрома в КБ пахнущий маслом и бензином, иногда в перепачканной косоворотке. Это была его стихия, и он не задумывался, пристало ли одному из руководителей авиационной организации копаться в самолете как заправскому технику.

Исключительная добросовестность, честность распространялись на все сферы жизни конструктора. Тот же М. В. Борисов, шофер с пятидесятилетним стажем, поведал мне такой факт, относящийся к 1935 году. Петляков получил участок земли в Подмосковье и начал собственными силами строить дачный домик. Как-то под вечер он проезжал мимо магазина стройматериалов.

— Останови, пожалуйста,— попросил он водителя.— Ищу большие гвозди уже неделю, не могу найти. Может, тут есть.

— Владимир Михайлович, при вашей-то занятости да по магазинам бегать? — удивился Борисов.— Попросите на заводе, сколько угодно дадут. Подумаешь, гвозди...

Петляков повернулся к водителю всем корпусом и впервые за несколько лет, что тот знал его, посмотрел на него жестко.

— Спасибо, Миша, за совет. Только вряд ли я им воспользуюсь,— сказал он, разделяя каждое слово.— Дело принципа. Сегодня гвозди, завтра... Завод не частная лавочка, откуда можно брать что вздумается.

В сущности, мелочь, штришок, но как о многом он говорит. И уж совсем пустяк, можно даже не вспоминать: имея право, будучи орденоносцем, не платить за проезд (тогда существовала такая привилегия), Петляков ни разу ею не воспользовался. Он хотел быть, как все, без различия постов, званий, наград, и это ему удавалось.

18 мая 1935 года Петляков с семьей приехал на Центральный аэродром. Готовились специальные полеты для создателей «Максима Горького». Среди приглашенных — многие сотрудники конструкторского бюро и опытного завода. Владимир Михайлович поставил «форд» рядом с машиной Харламова. Юные Петляковы резвились, играли с детьми цаговских работников. Миша гордо показывал, что он уже умеет включать зажигание автомобиля, взрослые обсуждали предстоящие полеты.

— Кстати, вчера на нашем «Максиме» летал французский журналист, корреспондент «Пари суар», — рассказывал Николай Михайлович Харламов. — Я как раз был на Ходынке, проверял последнюю готовность самолета. Фамилия его Экзюпери. Разговорились, оказалось — летал в Африке, Южной Америке. Сел на место второго пилота, несколько минут управлял самолетом. От «Максима» в восторге...

Харламова отвлекли несколько спорящих людей. Представители КБ и завода решали, кому лететь первыми. Как водится в таких случаях, обе стороны отстаивали свой приоритет, доказывали «святое право» раньше других подняться на борт самолета.

— Давайте кинем жребий и таким образом прекратим бесполезный спор, — предложил кто-то из присутствующих.

Соломоново решение устроило всех. Жребий пал на производственников. Тридцать шесть стахановцев поднялись по трапу и заняли места в самолете.

— Давайте заодно детей прокатим, — предложил Петлякову Александр Васильевич Чесалов, один из ведущих специалистов ЦАГИ.

— Нет, не хочу, чтоб без меня, — категорически отказался Владимир Михайлович. — А лишнее место занимать неудобно — там ведь наши лучшие рабочие. Вот приземлятся — тогда и мы полетим.

Около часа дня «Максим Горький» взлетел, стал набирать высоту. Рядом с ним «для контраста» шел истребитель И-5. С борта другого самолета — Р-5 — полет должны были снимать кинооператоры.

Десятилетняя Галя Петлякова, прикрыв ладонью от солнца глаза, внимательно наблюдала, как постепенно уменьшаются очертания гигантской машины,

как вдруг маленький самолет, сопровождавший ее, резко уходит вверх, начинает делать какие-то странные движения, приближаясь к «Максиму Горькому», как касается правого крыла (Галя чуть ли не кожей ощутила удар, хотя звука, конечно, слышать не могла, и инстинктивно схватила отцовскую руку), как у гигантской машины отваливается кусок крыла, как она разваливается на части и падает...

Петляков стоял бледный, с приоткрытым ртом, не в силах вымолвить ни слова. Расширенными зрачками не мигая смотрел он в ту точку неба, где только что был виден самолет...

Что же произошло в эти страшные минуты? Летчик Н. Благин на истребителе сопровождения И-5 ни с того ни с сего вздумал описать мертвую петлю вокруг крыла «Максима Горького». Не рассчитав траектории, он при выходе из петли ударился о крыло агитсамолета, сорвал кусок обшивки и мотогондолу. Остальное последовало с ужасающей быстротой...

По дороге домой, уже зная, что не спасся ни один пассажир, посеревший от переживаний, замкнувшийся в себе Петляков без конца повторял угнездившуюся в мозгу фразу руководителя их организации, сказанную перед первым испытательным полетом «Максима Горького»: «Я совершенно уверен не только в летных качествах машины, но и вообще в качестве всех работ, в качестве каждой заклепки». Каково сейчас Андрею Николаевичу... Сколько надежд возлагалось на самолет. Начальник ВВС Алкснис недаром сказал после его осмотра на аэродроме: «Это не просто самолет, превосходящий все другие величиной и грузоподъемностью. Это демонстрация наших достижений...»

И вот ничем не оправданный поступок привел к трагедии. Погибло сорок шесть человек, включая экипаж. Погиб и виновник небывалой катастрофы. Страна откликнулась на нее стихийным сбором средств для постройки дублера «Максима Горького». Создавался он с учетом опыта строительства первого экземпляра. Тандемную установку двигателей на фюзеляже убрали, оставив шесть моторов на крыльях.

По предложению Петлякова, заместителем главного конструктора на завод-изготовитель был откомандирован талантливый инженер Борис Андреевич

Саукке — один из ветеранов ЦАГИ. Владимир Михайлович дружил с ним, знал его сильные стороны и считал, что ему вполне можно доверить столь ответственную миссию.

Перед войной самолет-дублер «Максима Горького» марки ПС-124 доставлял пассажиров из Москвы в Минеральные Воды. Он брал на борт шестьдесят четыре человека. Во время войны ПС возил грузы в тылу, пока не разбился при посадке.

«Все внимание сейчас — АНТ-25». Эта туполевская фраза не выходила из головы Петлякова. Построенный самолет носил дополнительный шифр РД — рекорд дальности. Он и строился, чтобы покорять большие расстояния, принести СССР славу первой авиационной державы мира.

Идея рекордного перелета родилась в ЦАГИ еще до начала работ над «Максимом Горьким». Ее горячо поддержал Алкснис. Владимир Михайлович помнил, какой радостью светился Туполев, когда пришла весть о создании правительственной комиссии по сверхдальним перелетам. Возглавлял комиссию К. Е. Ворошилов.

Почти одновременно строились две машины — основная и дублер. На первой должен был стоять микулинский мотор М-34 без редуктора, на дублере — с редуктором.

Все подразделения ЦАГИ работали на новый самолет. Чаще всего Туполев проводил время в бригадах Кондорского и Петлякова. И не мудрено — Владимир Михайлович опять строил небывалое крыло. Размах его — 34 метра — в два с половиной раза превышал длину всего самолета. Но главное заключалось в необычном в мировой практике удлинении крыла. Кроме того, оно впервые служило местом размещения огромных бензиновых баков.

Несколько позже, 26 июля 1936 года, Петляков писал в многотиражной газете ЦАГИ: «Прекрасные летные данные самолета были обеспечены самой схемой машины: моноплан, большое удлинение крыла¹ и убирающееся в полете шасси.

¹ Удлинением крыла называется отношение его длины к ширине.

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 научную и экспериментально-исследовательскую работу по изучению вибрации крыльев...»

Многое рождалось в поиске. Не сразу определились контуры крыла, утончавшегося к закругленным концам. Не сразу решился (с участием Петлякова) вопрос о количестве лонжеронов: их стало три; третий, задний,— вспомогательный. Одни специалисты считали: в полете удлиненное крыло будет вибрировать, другие утверждали: вряд ли целесообразно устраивать внутри его бензосклад.

Петляков не спорил, понимая обоснованность подобных опасений. Он искал оптимальные варианты, опираясь на науку. Да, уже можно говорить о научном подходе к проектированию самолетов. Ученик Жуковского В. П. Ветчинкин и крупный инженер-прочник В. Н. Беляев вооружили Петлякова методом теоретического расчета крыла на вибрацию. Сотни продувок моделей в аэродинамических трубах также помогли установить истину. Дерзко построенная машина тем не менее удовлетворяла самым строгим конструкторским требованиям. Оставалось увидеть ее в деле.

Испытания первого экземпляра, проведенные М. Грозовым, настроили всех на скептический лад. Двигатель без редуктора, потреблявший большое количество топлива, из РД делал обыкновенный самолет. Продолжительность полета могла быть 48 часов и дальность — 7200 километров. О рекордах нечего было и думать...

Подождали два месяца, пока дистраивался дублер с редукторным двигателем. Его ведущим конструктором стал молодой талантливый специалист Павел Осипович Сухой, впоследствии руководитель крупного КБ. А в тот период Сухой со своей бригадой занимался проектированием хвостовой части

фюзеляжа машин АНТ, как было и на первом экземпляре АНТ-25 РД.

Испытали дублер и облегченно вздохнули — дальность, по предварительным расчетам, получалась отменная — выше, нежели достижение американцев Бордмана и Полландера (8065 километров на трассе Нью-Йорк — Стамбул). Но для этого необходимо было внести ряд изменений. Камнем преткновения оставался гофр. Фюзеляж с гладкой обшивкой, убирающиеся шасси улучшали аэродинамические качества машины, и гофр на крыле и оперении «съедал» эти преимущества. Тогда гофр обтянули перкалем и покрыли лаком.

Наступила пора осуществления рекордных перелетов. Трудно подобрать слова, которые могут в полной мере выразить напряжение томительного ожидания, описать кропотливую подготовку к перелетам на земле и в воздухе, безудержный энтузиазм, тщательно изгоняемый холодок сомнения, перипетии самих полетов. Все вроде бы известно, все многократно описано. Может, вообще ограничиться сухим перечнем имен, дат, географических названий: М. Громов, А. Филин, И. Спирин, В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков, снова М. Громов, А. Юмашев, С. Данилин; сентябрь 1934-го, июль 1936-го, июнь 1937-го; из Москвы по замкнутому маршруту: Москва — остров Удд, Москва — Портленд (США), Москва — Сан-Джасинто (США)...

Петляков непосредственно участвовал в подготовке к этим перелетам. В небе работали сконструированные им крылья, выкрашенные в красный цвет. Попробуем оживить хотя бы два фрагмента тех месяцев и дней, которые, как на гребне волны, высоко взметнули нашу авиацию. Как тяжело дались те беспосадочные маршруты...

...Пятьдесят пятый час полета чкаловского экипажа из Москвы на Камчатку. Под крылом бурные морские просторы. Погода ухудшается с каждой минутой. Слева неожиданно вырастает темная масса, напоминающая гору. Секунды на ориентацию. Это гора мыса Мечникова. Чтобы не врезаться в нее, Чкалов берет штурвал на себя и уходит вверх, набирая высоту. Но тут самолет подстерегает другая опасность — обледенение. Покрывается коркой стаби-

лизатор. Растет высота, интенсивность обледенения увеличивается. Машина подвергается сильной тряске.

Самолет ныряет вниз, вырывается из облачного плена почти над самой водой. Видимость минимальная. Нужно искать место посадки. Впереди маячит островок с несколькими домишками. Байдуков выпускает шасси, Чкалов снижается над землей. Вот-вот колеса коснутся гальки и песка. И тут летчики замечают предательский овраг. Самолет резко газует и едва пересекает овраг. Чкалов мастерски сажает машину в условиях, совсем не подходящих для посадки. На штурманской карте обозначается точка — остров Удд в заливе Счастья. Истекает пятьдесят шестой час полета.

...Перелет в США спустя год. Пройден Северный полюс. АНТ-25 идет на предельной высоте — 4700 метров. Байдуков — мастер слепого полета — ведет самолет в сплошной облачности. Машина сильно дрожит от восходящих и нисходящих воздушных потоков, ее начинает бросать из стороны в сторону. Ничего не видно — тонкий слой льда закрыл обзор из переднего стекла кабины. Лед образуется и на кромках крыльев. Выход один — идти вниз.

«В это время из передней части капота мотора что-то вдруг брызнуло, — пишет в своих воспоминаниях Г. Ф. Байдуков. — Мое переднее стекло еще больше обледенело. Запахло спиртом. Я сразу понял, что случилось нечто невероятное. По-видимому, трубка, отводящая пар водяной системы охлаждения мотора, замерзла. Если это так, то накопившийся пар настолько поднял давление в расширительном бачке, что его просто разорвало, а воду из него выбросило наружу, и теперь она осела в виде льда на фонаре пилотской кабины.

Мурашки пробежали по телу от такой неожиданной аварии. Я закричал во всю мочь, чтоб мне дали финку. Валерий тут же подскочил и подал мне острый охотничий нож. Просунув через боковую форточку руку, я быстро начал срубить лед на переднем стекле. Как только появился просвет, я побледнел: штырек водомера, установленный над расширительным бачком системы охлаждения, скрылся из-под стеклянного колпачка. Это означало, что головки ци-

линдров двигателя не омываются холодной водой, и если не выключить зажигание, то через 5—6 минут мотор заклинит, он остановится или разлетится на куски, и дело завершится пожаром. Я немедленно убавил обороты и начал бешено работать ручным водяным насосом.

Но, увы, насос не забирал воду и ходил легко, вхолостую. Неужели катастрофа? Неужели приближается беда, которая приведет нас к вынужденной посадке в мрачном районе «полюса недоступности»?

Я кричу Чкалову:

— Насос не забирает воду! Воды, воды давайте, иначе сожжем мотор!

И вот когда мои друзья проявили хладнокровие, мужество и находчивость, спасшие нас от страшного несчастья.

Чкалов бросился к запасному баку и вместе с Беляковым начал осматривать его. Там было пусто. Где взять воду? Я продолжаю планировать — осталось только два километра высоты.

Обернувшись назад, вижу, что Валерий и Саша режут резиновые мешки с запасной питьевой водой. Но они промерзли настолько, что, пробив ледяную корку, мои друзья находят лишь несколько литров незамерзшей жидкости. Они спешно сливают эти остатки воды в бачок и дают мне сигнал закачивать систему. Но альвеерный насос снова работает впустую.

Валерий подбегает ко мне и, протянув руку, сам пытается быстро качать альвеер.

— Не берет! — тревожно крикнул командир.

— А шары-пилоты! Попробуйте из них добавить! — вдруг догадавшись, крикнул я Валерию.

Чкалов кинулся в хвост, за ним — Беляков. Вскоре содержимое трех шаров-пилотов было слито в бачок. И — о, счастье! — насос стал напряженно закачивать смесь чистой воды с запасами человеческой жидкости...»

Спустя много лет, когда стали нормой регулярные рейсы в Вашингтон, когда во время испытательных полетов из столицы на Дальний Восток сверхзвуковой пассажирский самолет ТУ-144 преодолел огромное расстояние за три с половиной часа, значение

беспримерных перелетов экипажей Чкалова и Громова не только не умаляется, но и предстает во всем своем неповторимом блеске.

Лететь на одном моторе в невероятно сложных метеоусловиях десятки часов — настоящий подвиг. Исключительным нагрузкам подвергались все детали и узлы машины, в особенности крылья. Они с честью выдержали испытание. На счету АНТ-25, пилотируемого Грозовым и его товарищами, перелет через Северный полюс в Сан-Джасинто, мировой рекорд дальности беспосадочного полета по прямой. За этот полет члены экипажа первыми в Советском Союзе были отмечены высшими наградами Международной авиационной федерации — медалями Делаво.

Еще деталь. На приеме у президента США Рузвельта громовский экипаж преподнес ему — страстному филателисту — конверт с советской маркой. Конверт был погашен в Москве специальным штемпелем, доставлен в Сан-Джасинто и погашен уже на американской земле. Так быстро почтовая корреспонденция еще никогда не шла. Президент попросил у советских летчиков автографы.

Поразительный итог: за шесть лет, начиная с 1929 года, Владимиром Михайловичем Петляковым и его товарищами — руководителями бригад под началом строгого, настойчивого, прозорливого Андрея Николаевича Туполева — было создано тринадцать самолетов. Тринадцать! И каких: ТБ-1, ТБ-3, «Максим Горький», АНТ-25. Невероятно, фантастично — и реально.

Думая о расцвете ведущего в стране конструкторского бюро, видишь истоки его достижений, понимаешь, почему столь многого смог добиться его коллектив. В этом изумительном оркестре каждый на зубок знал свою партию, а с дирижером исполнение приобретало еще большую яркость и стройность.

Одной из первых скрипок в оркестре был Петляков — руководитель бригады тяжелых самолетов. На пороге создания своих лучших машин, снискавших мировую известность, он положив руку на сердце мог сказать: «Всему лучшему в своей жизни я обязан ЦАГИ».

ПОЗНАТЬ НЕПОЗНАННОЕ

Наступил 1936 год. Его начало, казалось, не предвещало грозных событий. Еще не прозвучал зловеще-издевательский пароль франкистов «Над всей Испанией безоблачное небо», еще не проносились с ревом в отнюдь не безоблачном небе германские «юнкерсы» и «хейнкели», итальянские «капрони» и «савойя», посланные Гитлером и Муссолини в помощь мятежному генералу Франко, еще не думали советские красные командиры идти добровольцами на защиту республиканской Испании, еще не готовились к вылетам на Пиренейский полуостров наши истребители И-16 и бомбардировщики СБ. Всего этого еще не произошло. А когда свершилось, многие с отчетливой остротой почувствовали: на испанской земле разыгрывается прелюдия будущей войны с фашизмом.

В начале года А. Н. Туполева назначают первым заместителем начальника — главным инженером Главного управления авиационной промышленности Наркомата тяжелой промышленности (ГУАП НКТП). Одновременно он остается руководителем опытного самолетостроения ЦАГИ. Летом из ЦАГИ выделяется завод опытных конструкций (ЗОК). В. М. Петляков становится начальником конструкторского отдела и первым заместителем директора ЗОК.

Затем Владимир Михайлович уже главный конструктор ЗОК. Растет мера ответственности, растут заботы. Основная из них — постройка тяжелого четырехмоторного бомбардировщика АНТ-42, идущего на смену ТБ-3.

Требования к новой машине полностью отвечали духу времени. Где должны летать бомбардировщики в случае войны? На больших высотах — не задумываясь в один голос отвечали военные. Только там они

будут неуязвимы для зениток и истребителей. Одним словом, нужны такие бомбардировщики, чтобы зенитки их не достали, а истребители не догнали. Как достичь желаемого потолка в 10—11 километров, при этом не теряя скорости? Тут у военспецов и конструкторов единодушия не наблюдалось. На больших высотах двигатели теряют мощность из-за разреженности атмосферы. Заставить их «дышать полной грудью» можно лишь при условии снабжения дополнительным воздухом. Но как сделать своеобразный насос? Мотор ведь не камера футбольного мяча... И тут на свет родилась идея наддува центральным нагнетателем — ЦН.

Замедлим ход повествования и сделаем небольшое лирическое отступление на тему авторства той или иной технической идеи. Вопрос сложный, решаемый неоднозначно. Проще всего уйти от него или априори признать заслугу одного, максимум двух руководителей работ. На практике все происходит иначе. Создание самолета — труд коллективный. И даже не потому, что проектируют и строят крылатую машину тысячи людей. Это прежде всего коллективное творчество.

Архимедова «эврика!», безусловно, осеняет конструкторов, иначе не было бы открытий. Но не обязательно первым возглашает это генеральный или главный конструктор. Блестящее прозрение, интуитивное нащупывание сердцевины может исходить и от начальника бригады, и от рядового сотрудника. Все дело в том, насколько верно оценит возникшую идею руководитель — сразу отбросит ее или примет для дальнейшей разработки. И наоборот, от того, насколько критично смогут отнестись помощники к замыслу «шефа», зависит исход поиска. Можно ведь принять решение безоглядно: «Шеф сказал — и точка», а можно и поспорить, и отвергнуть...

Применительно к идее наддува можно, по всей вероятности, сказать так: искали многие, и в первую очередь Туполев и Петляков, но зерна от плевел отделяли только они. Была забракована схема использования турбокомпрессоров. Слишком много времени понадобится для их внедрения — ведь нужны новые жароустойчивые материалы. Остановились на нагнетателе типа шахтной воздуховодки. Вращаться

он будет от авиационного мотора — пятого по счету на самолете, установленного над центропланом на одной раме с нагнетателем.

Оригинально? Несомненно. Реально? Тут свое слово должны были сказать мотористы: А. А. Микулин, К. В. Минкнер, Б. С. Стечкин. Подумали вместе, поломали головы и выяснили: микулинский М-34 никак не впишется в конструкцию машины, будет, что называется, выпирать. Нужен мотор меньших размеров. Такой мотор есть — М-100 В. Я. Климова. И закипела работа...

Когда техническое решение созрело, основная тяжесть легла на плечи заместителя Петлякова И. Ф. Незваля и руководителей бригад. К. И. Попов отвечал за центроплан, Б. А. Саукке ведал крылом, Н. С. Некрасов — оперением, Е. И. Погосский, брат безвременно погибшего И. И. Погосского — двигателями установками, М. З. Свиридов — вооружением, Б. Л. Кербер — электрооборудованием, В. Н. Беляев вел расчеты прочности. Называю ближайших помощников Петлякова не случайно: в любом самолете, как я уже говорил, — плоды коллективного труда, коллективного творчества.

Проектирование АНТ-42 (ТБ-7), начавшееся еще летом 1934 года, закончилось спустя два года постройкой опытного образца. Внимание к нему со стороны военных не ослабевало ни на день. Достаточно сказать, что председателем макетной комиссии по самолету был М. Н. Тухачевский — заместитель наркома обороны, отвечавший за техническое перевооружение Красной Армии.

Внешне самолет не очень напоминал своего собрата ТБ-3. Собственно, это была качественно другая машина, ставшая плодом технической революции середины 30-х годов. АНТ-42 знаменовал скачок из тихоходной авиации в скоростную. Совершенная аэродинамика, мощные высотные двигатели, высокопрочные сплавы, в частности хромансиль, нашли применение в его конструкции. Самолет по существу стал образцом нового поколения советских тяжелых бомбардировщиков.

Формы его сделались более плавными, обшивка — полностью гладкой. Зализы в местах перехода крыла в фюзеляж уменьшали сопротивление возду-

ха. Кроме агрегата ЦН, от которого к каждому двигателю шел воздухопровод, в АНТ-42 нашли применение и другие новшества. Летчики впервые были посажены в тандем, друг за другом, что позволило уменьшить ширину кабины и фюзеляжа, улучшить аэродинамику. Входить в самолет можно было не только через «фонарь», но и через дверь в середине фюзеляжа.

Штурман имел два места: как собственно навигатор — впереди экипажа и как бомбардир — в люльке под передней турелью. Он получил возможность фотографировать результаты бомбометания и разведки: с помощью специального кронштейна мог открыть иллюминатор и выставить наружу объектив. Впервые на четырехмоторной машине имелось убирающееся шасси. Для управления заслонками радиаторов двигателей применялось электричество. Машина имела очень сильное вооружение из пушек и пулеметов, могла нести самые большие бомбы — весом до двух тысяч килограммов. Словом, получился высотный скоростной дальний бомбардировщик, не имевший равных в мире.

Самолет доводился до самого последнего момента перед тем, как совершить первый взлет. Конструкторов особенно заботила его аэродинамика — ведь в данном случае форма определяла содержание, то есть прежде всего скорость.

У Петлякова не лежала душа к радиаторам. Подвешенные под всеми четырьмя двигателями, они очевидно снижали аэродинамические качества АНТ-42.

— А не переделать ли их компоновку? — предложил Владимир Михайлович Иосифу Фомичу Незвалю после первого полета.

— Каким образом? — поинтересовался Фомич.

— Давай подвесим их попарно, пакетом под двумя моторами, ближайшими к фюзеляжу, а с крайних снимем.

Покумекали, прикинули на бумаге, сделали продувки в аэродинамической трубе — и в самом деле игра стоит свеч.

В таком виде машина и начала проходить испытания. Первый полет на ней без запуска центрального мотора с нагнетателем выполнили М. Громов и Н. Рыбко в конце декабря 1936 года. Перед взлетом

обстановка на аэродроме была несколько взвинченной, нервной: как-никак — проба крыльев. Туполев и Петляков, только что вернувшиеся с Международной авиационной выставки во Франции, вели себя по-разному. Андрей Николаевич по обыкновению грыз ногти, характерно покашливал, ходил вокруг самолета и приговаривал традиционное: «Спукойно, спукойно». Владимир Михайлович стоял на одном месте, смолит папиросы одну за другой, шумно выдыхал дым, на морозе мешающийся с паром.

Громов остался доволен самолетом.

— Устойчив по всем осям, — доложил он после приземления, — ходит за ручкой...

В устах педантично точного Михаила Михайловича это звучало немалой похвалой.

Глядя на махину АНТ-42, Петляков невольно вспоминал и оценивал увиденное в Париже на авиационной выставке. Размещалась она в здании «Гранд-Пале». Гвоздем советского раздела стал АНТ-25, стоявший в центре главного выставочного павильона на возвышении, словно на пьедестале. Гости поднимались по специальному трапу в самолет, знакомились с оборудованием. Среди них находились президент Французской республики Альбер Лебрен и министр авиации Пьер Кот, пригласивший советских авиационных специалистов на прием. Пояснения давали конструкторы и экипаж Валерия Чкалова, незадолго до этого совершивший мужественный перелет из Москвы на Камчатку.

Петляков с радостью видел, какой интерес вызывают на выставке и другие советские самолеты, представленные в натуральную величину и в виде моделей. В свою очередь, он открывал для себя немало любопытного, осматривая лучшие образцы западной техники. Французский «Коброн-Рено-640» с двумя моторами и большим количеством бензиновых баков мог покрывать без посадки расстояние до пяти тысяч километров. Понравились Владимиру Михайловичу и некоторые пассажирские машины, которые в случае необходимости легко могли стать военными бомбардировщиками.

Вместе с коллегами Петляков побывал на заводах наиболее известных авиаконструкторов Франции — Блерио (уже глубокого старика), Рено, Мессье,

выезжал на авиационную базу в Реймсе, в испытательный центр Вилла-Кубле. Он отчетливо видел, что наша авиапромышленность и воплощаемые ею конструкции самолетов в большинстве случаев выше французских. Впрочем, этим он не обольщался — оставалась еще Германия, по сообщениям, обладавшая значительными достижениями.

...Испытания АНТ-42 тем временем продолжались. Несколько раз у наблюдавших приготовления к взлету представителей смежных организаций возникало беспокойство. Причиной служил пятый двигатель — «соловей», как называли его за характерный посвист во время набора оборотов.

Вот как отложилась эта картина в памяти доктора технических наук Леонида Львовича Кербера:

«Стоило пятый двигатель запустить на стоянке, как среди окружающих машину приглашенных смежников начиналось волнение.

— Товарищи, что же это такое: мотор грохочет, самолет трясется, а ни один винт не вращается. Тут что-то неладное. Бегите за Стоманом.

Через некоторое время появлялась тощая фигура Евгения Карловича. Всем своим видом он демонстрировал — боже, как вы мне обрыдли! Нервно помахивая правой рукой, Карлыч (так звали его на аэродромах от Москвы до Владивостока, ибо не было среди испытателей таких популярных личностей, как начальник туполевской летной станции) начинал самозабвенно импровизировать.

Нужно ли говорить, что само наличие этого двигателя считалось абсолютно секретным, и просьбы разъяснить, почему мотор работает, а винт не крутится, донельзя отравляли жизнь и Стоману, и всему персоналу испытателей».

Вскоре случилось ЧП. В одном из полетов заводской летчик здорово подломал машину. При посадке нисходящим воздушным потоком ее снесло и крепко ударило о землю. Ремонт шел медленно, к тому же не вовремя «подспела» реконструкция Центрального аэродрома — для тяжелых самолетов его закрыли. Пришлось перебраться на другой аэродром.

Петляков взялся было подталкивать ремонтные работы, но захлестнули другие, не менее важные дела. Шла деятельная подготовка к рекордным по-

летам в Америку. А тут, как на грех, надолго заболел Незваль, ему сделали операцию...

Весной, сразу же по выходе Иосифа Фомича из больницы, его навестил Петляков.

— Ну как ты? — спросил Петляков, вкладывая в этот естественный вопрос нечто большее, чем простое участие. Он ценил Незваля как превосходного работника, любил этого милого человека.

— Помаленьку. Вроде оклемался, — притаил извечную улыбку в уголках губ Фомич.

Говорили о событиях в фирме, о домашних делах.

— Чем думаешь заниматься? — произнес Петляков будничным тоном, но Незваль чутко уловил: интересуется Владимир Михайлович неспроста.

— В отпуск хочу, к морю.

Петляков помолчал, побарабанил пальцами по столу. Какая-то дума томила его.

— Если можешь, повремени с отпуском, — сказал он после паузы. — Понимаю, тебе отдохнуть надо. И все же, если можешь, отложи отпуск. Меня опять за границу направляют, в Америку, в составе технической комиссии. А самолет надо подремонтировать, довести. Без тебя никто не справится. Очень прошу.

Незваль понял состояние товарища: с одной стороны, деликатному Петлякову неудобно просить выйти на работу недавно выписавшегося из больницы, с другой стороны — надо. И это «надо» перевесило.

К лету 1937 года ремонт поломанной машины закончился. АНТ-42 попал под неослабный контроль начальника ВВС Алксниса. Тот взял испытания в свои руки. Машину перевели на новый аэродром, куда более удобный. Большую помощь оказал в тот момент начальник НИИ ВВС Александр Иванович Филин — блестящий летчик, инженер, умелый руководитель, смелый человек. Он сразу поверил в новый бомбардировщик.

Позднее, в 1939 году, в Овальном зале Кремля, на большом совещании авиационных работников Филин не побоится вступить в полемику со Сталиным, отстаивая ТБ-7. По мнению Сталина, следовало строить двухмоторные бомбардировщики, и числом побольше. Филин станет доказывать преимущества четырехмоторных тяжелых бомбардировщиков. В конце концов Сталин уступит, сказав:

— Ну, пусть будет по-вашему, хотя вы меня не убедили.

Филин трагически погиб в первый год Великой Отечественной.

Александр Иванович выделил для проведения испытаний опытный экипаж в составе пилотов П. Стефановского, В. Дацко, штурмана А. Бряндинского, ведущего инженера И. Маркова. Первое знакомство с машиной вызвало у военных испытателей некоторую растерянность. Стефановский спросил заводских специалистов, сколько времени уходит на заправку самолета топливом. Те привели, по мнению летчиков, какие-то несусветные данные.

— Что-то уж слишком быстро,— стокилограммовый гигант Стефановский покрутил головой.— А ну давай проверим.

Проверили и ахнули — действительно, на заправку АНТ-42 уходят считанные минуты, а ведь моторов четыре.

Испытания шли своим чередом, без особых осложнений, если не считать инцидента с... ежом. Да, с обыкновенным живым колючим комочком. Кем-то когда-то пойманный, еж Васька прижился в экипаже Стефановского. Подвела его страсть к комфорту. Васька залез в просторный комбинезон Стефановского, пригрелся и, видимо, заснул. На большой высоте ему стало трудно дышать, и он начал колоть Петра Михайловича. Пришлось отправить Ваську за борт, как ни жалели его пилоты. Ведь он мог забраться в органы управления. Был же случай, когда выпавшая из кармана на пол кабины зажигалка попала в одну из щелей, заклинила управление и стала причиной гибели самолета...

Тем временем Петляков вместе с членами технической комиссии находился в США. Перед отъездом в многотиражной газете ЦАГИ он опубликовал статью с характерным названием «Шесть требований к авиационной конструкции». После чкаловского сверхдальнего перелета, изумившего мир, появилась внутренняя потребность поделиться сокровенными мыслями о том, что составляет основу труда создателей лучших краснотелных машин. Ему и карты в руки — ведь он главный конструктор ЗОК...

Петляков далек от чувства самоуспокоенности, хотя вместе с коллегами имеет полное право гордиться последними достижениями коллектива. «Нашему Красному Воздушному Флоту нужны не единичные самолеты — уникамы, нужны мощные отряды машин, и поэтому, стремясь к удовлетворению требований нашей страны к обеспечению неприступности наших границ, к обеспечению мира, мы должны давать самолеты такой конструкции, чтобы изготовление их не составляло значительных трудностей для производства на серийных заводах. А это большое и весьма сложное дело», — пишет он.

Выполнение каких же условий определяет, по мнению Владимира Михайловича, успех творческого поиска? По степени важности Петляков располагает их в следующем порядке:

«1. Удовлетворение требований условий работы конструкций (сюда включаются и вопросы аэродинамики и прочности).

2. Минимум веса.

3. Надежность.

4. Простота изготовления.

5. Низкая стоимость.

6. Приспособленность для массового производства.

Первые три пункта являются основными требованиями... Последние три являются показателями культуры конструкции и производства, и решение их в значительной мере зависит от оснащенности оборудования серийных и опытных заводов и от связи конструкторского бюро с заводом...

Сравнивая производство самолетов с производством тракторов, автомобилей, моторов, с их прекрасно поставленными процессами производства и широкой механизации, мы должны признать, что в этой области отстали, и что производство самолетов носит полукустарный характер с большим количеством ручного труда...»

В конце статьи Петляков выражает уверенность в силах коллектива, который сумеет справиться со многими сложными задачами.

Читаешь спустя более чем четыре десятилетия статью Петлякова и невольно изумляешься: как актуально звучит! Любой современный конст-

руктор подписался бы под многими ее положениями.

Технические комиссии, возглавляемые А. Н. Ту-полевым и начальником ЦАГИ Н. М. Харламовым, осенью тридцать седьмого вернулись на Родину из Франции и США, выполнив возлагавшуюся на них миссию. В Америке, в частности, была куплена лицензия на постройку в СССР всемирно известного пассажирского самолета «дуглас».

Сразу же по возвращении Петляков допросил Незвалю о ходе испытаний АНТ-42, Иосиф Фомич проявил разумную сдержанность в оценках:

— Летчики вроде довольны, машина летает прилично, но вот необходимой скорости не добирает.

— И сколько?

— Километров шестьдесят.

— Как думаешь, в чем причина?

— Ума не приложу. Будем разбираться, искать.

Незадолго до ноябрьских праздников они вместе возвращались домой. Москва одевалась в парадный кумач, всюду вывешивались лозунги. Настроение у Владимира Михайловича было отличное. У клуба имени Е. Ф. Кухмистерова (там сейчас Театр имени Н. В. Гоголя) Петляков замедлил шаг и протянул Незвалю руку:

— Зайду в клуб, там Мариэтта с детьми на вечере. До скорого, Фомич.

Могли ли они в ту минуту предположить, что «скорое» свидание произойдет у них лишь в разгар лета 1940-го...

Это и многое другое произошло не вдруг и не случайно. Выдающийся советский авиаконструктор А. С. Яковлев в своей известной книге воспоминаний «Цель жизни» подробно рассказывает об обстановке того периода в авиации.

«Известный советский журналист Михаил Кольцов, прошедший на фронтах в Испании почти всю войну в качестве корреспондента «Правды», с большим огорчением рассказывал мне о превосходстве немецких самолетов над нашими,— пишет Александр Сергеевич.— Встречаясь с Кольцовым, мне приходилось слышать его недоуменный вопрос: «Как же случилось, что немецкие самолеты оказались лучше наших?» Подобно многим другим, он искренне верил в несокрушимую силу нашей авиации и тяжело пе-

реживал неудачи в республиканской Испании. «Как же так? — повторял он. — Выше всех, дальше всех, быстрее всех — и вдруг?»

...Сталин очень болезненно относился к нашим неудачам в Испании. Его неудовольствие и гнев обратились против тех, кто совсем еще недавно ходил в героях, осыпанных вполне заслуженными почестями. ...Арестовали и группу работников ЦАГИ во главе с Николаем Михайловичем Харламовым. В чем их только не обвиняли!.. Многие неудачи тогда объяснялись вредительством».

Но жизнь продолжалась, продолжались и испытания тяжелого бомбардировщика АНТ-42. Зимой машина встала на лыжи. В самом конце февраля, когда в Москве испортилась погода, был получен приказ перелететь в Евпаторию. Там в одном из полетов экипаж забрался на немислимую высоту — 12 тысяч метров. Однако скорости 440 километров в час достичь по-прежнему не удавалось. К тому же тряска одного из двигателей, обнаруженная еще при перелете машины в Евпаторию, продолжалась. Стефановский наотрез отказался летать.

Дефект налицо, надо его устранить. Техники сняли винт, внимательно осмотрели лопасти, сам мотор и никаких существенных нарушений не обнаружили. Дело было под вечер. Решили подождать до завтра — утро вечера мудренее. А наутро дотошный Незваль нашел, что на одной лопасти риска установки угла атаки «ушла в сторону».

Видимо, причина тряски — в неправильной установке угла атаки одной из лопастей. Незваль посоветовался с И. В. Марковым и с ведущим инженером по производству, опытным и грамотным работником С. В. Чистовым. Они разобрали винт и установили лопасти в строгом соответствии с рисками. Собрали винт — тряски как не бывало.

Бригаду испытателей поджидал и еще более неприятный сюрприз. Инженер Центрального института авиационных моторов (ЦИАМ), наблюдая разобранный, а потом собранный винт, воскликнул:

— Братцы, тут что-то не то! Когда такой винт пробуют на нашем заводском стенде, противовесов

на лопастях куда больше. Это абсолютно точно.

Все призадумались. Противовесы нужны для затяжеления лопастей. Почему на лопастях данного винта их оказалось, по словам инженера, меньше нормы, неясно. Могут ли они существенно влиять на летные характеристики машины, скажем, на скорость? Безусловно могут. Судили-рядили, наконец слово взял Незваль.

— Чем мы рискуем, добавив противовесы? Ничем. А попытка, как известно, не пытка.

Спешно затребовали из Москвы запасной винт, сняли с него противовесы, добавили на все винты испытываемого самолета. Стефановский ушел в полет. Вернувшись через положенное время на аэродром, Петр Михайлович открыл фонарь, скинул шлем и громовым голосом жажнул:

— Конструктор, ставь шампанское: 444 километра в час!

На радостях тут же отбили телеграмму начальнику НИИ ВВС. Филин ответил незамедлительно: «Молодцы, черти, если, конечно, не врите. Прилечу сам». Лично удостоверившись в воздухе в показаниях приборов, Филин от души поздравил участников испытаний.

В апреле Незваль срочно вызвали в Москву: -

— АНТ-42 принят на вооружение, запускается в серию. Поедете главным конструктором завода в один из волжских городов.

Перед отъездом Иосиф Фомич зашел попрощаться к Петляковым. Мария Владимировна шила, Галя и Миша готовили уроки в отцовской комнате. Незваль вкратце объяснил Марии Владимировне, куда и зачем едет. Она оторвалась от шитья, кинула на Незваль глубокий взгляд, тихо сказала:

— Серийный самолет будет лучшим подарком Владимиру Михайловичу.

Завод поразил коллег и помощников Петлякова. Ворота почему-то отсутствовали, как объяснили, временно. Полы были земляные, в крыше выломан один пролет. Москвичам, привыкшим к образцовому порядку на своем предприятии, понадобился не один месяц, чтобы приблизить здешнее производство к столичному уровню.

Многие местные рабочие никогда не видели такой

машины, как ТБ-7. Она стояла на стапелях, еще не обшитая металлом, поражая размерами. На первых порах происходили курьезы. Как-то раз возница (многие материалы перевозились по территории завода «лошадиной тягой»), как видно работавший на заводе недавно, въехал в цех и раскрыл от изумления рот. Самолет настолько поразил его, что он, как был в сапогах с налипшими комьями грязи, полез по стрингерам, словно по лестнице. Любопытного возницу едва сняли с самого верха.

Серийный выпуск внедрялся нелегко. Сделали двенадцать машин, и вдруг затор — нет двигателей. Моторная промышленность не справлялась с растущими заказами. К тому же не был конкретно определен завод-изготовитель агрегата центрального наддува. Текли месяцы, а положение не выправлялось.

Несколько раньше появился дублер ТБ-7, поступивший на испытание в НИИ ВВС. Он оказался более доведенным, с рядом конструктивных изменений. Дублер летал отменно, но имел существенный недостаток — слабое вооружение по сравнению с первым экземпляром. Защитить самого себя он мог с трудом. Вот уж воистину лучшее — враг хорошего...

А моторы все не поступали. Незваль всерьез забеспокоился. Вскоре он получил вызов в Москву, к новому наркому авиационной промышленности Алексею Ивановичу Шахурину. Ситуация выглядела сложной — это Иосиф Фомич прекрасно понимал. Не все зависело от самого Шахурина. И однако проблема требовала быстрого решения.

Алексей Иванович говорил, не повышая голоса, но с трудом сдерживая волнение. Видно, предварительный разговор «в верхах» о ТБ-7 выдался не из приятных.

— Что со стапелями? — с ходу спросил он.

— Сняли, Алексей Иванович.

— Напрасно. Никто такой команды вам не давал.

Незваль сделал паузу. Наркомат дал-таки команду снять стапель, однако напомнить об этом Шахурину Иосиф Фомич не решился: нарком был слишком раздражен и взволнован. Незваль решил взять все на себя.

— Что ж зря держать стапель, собирать-то нечего.

Из беседы с наркомом стало ясно, что по самолету опять намечаются какие-то работы.

Через несколько недель Незваль вновь был вызван в наркомат. Здесь его попросили оставить телефон квартиры, где он будет находиться, и временно никуда не отлучаться. Экстренный вызов может последовать в любую минуту. Вскоре такой вызов последовал. Шахурин объявил решение наркомата:

— Машину надлежит переделать под дизельные двигатели. Дизели работают на керосине, они экономичнее. На завод назначается новый директор. Я полагаю, дела пойдут...

Так на бомбардировщике появились двигатели-дизели двух марок — В. М. Яковлева и А. Д. Чаромского. Первые были с четырьмя турбокомпрессорами, вторые — с двумя. Незваль со своими помощниками быстро проработал конструкцию установки этих двигателей. Были выпущены рабочие чертежи, предусматривавшие возможность применения двигателей обоих типов.

Использование их и впрямь выглядело заманчиво. Вопрос заключался лишь в том, дадут ли они нужную высоту без агрегата ЦН? Первый полет с дизелями выполнил Г. Байдуков. Высотность они не дали. Кроме того, в последующих полетах обнаружился дефект. Турбокомпрессоры работали от выхлопных газов двигателей. На наборе высоты, то есть на небольшом газу, все шло нормально, но стоило убрать форсаж, как газов не хватало и появлялась опасность остановки двигателей. Чем это чревато, понятно каждому. Необходим приводной нагнетатель, понимал Незваль. Скоро ли его изготовят и вообще пойдут ли на серьезную переделку двигателей — пока оставалось загадкой.

Множество раз, особенно когда не спалось, Незваль думал о Петлякове. Как бы поступил Владимир Михайлович в аналогичной ситуации, что бы предпринял? Иосифу Фомичу очень недоставало сейчас искреннего, доброго советчика.

А Петляков... Он решал теперь куда более острую проблему. Время отпускалось ему скупой мерой — фашистский сапог уже топтал Европу.

ИСТРЕБИТЕЛЬ СТАНОВИТСЯ БОМБАРДИРОВЩИКОМ

Четыре созданных волей сложных обстоятельств конструкторских коллектива работали бок о бок, под одной крышей. Никто не знал, не ведал, как долго просуществуют они, объединенные в спецтехотдел, сокращенно СТО. Но как бы то ни было, задания требовали исполнения в максимально сжатые сроки, и потому люди трудились не покладая рук.

КБ Петлякова проектировало высотный скоростной двухместный истребитель-перехватчик с индексом 100. Старый товарищ Владимира Михайловича Андрей Николаевич Туполев (они и здесь не разлучались) создавал фронтовой пикирующий бомбардировщик 103. Полный тезка Петлякова и его ученик Мясищев работал над дальним высотным бомбардировщиком 102. Позднее к этим КБ присоединилось бюро Дмитрия Людвиговича Томашевича, бывшего заместителя Николая Николаевича Поликарпова, занятое разработкой конструкции истребителя 110.

И в то время, и позднее многие спорили, почему петляковская машина называлась 100. То ли по аббревиатуре спецтехотдела (СТО), то ли согласно новой системе нумерации, начинавшейся с сотни. Единого мнения на сей счет так и не существует.

Наступил один из напряженных периодов в жизни Петлякова. Впервые он лично руководил КБ, самостоятельно, «от» и «до» проектируя принципиально новый для себя тип самолета — истребитель. Впервые на его плечи легла вся мера ответственности. Вопрос, какой получится новая машина, не стоял, его попросту не существовало. Требовался только совершенный во всех отношениях самолет — от этого зависело настоящее и ближайшее будущее всей

новоиспеченной организации, ни мало ни много более ста человек.

Здесь и проявились лучшие качества Петлякова-конструктора. Он не стал повторять пройденное, не стал припудривать уже кем-то выпеченный пирог, как делали многие. Он взял на себя подлинную смелость сделать самолет с рядом принципиальных новшеств. Риск? Еще какой. Надо твердо верить в свои силы и в творческий потенциал коллектива, чтобы избрать столь тернистый путь. Повторяю: права на ошибку молодое КБ не имело.

Владимиру Михайловичу было на кого опереться. А. И. Путилов, Е. И. Погосский, А. И. Некрасов, К. В. Минкнер, Е. К. Стоман, М. Н. Петров, Б. С. Вахмистров, К. В. Рогов, А. А. Енгибарян, И. М. Склянский, А. Э. Стерлин, С. М. Меерсон, К. И. Трунов, С. М. Лещенко, Т. М. Башта... Список далеко не полный. Что ни человек — личность, яркая, талантливая. Заместителем Петлякова стал А. М. Изаксон — энергичный, с жестким, волевым характером организатор, отлично дополнявший мягкого, на редкость деликатного руководителя. С такими людьми горы можно было свернуть.

Какой же задумали «сотку» конструкторы? Пожалуй, главная ее особенность заключалась в герметической кабине. Идея эта родилась как следствие авиационной доктрины тех лет — будущая война (совсем близкая, дыхание ее уже ощущалось) заставит вести воздушные бои на больших высотах. Следовательно, нужно создать необходимые условия летчикам, воюющим на высоте более 8—10 тысяч метров. Выход один — герметизация кабины.

Дело новое, слабо изученное. Однако маломальский опыт по герметизации все же имелся. В 1936 году группа специалистов по указанию Петлякова знакомилась с элементами разработок герметических кабин, а также с образцами скафандров. Разработки проводились в высотной лаборатории ЦАГИ. Когда началось предварительное проектирование самолета АНТ-43 — четырехмоторного высотного бомбардировщика, была построена в макете часть кабины летчиков для определения возможности свободно передвигаться в скафандрах. Но дальше экспериментов работа не пошла.

Петляковцы решили воспользоваться крупными опытом трехлетней давности. За внедрение гермокабины отвечал М. Н. Петров.

«В сущности, сама герметическая кабина не являлась чем-то неизвестным,— вспоминает доктор технических наук, профессор Михаил Николаевич Петров.— Что же касается приборов, тут все — белое пятно. В особенности заботило, как сделать прибор, который бы поддерживал в кабине определенное давление на всех высотах. Мы решили воспользоваться принципом ацетиленовой горелки. Прибор получился удачным».

Герметика герметикой, а без совершенной аэродинамики скоростная машина не получится. На аэродинамику Петляков обращал особое внимание коллег. Не раз повторялась такая сцена. Кто-то из сотрудников приносил чертежи, начинал пояснения. Владимир Михайлович курил, покачивал головой словно бы в такт словам и все повторял свое неизменное «ну да» — не как вопрос, а вроде как бы согласие с мыслями конструктора и графическим изложением их на ватмане. Не случайно с легкой руки Туполева Владимира Михайловича прозвали «Володя — ну да».

И вдруг Петляков с извинениями прерывал говорившего:

— Дайте-ка мне, пожалуйста, карандаш. Вот здесь ущем капелюк, здесь прорисуем радиус, закруглим, здесь толщину убавим...

Получался уже иной чертеж, с максимально зализанными формами, ужатыми габаритами. Приглядевшись к исправлениям, конструктор не мог не согласиться с ними: аэродинамика в итоге явно улучшилась, при таких очертаниях «фонарь» пилотов и другие важные элементы вызовут минимальное сопротивление воздуха.

Экспериментальная проверка велась в аэродинамических трубах ЦАГИ. Институт делал продувки без всяких задержек, хотя объем работ в связи с вводом новой техники весьма возрос. Но для петляковцев в ЦАГИ всегда горел «зеленый».

Важнейшим новшеством стало внедрение дистанционного электроуправления. Ни на одном из советских самолетов такого еще не бывало. Долгими часами Петляков и опытный специалист-электрик Енги-

барян обсуждали возникающие проблемы. Они были прямой противоположностью: спокойный, выдержанный, с виду податливый Петляков и взрывной, импульсивный, с истинно армянским, бьющим через край темпераментом Енгибарян. И однако находили общий язык.

Амик Аветович предлагал поистине чудеса: управлять закрылками, элеронами, триммерами, подъемом шасси, створками радиаторов и другими элементами с помощью не жесткой тяги (тросов и тому подобного), а электрических механизмов. Возникали естественные сомнения: вдруг откажет электричество, перетрется проводка или какой-нибудь контакт подведет? Находились скептики. Надо ли так рисковать, считали они, нужно ли подобное новаторство? Петляков твердо и последовательно поддерживал Енгибаряна.

Одно дело — задумать дистанционное управление, другое — изготовить моторчики с системой планетарного редуктора. Чтобы приводились они в действие не рычагами и ручками, а кнопками на приборной доске летчика. Чтобы имели миниатюрные размеры, иначе как спрятать их в крыле, стабилизаторе или в других местах? Чтобы потребляли немного электроэнергии — ведь ресурсы ее на борту весьма ограничены. Чтобы действовали безотказно и летом, и зимой, и в жару, и в холод, при всех мыслимых и немыслимых эволюциях самолета. Чтобы... Требований рождалось множество, и все — серьезные.

Амик Аветович Енгибарян и его коллега Иосиф Маркович Склянский создали на «сотке» более десяти агрегатов дистанционного управления. Они разработали технологию их изготовления. Забегая вперед, отмечу, что практически не было случаев отказа необычных для того периода агрегатов. Но еще несколько лет недоверие к ним не рассеивалось.

Однажды (уже шла война) в фирму, где работал Петляков, позвонили из Наркомата авиационной промышленности:

— К вам срочно едет Поликарпов с группой специалистов.

Петляков находился в командировке на волжском заводе. Гостей принял Изаксон.

Николай Николаевич Поликарпов попросил по-

казать дистанционно управляемые агрегаты самолета. Изаксон смекнул: высокое начальство наверняка хочет «урезать» их — по старинке-то надежнее. Летчик начал демонстрацию в действии, и Поликарпов замер пораженный. Он, знаменитый конструктор, немало сделавший для нашей авиации, с нескрываемым изумлением и доброй завистью смотрел на то, как летчик, не дергая никаких рукояток, управлял машиной.

— Неужели все действует безотказно? — спросил Поликарпов.

Получив утвердительный ответ, он развел руками:

— Поразительно, просто поразительно.

В конце осмотра Николай Николаевич сказал:

— Друзья, не обижайтесь, но на меня жмут. Кое-кто не очень верит в надежность электроуправления. Давайте, как говорится, не дразнить гусей, уберем один какой-нибудь агрегат. Хотя мне самому, поверьте, жаль на этом настаивать.

Поликарпова послушались и заменили один электромеханизм, не самый существенный, ручным управлением.

...Текли месяцы. В середине 1939 года состоялась защита эскизного проекта. Как обычно, был выполнен и натуральный макет «сотки» в дереве.

Между конструкторами частенько возникали споры, вполне естественные, неизбежные, в их деле даже необходимые — иначе не родились бы истинно правильные решения. Скажем, каким оборудованием начинать высотный самолет с большим радиусом действия? Какой должна быть радиостанция — для дальней или ближней связи? Кто должен ею управлять: летчик или штурман? С большей частью вопросов справлялись самостоятельно. В некоторых случаях обращались за помощью к признанным авторитетам. Так, заключение по флаттеру дал Мстислав Всеволодович Келдыш.

И вот настал день макетной комиссии. Петляков обстоятельно рассказал о машине, о ее параметрах, конструктивных особенностях. Затем военные перешли в цех. Надо заметить, макетные комиссии имеют свои традиции. Словно на поединке, сходятся лицом к лицу представители двух сил: те, кто сделал

новый самолет, и те, для кого он сделан. Разумеется, одни стараются доказать его безупречность, другие — отыскать всевозможные изъяны. Сплошь и рядом такие встречи приобретают характер яростной перепалки. Иной раз макетные комиссии длятся неделями... Впрочем, у специалистов это обстоятельство не вызывает недоумения. Ведь задача у всех единая — иметь добротную машину. Тут не грех и копыя полотать. И, однако, при этом частенько разводятся турысы на колесах, выдвигаются малореальные требования, а порой и связанные с перестраховкой.

На сей раз макетная комиссия прошла на удивление спокойно. Военным понравились компоновка, вооружение, оборудование и в особенности электродистанционное управление самолета. На «сотке» планировалось достичь скорости 630 километров в час и потолка около 12 тысяч метров.

Первую опытную машину сделали быстро, к декабрю. Прямо на заводском дворе «отгоняли» двигатели, а затем отвезли самолет на подмосковный аэродром для испытания. «Сотка» попала в руки той же бригады, что испытывала предыдущий петляковский самолет ТБ-7, — летчика-испытателя П. М. Стефановского и ведущего инженера И. В. Маркова.

Знакомство с новым самолетом не принесло разочарования. Летчики оценили герметiku, отличный обзор из кабины, удачно продуманные средства спасения экипажа. Стоило нажать на рычаг сиденья, как образовывались люки, куда в случае необходимости летчики проваливались с пристегнутыми парашютами. Эти же люки служили входами в кабину.

Первые полеты — первые неожиданности. Вдруг отказал правый мотор. Пришлось Стефановскому экстренно садиться. Предоставим слово самому испытателю, описавшему этот случай в своей книге «Триста неизвестных»:

«Лечу на одном моторе. Шасси, как всегда в первом полете, выпущено. Машина идет со снижением. Это еще больше усложняет пилотирование. Мало, ох как мало высоты. Впереди строго по курсу — крыша ангара, за ней, на технической площадке, всякое

аэродромное оборудование, огромные деревянные козлы, на которые поднимают самолеты при проверке шасси. Туда и несет. Со скольжением на полном газу перетягиваю через крышу. Самолет, как на ухабе, проседает, несется прямо на козлы. Сейчас последует столкновение, уже не отвернешь. Машина с небольшим парашютированием касается колесами земли и тут же делает гигантский прыжок вверх, за ним второй, третий и наконец останавливается. Деревянный двухметровый козел позади. Перескочили через него! Расскажи — никто не поверит, рыбаком назовут. Но факт есть факт. Самолет на этот раз отдрал замечательного козла — так называют в авиации подскоки, прыжки машины при посадке.

Впоследствии установили — шасси имело конструкцию, вызывавшую тенденцию самолета к прогрессирующим козлам на посадке...

В одном из полетов выявился и другой минус — недостаточная устойчивость машины по курсу. Вскоре Петляков, приехав на аэродром с Туполевым, поделился с ним переживаниями: неустойчива «сотка». У Туполева на аэродроме были свои дела, но как не помочь старому другу. Андрей Николаевич ходил вокруг самолета, покусывал ногти, покашливал, что означало непрерывную работу мысли.

— Знаешь что, Володя, попробуй нарастить кили на четверть.

Предложение Туполева совпало и с мнением летчиков. Площадь хвостового оперения увеличили, машина стала устойчивой.

Испытания шли своим чередом, «сотка» летала все увереннее. Поступил второй экземпляр — дублер, и вот... Произошло ЧП, которое могло весьма пагубно отразиться на сотрудниках КБ, если бы не Петляков с его глубокой порядочностью.

Летчик-испытатель А. Хрипков и штурман П. Перевалов, люди опытные, бывалые, заняли место в кабине, запустили двигатели. Самолет оторвался от полосы, начал набирать высоту и вдруг резко пошел вниз. Коснувшись колесами земли, он скапотировал. Не обошлось без жертв — погибло несколько человек, случайно оказавшихся на месте внезапной посадки. Сами летчики попали в больницу. У палаты дежурили часовые с малиновыми околышами на

фуражках. Экипаж, следовательно, подвергся аресту.

Что случилось? Кто виноват? Эти вопросы мучили всех. Вскоре ситуация прояснилась. При взлете в кабине возник пожар. Она моментально наполнилась дымом. Пришлось идти на посадку...

Соответствующие органы обвиняют К. В. Рогова, ведающего оборудованием самолета. К чему это может привести, понимает каждый. Петляков берет Рогова под защиту.

— Я утверждаю: это не злонамеренные действия, а случайность. Рогов не виноват,— говорит всюду и на всех уровнях Владимир Михайлович, рискуя навлечь на себя большие неприятности.

Он, человек стеснительный, казалось, отнюдь не бойцовских качеств, проявил себя рыцарем без страха и упрека, когда его сотруднику было брошено незаслуженное обвинение.

Но в чем же причина пожара? Константин Васильевич Рогов, вконец расстроенный, подавленный, пришел посоветоваться с Леонидом Львовичем Кербером, занимавшимся сходными проблемами у Туполева:

— Не могу понять, в чем дело. Все варианты перебрал. Может, заряды статического электричества на элементах конструкции?

— На только что взлетевшем самолете никакого статического электричества быть не может,— категорически возразил Кербер.— Тут что-то другое.

Поиск привел к неожиданному результату. Оказалось, виноваты... ниппели манометров, фиксирующих давление топлива. В ниппелях возникла протечка, вытек бензин, от переключения тумблера возникла искра, и... Рогова удалось отстоять, а через некоторое время вернулись к летной работе Хрипков и Перевалов.

Близился первомайский военный парад 1940 года. «Сотка» готовилась к показу в небе над Красной площадью. Наступил долгожданный час. Петляков с товарищами наблюдал воздушную часть парада не с гостевых трибун, а со специальной смотровой площадки на крыше высокого дома в центре города.

— Наша «сотка»! — воскликнул кто-то.

Да, это была она. Выкрашенная в белый цвет, с

фюзеляжем сигарообразной формы, элегантная и стремительная, машина легко и непринужденно выполняла различные эволюции. Но что это? Какие-то черные точки под фюзеляжем. Владимир Михайлович напряг зрение. Неужели летчик делает «горку» с выпущенным шасси? Через несколько дней Петр Михайлович Стефановский честно признался друзьям, что... забыл убрать шасси после взлета.

Прошли первомайские праздники. Конструкторы уже подумывали о серийном выпуске истребителя. Неожиданная весть буквально ошеломила Петлякова и его товарищей. КБ получило указание сделать из самолета «100» пикирующий бомбардировщик. Срок для выхода чертежей давался фантастический — полтора месяца! Такому, на первый взгляд, нелогичному решению было, однако, свое объяснение. Петляковцы догадывались, в чем суть дела, хотя всех подробностей, конечно, не знали.

Есть смысл обратиться к истории и рассказать, хотя бы вкратце, как вообще родились на свет пикирующие бомбардировщики.

В 1939 году Воениздат выпустил книгу Н. И. Шаурова «Развитие военных типов сухопутных самолетов». В ней достаточно подробно говорится о методе бомбометания с пикирования, которое обладает значительными преимуществами по сравнению с бомбометанием в горизонтальном полете. Во-первых, смертоносный груз ложится с куда большей точностью. Во-вторых, при пикировании значительно сокращается время пребывания самолета на боевом курсе, что повышает шансы не быть сбитым зенитной артиллерией.

Сама идея бомбометания с пикирования возникла еще во время первой мировой войны. Тогда было выяснено: с увеличением угла пикирования значительно повышается мощность бомбометания. В конце 20-х годов военные вновь вернулись к идее пикирования, на какое-то время забытой. Она получила практическое воплощение в США, а затем и в других странах. В Америке на больших совместных маневрах морского и воздушного флота проделывались опыты по бомбометанию с пикирования, выполняе-

мому истребителями по кораблям. Опыты показали хорошие результаты.

Но истребители не были способны решать такие задачи ввиду малой грузоподъемности. Они не могли нести бомб крупного калибра. Весьма ограниченным оказывалось применение бомбардировщиков обычного, классического, типа. Дело в том, что длительное пикирование, при котором самолет развивает высокую скорость, и резкий выход из пикирования влекут за собой значительные перегрузки. Чтобы справиться с ними, необходим запас прочности. У обычного бомбардировщика такой запас незначителен.

Конструкторам стало ясно: необходимо создать специальный тип самолета — пикирующий бомбардировщик. «Правда, этот тип бомбардировщиков пока еще не получил достаточно ясного и конкретного оформления, — пишет Н. И. Шауров, — тем не менее во многих странах он строится, и ему уделяется весьма значительное внимание».

Такие самолеты в конце 30-х годов имелись у американцев, французов, англичан. Были они и в германских ВВС. Среди 1650 бомбардировщиков немецкой армии насчитывалось 200 пикировщиков (в их числе были «Юнкерсы-87»).

Один из эпизодов войны в Испании связан со зверской бомбардировкой Барселоны. В январе 1938 года фашистские стервятники подошли к городу со стороны моря на высоте более 7 километров, перешли в пикирование, развив скорость, превышающую 500 километров в час, отбомбились и, поднявшись на значительную высоту, ушли на базу.

Любопытное свидетельство гитлеровского подполковника Греффрата содержится в сборнике статей «Мировая война». Сборник увидел свет в нашей стране в 1957 году. Он включает в себя переведенные с немецкого статьи группы генералов и офицеров бывшего фашистского вермахта. В разделе «Война в воздухе» Греффрат, вспоминая последние предвоенные годы, в частности, пишет, что генералы, входившие в руководство германскими ВВС, были убежденными сторонниками прицельного бомбометания. Они считали, что оно обеспечит более высокую эффективность авиационных бомбардировок при меньшем количестве используемых самолетов. Более того, исходя

из концепции военных, каждый немецкий самолет, вне зависимости от его размеров, должен был быть пригодным для крутого или, по крайней мере, полового пикирования.

Греффрат говорит о переоценке германским авиационным командованием значения прицельного бомбометания с пикирования. Переоценка, возможно, и была, однако она же создавала немецким самолетам известные преимущества.

В нашей стране боевая авиация развивалась своими путями. На XVIII съезде ВКП(б) в марте 1939 года нарком обороны К. Е. Ворошилов приводил данные роста советских ВВС в количественном и качественном отношении. За пять последних лет, с гордостью говорил нарком, тяжелая бомбардировочная авиация выросла в два раза, истребительная — в два с половиной раза, легкомомбардировочная, штурмовая и разведывательная — уменьшилась в два раза.

В этом и других выступлениях просматривалась тенденция военных специалистов не развивать самолеты поля боя, самолеты взаимодействия с войсками. Эта концепция продолжала существовать и спустя год. Машина, подобная немецкому пикирующему бомбардировщику Ю-87, в СССР практически отсутствовала. «В таком самолете у нас не видели необходимости, — пишет А. Я. Яковлев. — Когда в октябре 1939 года нам была предоставлена возможность не только ознакомиться, но и закупить немецкую авиатехнику, то горе-тактики категорически отвергли покупку Ю-87. «Зачем зря тратить деньги? Устаревший, тихоходный» — вот были их аргументы. А в первые же дни войны эти «устаревшие тихоходные» машины принесли нам неисчислимые бедствия».

Советское правительство заключило с Германией пакт о ненападении. Договор давал возможность выиграть время. Даже временное продление мира способствовало укреплению обороны. Многие понимали: рано или поздно Германия развяжет войну против Страны Советов.

Затем последовало и экономическое соглашение, согласно которому Советский Союз обязывался поставлять Германии отдельные виды сырья в обмен на

оборудование и машины, включая самолеты. В Берлин выехали две делегации советских авиационных специалистов. Немцы показали, как это ни странно, почти все лучшее, чем обладала Германия в тот момент. Наши военные, конструкторы и инженеры поначалу сомневались, не хитрят ли немцы, не хотят ли ввести их в заблуждение, но потом убедились, что те демонстрируют действительно сегодняшний день люфтваффе.

Что это было: крайняя слепота будущих врагов, их желание неукоснительно выполнить условия экономического соглашения? Ни то и ни другое. Опьяненные легкими победами в Европе, гитлеровцы слишком уверовали в свое военное и техническое превосходство. Они решили удивить, поразить, если угодно, запугать советских специалистов. Дескать, вот какие машины у нас есть, чтобы догнать нас, вам потребуются многие годы. Какая-то толика истины в этом была: одно дело видеть новый, совершенный самолет, другое — наладить широкий серийный выпуск машин, используя достижения западных ученых и конструкторов.

Как бы то ни было, в начале лета 1940 года в Москву прибыли истребители «Мессершмитт-109», бомбардировщики «Юнкерс-88» и «Дорнье-215», а также истребитель «Хейнкель-100». Пикирующий бомбардировщик Ю-87 среди них отсутствовал. Наши конструкторы решили построить подобный самолет самостоятельно, ощутив по итогам поездок в Германию крайнюю нужду в нем. Задача эта легла на плечи Петлякова. Повторяю, срок КБ определили сверхжесткий, прямо-таки невероятный.

По-разному люди относятся к внезапным, падающим как снег на голову заданиям. Одни сетуют на начальство, преподносящее такие сюрпризы, другие нервничают, не ощущая в себе сил справиться с поручаемым делом, третьи... третьи невозмутимо и неколебимо уверены в успехе, словно ожидали такого поворота событий. К числу последних относился и Петляков.

— Нам поручено сделать пикирующий самолет,— сказал он товарищам таким тоном, будто речь шла о чем-то совершенно элементарном, легко достижимом.

После этой преамбулы последовало изложение мыслей конструктора по сему случаю. Как всегда, предельно сжатое, ясное, четкое, без единого лишнего слова. Принципиальный «антиболтолог», Петляков оставался верен этому принципу всегда и во всем. Его душевное равновесие передавалось помощникам. Не так страшен черт, как его малюют, сделаем и пикировщик...

Всего за сорок пять дней петляковцы обязались изготовить чертежи и передать их на серийные заводы. Кровь из носа — а срок надо выдержать. Люди не видели выходных, сидя за чертежными досками с восьми утра до полуночи.

На карту было поставлено многое. За переделкой самолета лично наблюдал нарком Шакурин, докладывавший о ходе работ Сталину. КБ получило в помощь более ста сильных конструкторов, переданных из родственных организаций Яковлева, Ильюшина, Архангельского. Всех участников беспримерной работы усиленно кормили — ввели даже дополнительный ужин в десять вечера.

Каким быть пикирующему бомбардировщику? Таким же принципиально новым, во многом необычным самолетом, наследующим традиции «сотки» — решил Петляков с коллегами. Герметика уже не нужна — машине предстоит выполнять иные задачи. Но дистанционное управление должно остаться, равно как и остальные новшества. Кое-кто предлагал упростить самолет, пойти по пути наименьшего сопротивления — так, дескать, надежнее. Владимир Михайлович был категорически против. Переделанный самолет отнюдь не должен стать ухудшенным вариантом.

Никто не произносил вслух слов «патриотизм», «долг». Но вся полуторамесячная сумасшедшая гонка стала для петляковцев выполнением высоких гражданских обязательств перед Родиной, проявлением истинного патриотизма.

Через три недели после начала работы военным показали макет пикирующего бомбардировщика. Макет понравился. В устройство кабины внесли изменения — штурман сел в тандем с летчиком. В хвосте устроили место для стрелка-радиста. Под крыльями, на нижней стороне консолей сделали тормозные щитки-решетки для ограничения скорости пикирования.

Выпускались они по команде автомата пикирования. Машина могла иметь бомбовую нагрузку 600 килограммов, а с перегрузкой — 1000 килограммов и более. Она вооружалась несколькими пулеметами.

Уже макет давал все основания считать петляковский самолет большим шагом вперед, резким скачком в советском самолетостроении. Скорость и потолок самолета несколько снизились по сравнению с «соткой» (это и понятно), тем не менее истребителям противника будет непросто бороться с ним — таково мнение специалистов. А уж «юнкеры» наш самолет превзойдет по всем основным позициям.

Чертежи сдали в срок, и это никто не посчитал чудом. Тут же на двух заводах началось серийное строительство, минуя стадию испытаний и доводки опытного экземпляра. Первая серийная машина фактически и была опытной. Петляков гордился доверием, оказанным лично ему и коллективу.

Те, кто трудился с Владимиром Михайловичем в тот период, не переставали поражаться его величайшей работоспособности, полной самоотдаче делу. Невысокий, плотный, с быстрой походкой — словно шарик катился — Петляков поспевал повсюду. То его видели в КБ, то на заводе, то он решал чисто конструкторский вопрос, то наблюдал, как идет сборка самолета. Сколь бы тяжело ни складывались обстоятельства, вызванные бешеным темпом, он не менял своих привычек и склонностей, оставаясь своеобразным островком спокойствия и уверенности посреди стихии повышенных эмоций.

Не менял он и удивительно мягкого, добросердечного отношения к подчиненным. Шасси спроектировал Тимофей Петрович Сапрыкин — опытный, дельный работник. Но, как говорится, и на старуху бывает проруха — кое в чем он ошибся. Владимир Михайлович журил его примерно в таких выражениях:

— Ну как же ты, Тимоша, оплошал, а?

И что любопытно: коллеги, зная «слабину» своего руководителя, не злоупотребляли его добротой. Его деликатные замечания доходили до них куда лучше, нежели окрики. Петлякова любили искренней, непоказной любовью.

Доверие к людям, стремление в первую очередь видеть в них хорошее определяли качества Петляко-

ва-руководителя. Доверие выражалось, в частности, и в том, что он никогда не подписывал всех чертежей. Его подпись стояла только на общих видах ответственных узлов, скажем, крыла или фюзеляжа. Однажды его спросили, почему он так поступает.

— Я твердо знаю: мои коллеги учли все замечания, по ходу проектирования я детально знакомился с конструкциями, зачем же мелочная опека? — ответил Владимир Михайлович.

Часы напролет Петляков проводил на заводе, изготавливавшем первые пикирующие бомбардировщики, названные Пе-2. Он познакомился со многими рабочими. Московский областной и городской комитеты партии во главе с А. С. Щербаковым помогали производству, понимая всю важность начатого дела. На завод пришла подмога — токари, фрезеровщики «Манометра» и ряда других предприятий.

Однако не все станочники и сборщики справлялись со сложными заданиями. Более тонкая конструкция Пе-2 требовала качественно иного подхода к работе. Завод рос и мужал по мере освоения новой технологии. На пути встречались и ухабы. Попадали в них из-за недостаточно высокой квалификации.

Несколько раз Петляков становился свидетелем производственного брака. Это воспринималось как ЧП. Удержание за брак составляло более половины зарплаты рабочего. Страдал рабочий, страдала его семья. Петляков подходил к понурившемуся человеку, брал чертеж и деталь, которую тот запорол, курил, думал.

— Попробуем спасти ее технологическим приемом, — говорил он, выручая рабочего из беды.

Как правило, больше случаев брака у этого рабочего не наблюдалось.

Совершенно иначе относился главный конструктор к проявлениям явной небрежности, халатности.

«На первых серийных Пе-2 отказывало шасси: то не выходило своевременно, то не убиралось, — вспоминает А. М. Изаксон. — Оказалось, в гидравлической системе управления шасси — засоры. Попадали туда стружка, мусор. Администрация завода не могла потерпеть такое и привлекла к судебной ответственности пятерых мастеров.

Петлякову предложили выступить на процессе

свидетелем. Ужасно было смотреть на Владимира Михайловича — так он переживал. Он прекрасно понимал всю опасность низкой культуры производства, разделял мнение, что расхлябанности и небрежности не место на крупном авиазаводе, глубоко болел за случившееся. Но свидетель на судебном процессе... От него требовалось в чем-то сломать себя, пересилить. Рассудком он был готов к этому, а сердцем... После этой истории Петляков долго ходил сам не свой».

Надо заметить: порой смешивают понятия «мягкий» и «мягкотелый», «твердый» и «твердолобый». У Петлякова мягкость никогда не граничила с всепрощением, а твердость — с упрямством. Особенно второе. А то, что Владимир Михайлович умел отстаивать свою позицию, знали многие.

Камнем преткновения для рабочих-сверловщиков стали сверхпрочные узлы лонжеронов Пе-2. Закалка их была высокой. Привычными приемами сверлить их оказалось невозможно. На одном совещании на Петлякова набросились производственники:

— Сверла не берут металл, мы задерживаем работу, срываем график! Снизить прочность — и дело с концом!..

Шум, гам, тарарам. Петляков внешне абсолютно невозмутимо слушал крикунов, только нет-нет да делал конвульсивное движение ртом, поправляя языком вставную челюсть, появившуюся недавно. Это был верный признак волнения. А страсти продолжали бушевать. Кто-то даже крикнул:

— Так закаливать узлы — чистое вредительство!

Петляков не шел ни на какие уступки. Машину он знал как никто другой и понимал всю несправедливость упреков, адресуемых ему.

— Надо сверлить, надо, — произнес он тихо, но таким голосом, что все поняли — бороться бесполезно.

В конце концов сверлить узлы лонжеронов научились, и проблема отпала сама собой. Зато сколько раз летчики потом могли убедиться в большом запасе прочности Пе-2.

...Лето 1940-го, несмотря на неимоверное напряжение сил, принесло Петлякову много радости. Он снова находился среди дорогих и близких людей, проводил каждый свободный час с семьей, затевал весе-

лые игры с Галей и Мишей, выросшими за эти два с лишним года — просто не узнать, ездил на дачу. Жизнь входила в привычную колею.

Но чаще всего выходные дни заставляли Владимира Михайловича в КБ или на заводе. И не одного его. Конструкторы несли в цехах постоянное дежурство. Вопросы доводки машины решались непосредственно на рабочих местах. Временная документация, куда вносились коррективы, тут же изымалась. Взамен изготовлялись новые, выверенные чертежи. Это еще одна особенность создания серийных Пе-2. На оперативных совещаниях у директора В. А. Окулова и главного инженера А. А. Кобзарева постоянно присутствовали или сам В. М. Петляков, или его представитель С. М. Лещенко с руководителями бригад. Такой контакт давал хорошие плоды.

Первый испытательный полет Пе-2 опять-таки совпал с воскресеньем. Все прошло как нельзя лучше. Специально приехавший на завод заместитель наркома Петр Васильевич Дементьев поздравил Петлякова. На столе у директора требовательно зазвонил телефон. Василий Андреевич Окулов снял трубку и весь напрягся, подобрался: на другом конце провода — присутствовавшие поняли — был Сталин.

— Как прошел полет? — поинтересовался он.

— Вполне успешно, товарищ Сталин.

— Что думаете делать с серийным внедрением? Учтите — нам этот самолет нужен в большом количестве и по возможности быстрее.

Окулов толково рассказал о ходе работ, Сталин, видимо, остался доволен.

На испытаниях «пешка» (так любовно окрестили машину летчики) показывала скорость около 540 километров в час. В этом отношении она вполне успешно могла соревноваться с истребителями. Машина имела солидное пулеметное вооружение, несла немалый бомбовый груз. «Пешка» обладала большим запасом прочности и, что самое важное, отлично пикировала. В одном полете летчик-испытатель бросил ее к земле под большим углом. Нажав на кнопку автомата пикирования, он обнаружил, что тормозные щитки не вышли. Пока летчик разбирался, что к чему, самолет несясь вниз с немыслимой для

пикирования скоростью — около 800 километров в час, намного превысив все расчеты конструкторов.

На испытаниях выявилась и некоторая особенность поведения машины. Она заходила на посадку с большой скоростью и перед самой землей как бы проваливалась. Управлять ею в этот момент оказывалось труднее обычного. Строптивость самолета в последние секунды полета объяснялась не совсем удачными профилями крыльев.

Парадоксально, не правда ли: всю жизнь Петляков специализировался на крыльях, разработал свой, ставший классическим, метод расчета многолонжеронного крыла, и на тебе — выбрал не те профили. Ах, если бы все в технике объяснялось так просто и понятно. Ошибся в выборе, просчитался, неверно сориентировался — с кем не бывает... Но почему ошибся и ошибся ли, почему просчитался, какие мотивы заставили многоопытного конструктора взять не обычные, а остроносые профили — вот в чем вопрос. Разобраться в нем небезынтересно.

Петляковцы работали вначале над высотным истребителем. Дело для многих новое. Естественно, обратились за помощью к цаговским специалистам. Те и предложили крылья не совсем обычных профилей. Продувки в трубе показали, что аэродинамическое сопротивление у таких крыльев меньше, чем у ранее применявшихся, а это весьма важный показатель для скоростной машины. Затем на модифицированном учебно-тренировочном пилотажном самолете УТ-1 конструкции А. С. Яковлева установили такие крылья и провели испытания.

Вел испытания Марк Лазаревич Галлай — будущий Герой Советского Союза, писатель, автор отличных эссе об авиации. В полетах он установил: максимальная скорость намного возросла, но возросла и посадочная скорость. Достоинства крыльев оборачивались, таким образом, их недостатком. Неприятное заключалось в том, что при посадке происходил резкий, несимметричный срыв воздушного потока, и машина проваливалась.

М. Л. Галлай и ведущий инженер А. Д. Миронов перед самой войной испытали Пе-2 на критических углах атаки. Как положено, оклеили крылья шелковинками, чтобы определить, как будет происходить

срыв потока. Мнения летчика и инженера по окончании испытаний совпали — надо менять крылья. Но... уже шла серия Пе-2, темпы выпуска форсировались, изменять что-либо в конструкции значило отдалить срок появления в ВВС позарез нужной машины. Петляков все прекрасно понимал и, в силу необходимости, вынужденно оставил крылья неизменными.

Эпицентр конструкторского поиска переместился из КБ на завод — главной заботой сейчас была доводка Пе-2. Петлякова интересовало все, начиная с рабочих чертежей и кончая технологией изготовления деталей и узлов. Он постоянно что-то уточнял, совершенствовал, предлагал. На «пешке» Владимир Михайлович использовал штамповку вместо сварки, опробованную еще на ТБ-7. Применение нашел прогрессивный плазово-шаблонный метод. Новаторство и преемственность традиций конструирования — в их сплавле главный конструктор справедливо видел залог удачи.

Счень пригодился ему и опыт внедрения в серию туполевских машин. Недаром столько пота он пролил, столько часов провел на аэродромах и на предприятиях! Туполев доверял ему во всем, и особенно — в сложный и ответственный период начала широкого выпуска машин. Даже вывозил новые самолеты на аэродром лично Петляков.

Каким запомнился Петляков молодым коллегам осенью и зимой сорокового, последней мирной осенью и зимой? Неизменно подтянут, в выутюженном добротном костюме, пиджак расстегнут, чтобы чувствовать свободу в движениях, галстук слишком туго схватывает крахмальный воротничок рубашки, то и дело Владимир Михайлович ослабляет его, короткая стрижка ежиком, посеребренные виски — как-никак скоро пятьдесят. Широкое, с первого взгляда простоватое, но, если приглядеться, выразительное, рельефно вылепленное лицо. В задумчивых глазах — выражение доброжелательства, внимания, участия. Нет в них ни скепсиса, ни равнодушия, ни суетливой озабоченности неуверенно чувствующего себя человека. Он смотрит на мир так же заинтересованно, как и двадцать лет назад. Мягкая округлость речи, спокойная интонация, без всплесков

и резких переходов. Успехи и просчеты переживает тихо, наедине с собой, внешне незаметно.

В одно из воскресений Петляков приезжает на завод и застаёт молодого, только что принятого в КБ Владимира Барышева за листом ватмана. Тот выполняет важное задание. Но что это с ним? Щека завязана.

— Фурункул,— жалуется Барышев.— На днях снежок выпал, встал на лыжи — видно, продуло.

— А чем лечите?

— Да ничем. Сам рассосется.

— Так не годится. Нужно мазью попробовать. У меня дома первоклассный рецепт есть. Захватчу завтра с собой, закажете в аптеке — как рукой снимет.

Долго еще Петляков беседовал с молодым сотрудником на сугубо медицинские темы и лишь после этого перешел к делу. Тот теплый, по-настоящему участливый разговор Владимир Михайлович Барышев, ныне главный конструктор, лауреат Ленинской и Государственной премий, запомнил на всю жизнь. Его приятно поразила простота отношений руководителя с подчиненными. Как-то он принес показать Петлякову чертеж мотогондолы. Огромный чертеж со всеми размерами и сечениями не уместился ни на столе, ни на стене малюсенького, «несолидного» кабинета. Петляков тут же нашел выход. Он расстелил чертеж прямо на полу, встал на колени и жестом пригласил коллегу последовать его примеру.

Душевная теплота и дружелюбие Владимира Михайловича проявлялись каждодневно. Игоря Леонидовича Сосульникова Петляков попросил остаться после работы для обсуждения какого-то неотложного вопроса. Так случилось, что приехало наркоматовское начальство, и Владимира Михайловича задержали. Через час он сам пришел к Сосульникову и начал так трогательно извиняться, что молодой сотрудник смутился.

— Давайте я вас отвезу домой,— предложил Петляков.

— Не беспокойтесь, время не позднее, я сам доберусь.

— Нет-нет, не отказывайтесь, прошу вас,— настаивал главный.

Еле-еле удалось Сосульникову отговориться.

Были ли у Петлякова враги или, скажем мягче, люди, недолюбливавшие его? Те, к кому я обращался с таким несколько обескураживающим вопросом, морщили переносье, глубоко задумывались и... разводили руками. Редкий случай, когда к человеку все относились доброжелательно. А Михаил Николаевич Петров ответил на мой вопрос неожиданно:

«Помню, переехало КБ в новое помещение, поставил я стол у окна. Из щелей дуло, и в итоге схватил я жестокий радикулит. Так однажды скрутило — ни вздохнуть, ни охнуть. С трудом добрался до дивана, стоявшего в соседней комнате, кое-как улегся. Один подходит, второй, третий, сочувствуют, соболезнуют. Пришел Петляков, никаких слов произносить не стал, а снял с меня ботинки, помог занять на диване более удобную позу, вызвал врача... Таким он был и оставался всегда, и это люди ценили».

Не менялось в тот напряженный период и отношение Петлякова к шуткам, юмору, помогающим, как известно, делу спориться. Сам он, как мы уже говорили, не обладал особыми способностями по этой части, но ценил юмор в других.

Выходя зимними вечерами из проходной, конструкторы любили рассказывать разного рода «байки» из жизни фирмы. Иногда «героем» их бывал Петляков. Однажды ветеран КБ Николай Евтихиевич Леонтьев, работавший в бригаде крыла, чертил замысловатую петлю. Кто-то в его отсутствие решил пошутить и приписал в чертеже к слову «петля» — «ков». Леонтьев не обратил внимания на приписку и заметил ее только тогда, когда к его столу подошел Владимир Михайлович. «Ну, сейчас влетит по первое число», — подумал конструктор. Петляков улыбнулся, зачеркнул окончание и как ни в чем не бывало расписался на чертеже.

Большим шутником слыл в КБ Сергей Сергеевич Тарлецкий. Был как-то случай, когда конструкторы работали в выходной день дома у одного из коллег, и им срочно понадобилась дополнительная рейсшина. Тарлецкий вызвался достать ее на заводе.

— А как вынесешь рейсшину с территории? — спросили товарищи. — Ведь если увидят, по головке не погладят.

— Что я, для личных нужд беру? — возразил Тарлецкий. — Работа ведь стоит.

И все равно это выглядело криминалом. Сергей Сергеевич все-таки решил рискнуть. Он засунул рейсшину в штанину брюк и, осторожно придерживая ее, медленным шагом, слегка припадая на правую, словно больную, ногу, вышел с завода на улицу. И тут как на грех из ворот выехала машина, в которой сидели Петляков и Саукке.

— Подвезти, Сережа?

Верный привычке подбирать по дороге сотрудников, пока «бюик» не заполнится до отказа, Владимир Михайлович распахнул дверцу.

— Да я пешочком, тут рядом, — начал отнекиваться Тарлецкий.

— Садись, коль предлагают, — сказал строгий Саукке, худой, с нависшими бровями и черными литыми усами. Молодежь побаивалась его и к ранее придуманному прозвищу «Жар-птица» прибавила свое — «Змей Горыныч».

Делать нечего. Пришлось Тарleckкому взгромоздиться на заднее сиденье. Всю дорогу Петляков оборачивался и с удивлением косился на неестественную позу Сергея.

Доставив рейсшину по месту назначения, Тарлецкий в лицах изобразил эпизод. Коллеги хохотали до слез.

Испытательные полеты Пе-2 показали хорошие качества машины. Одним из немногих ее недостатков оказалась строгость при посадке. В целом же «пешка» оправдала надежды, возлагавшиеся на нее, и, образно говоря, прошла в ферзи.

Подвижнический труд коллектива КБ по достоинству оценили. В начале 1941 года Владимиру Михайловичу Петлякову была присуждена Государственная премия I степени. Затем фирма получила миллион рублей на поощрение конструкторов за сверхскоростные сроки сдачи чертежей и освоения серийного выпуска Пе-2. Коллеги Петлякова получили по 20—25 тысяч рублей. Сам он от денег наотрез отказался.

— Я уже получил премию, этого достаточно,— сказал он Изаксону.

Вообще, меркантильности главный был лишен начисто. Казалось, выросший в крайней бедности человек должен стремиться к материальному благополучию, комфорту, и за это никто его не осудит. Петляков же остался на всю жизнь равнодушным к деньгам.

Придя как-то домой, Владимир Михайлович невзначай сообщил жене:

— Мариэтта, а я премию получил, десять тысяч рублей. Завтра принесу.

— Поздравляю, Володя. Деньги всегда пригодятся.

На следующий день он и словом не обмолвился о премии. Мария Владимировна решила подождать с расспросами — сам скажет. Но муж упорно молчал. Когда она осторожно поинтересовалась, где же обещанные деньги, Петляков нахмурился и буркнул в ответ нечто невразумительное. Так повторилось еще раз, после чего Мария Владимировна постаралась уйти от расспросов. Видно, что-то случилось...

А произошло следующее. Петлякову стало известно, что не хватило средств для премирования чертежников. Люди выразили законную обиду. Тогда он вызвал одного из близких друзей — И. М. Лопатина — и поручил ему распределить свою премию между чертежниками.

— Иван Михайлович, только, ради бога, никому ни слова, чьи это деньги,— попросил главный.

Лишь после гибели друга Иван Михайлович Лопатин рассказал Марии Владимировне, куда девалась премия ее мужа.

Так мажорно, в светлых тонах, завершилась увертюра создания пикирующего бомбардировщика. Мало кто догадывался, что совсем скоро ему предстоит сыграть одну из решающих ролей на театре военных действий.

СВЕТА ДРУГИМ, СГОРАЮ

В то июньское воскресенье погода за городом выдалась на зависть. Солнце купалось в сверкающей голубизне, ни ветерка, верхушки сосен замерли, словно приросли к небу, густой хвойный настой окутал дачный поселок. Петляков, голый по пояс, с утра хлопотал в саду: вскопал возле террасы землю для цветов, по просьбе подросшего за зиму и весну сына укрепил гамак повыше, потом залез под «бюик» и, приняв излюбленную позу, стал орудовать гаечным ключом.

Он любил свой деревянный, довольно вместительный дом на улочке, выходящей к железной дороге, по другую сторону которой строился молодой подмосковный город Жуковский. В выборе места для города участвовал и он, Петляков, и немало этим гордился. На даче Владимиру Михайловичу хорошо дышалось и думалось; сидя в саду за сколоченным им столом или лежа на траве, он неторопливо курил, радуясь возможности тихо, неспешно обдумывать дела, оценивать события прошедшей недели, брал папиросную коробку, начинал вычерчивать какие-то линии... В Москве темп жизни был совершенно иной, и потому так ценил Петляков редкие часы никем и ничем не нарушаемых раздумий.

Он вылез из-под машины, вытер руки ветошью, взглянул на часы — около полудня. «Успеть бы съездить с детьми на озеро», — подумал он и открыл капот, решив проверить зажигание. Машина стояла у сарая, работал Петляков спиной к дому и не сразу увидел бежавшую к нему жену. Обернувшись, заметил обескровленное, матово-бледное лицо, вздрогнул. Мариэтту часто мучили сердечные боли, неужели приступ? Не успел вымолвить ни слова, как жена схватила его за руку и увлекла за собой в дом.

— Что случилось? — только и сумел бросить на ходу.

— Беда, Володя. Страшно говорить.

Из черной тарелки репродуктора неслись слова, смысл которых не укладывался в сознании: гитлеровцы бомбят нашу территорию...

Он стоял, словно пригвожденный к полу, теребя пальцами промасленную ветошь. Дыхание войны уже ощущалось, наивно было бы отрицать возможность ее прихода, к ней готовились, перевооружали авиацию. Но чтобы так внезапно... А как же недавнее заявление ТАСС о том, что слухи о намерении Германии порвать пакт и предпринять нападение на СССР лишены всякой почвы? Скорее в Москву, на завод.

Дорогой Владимир Михайлович думал о том, как много значат для отдельного человека и государства в целом несколько месяцев. Мы успели создать новые истребители МИГ-3, Як-1, ЛАГГ-3, штурмовик Ил-2, наконец его, Петлякова, пикирующий бомбардировщик, но, к горчайшему сожалению, количества их явно недостаточно, серийное производство только разворачивается. Иметь бы в запасе даже не год — полгода, была бы совсем иная картина. Увы, такого запаса нет, как нет и времени на раздумья. Война — факт свершившийся.

На заводе было полно народу, словно в обычный рабочий день. В грозный час люди тянулись друг к другу. Петлякова встретили его заместители Изааксон и Путилов. Тревожные лица, короткие вопросы. Никто толком ничего не знал. Владимир Михайлович поехал в Наркомат авиапрома. Здесь узнал: на расвете гитлеровская авиация одновременно с бомбардировкой городов внезапно начала бомбить приграничные аэродромы. Наши машины большей частью не успели взлететь. Потери техники велики...

Из наркомата Петляков вернулся на завод. Пospел в аккурат к началу митинга. Немногословные, пронизанные болью и тревогой выступления, обещание сделать все возможное для быстрейшего серийного освоения нового боевого самолета Пе-2.

Москва готовилась помогать фронту с самых первых часов объявления войны.

Петляков и его помощники еще в феврале переехали на завод. Здесь, по существу, и расположилось конструкторское бюро. Теперь, в военное время, Владимир Михайлович раньше всех приезжал на работу и позже всех уезжал. Он дотошно вникал в любые, казалось бы, находившиеся даже вне его компетенции вопросы, начиная с того, как организована защита помещения от пожара, и кончая тем, все ли чертежи уносятся по вечерам в бомбоубежище. Были организованы дежурства на крыше на случай попадания «зажигалок». Нередко Петлякова видели среди дежуривших.

Хорошие отношения сложились у главного конструктора с руководителями завода, в особенности с главным инженером Александром Александровичем Кобзаревым. Возникавшие проблемы решались оперативно, без проволочек, как и положено в такие суровые дни.

Истекал первый месяц войны. Линия фронта, а значит, и аэродромы врага приближались к столице. Город готовился отразить удары с воздуха. Были закамуфлированы многие здания, в том числе гостиница «Москва», Библиотека имени В. И. Ленина, Театр Советской Армии, замаскирована излучина Москвы-реки возле Кремля. На окраинах появились ложные объекты из фанеры и теса. Летчики, бойцы наземных подразделений ПВО были начеку.

Первый массированный налет на Москву гитлеровцы предприняли в ночь с 21-го на 22 июля. Ночь выдалась хотя и темная, но безоблачная. Немецкие самолеты-разведчики были обнаружены на дальних подходах к городу. Владимир Михайлович еще не уехал с завода, когда по радио объявили воздушную тревогу. Завыли сирены. Все, кто находился в цехах, спустились в бомбоубежище. «Прорвутся «юнкеры» и «хейнкели» в Москву или будут отброшены?» — обращали друг к другу немой вопрос рабочие, инженеры, конструкторы.

Медлительной чередой влеклись минуты, казавшиеся часами. Уже за полночь Петляков и Изаксон выбрались из бомбоубежища и поднялись на крышу предприятия. Прожекторы неистово шупали небо, перекрестными лучами затемняя звезды, грохотали зенитки, даль озарялась пламенем, внятно доносился

запах дыма. Но даже невооруженным глазом было видно: затемненная, притаившаяся столица не пострадала — бомбы сбрасывались, очевидно на окраинах.

— Не по зубам им Москва, — радостно произнес, обращаясь к Изаксону, Владимир Михайлович.

На рассвете Петляков ехал домой, к Курскому вокзалу. Близкие за городом. Там, по поступившим сведениям, покуда не бомбили. А сегодня ночью? Под шинами похрустывало битое оконное стекло — след взрывных волн от фугасок. Из убежищ и станций метро выходили утомленные люди, брели по улицам с узлами и чемоданами, многие со спящими детьми на руках. Но дома по всему пути следования машины стояли целые и невредимые, и это было самое главное. Днем следующего дня Петляков, как и все остальные москвичи, узнал из приказа народного комиссара обороны, что в налете участвовало более 200 самолетов врага, и лишь отдельные провалились к столице.

Затем налеты стали чуть ли не еженощными. Несколько зажигалок упало в окрестностях завода. Загорелись бараки. Работники КБ и завода всеми силами старались оберечь предприятие от пожара. Однажды отличился Барышев, быстро потушивший бомбу, упавшую на крышу. Петляков тут же объявил молодому конструктору благодарность в приказе. И тем не менее одна бомба все-таки попала в корпус агрегатной сборки, вывела из строя целый участок. Самолеты, однако, не пострадали.

Система противовоздушной обороны справлялась с защитой города. Воздушные налеты не приносили врагу ощутимых результатов. Лишь единичные машины прорывались сквозь заградительный огонь и сбрасывали смертоносный груз. Владимиру Михайловичу и его коллеге Л. Л. Селякову врезалось в память: неподалеку от завода, там, где стояли обгорелые бараки, лежала распластанная, дико мычащая корова с обгорелым брюхом, а возле нее сидела плачущая женщина.

Вскоре Владимир Михайлович отметил свое пятидесятилетие. Никакого званого ужина не устраивал — можно ли думать о празднике в такие дни? Товарищи поздравили его, пожелали, как водится, здо-

ровья и долгих лет жизни. Если б ведали они тогда, сколь несбыточными окажутся их пожелания...

Серийное производство Пе-2 разворачивалось всюду. Приходили первые вести с фронта, где «пешки» получали боевое крещение. Конструкторское бюро направило туда нескольких специалистов, в том числе старшего инженера бригады вооружения, будущего парторга КБ Я. Я. Трандофилова. Они привезли обнадеживающие сведения: машины показывали отличную скорость и маневренность, могли состязаться с вражескими истребителями. Хорошая бомбовая нагрузка, пушечное и пулеметное вооружение делали пикирующие бомбардировщики грозной силой.

Летчики отмечали и некоторые недостатки пикировщиков. Так, их не удовлетворяла нижняя люковая стрелковая установка. К березинскому пулемету тянулся по борту рукав, патронную ленту в нем заедало. Петляков тут же отдал распоряжение о переделке патронного ящика. Кроме того, стрелку-радисту добавили закрытую турель, сконструированную Г. М. Можаровским и И. В. Вeneвидовым. Ввели и переносную установку ШКАС для стрельбы с любого борта.

На заводе организовался опытный цех, где Петляков занялся модификацией Пе-2. Работа шла параллельно с серийным выпуском. Первым модифицированным вариантом машины стал бомбардировщик Пе-2М с поднятым крылом, благодаря чему можно было подвесить под уширенный внизу фюзеляж пятисот- и тысячекилограммовые бомбы. Так и говорили: «Поднять тысячу». Существовал также проект и был сделан макет высотного бомбардировщика Пе-2ВВ.

В начале августа пришло сообщение из волжского города, где под руководством Незвалья строился предыдущий самолет Петлякова ТБ-7. Нужда в нем, Владимир Михайлович знал твердо, большая. Четырехмоторный гигант был способен на решение самых сложных задач. Но из сообщения чувствовалось — не все это понимают. И самое главное, не все видят возможности его широкого применения. Фронту, по мнению таких людей, нужнее истребители и штурмовики.

Сидя в Москве, озабоченный серийным выпуском

Пе-2, Петляков не знал, что в одну из ближайших августовских ночей одиннадцать тяжелых кораблей ТБ-7 взлетят и возьмут курс на Берлин.

На заводской аэродром слетелись все ранее выпущенные машины ТБ-7. Здесь собрались летчики, штурманы и бортмеханики военной и гражданской авиации, включая полярных пилотов. В аварийном порядке заводские специалисты произвели перевооружение самолетов, их доводку. В таком же авральном порядке переучивали экипажи. Ускоренными темпами велось формирование крупного воинского соединения дальней авиации.

Восьмого августа полк тяжелых бомбардировщиков поднялся в воздух с аэродрома близ завода-изготовителя и перелетел в Пушкино под Ленинградом на аэродром подскока. Здесь все экипажи собрали в штабе и сообщили ошеломляющую весть: прошлой ночью логово фашистов бомбили летчики авиационного полка Е. Н. Преображенского и других соединений. Теперь — очередь экипажей ТБ-7.

...К классной доске флаг-штурман прикалывает большую карту с жирной черной линией, пересекающей материк, море, снова материк и упирающейся в Берлин. Таков маршрут полета. Определены высоты, скорость, примерное время полета. Командующий ВВС генерал-лейтенант П. Ф. Жигарев немногословно объясняет задачу. Внешне все просто — долететь до Берлина и бомбить его. Но даже бывалым летчикам, вчерашним полярникам — а таких в полку большинство — задание кажется сложнейшим, на грани выполнимого. Фашисты на ближних подступах к Москве наносят удары с воздуха, и вдруг внезапно для них бомбы обрушатся на Берлин... Грош цена тогда заверениям гитлеровской военной верхушки, что ни одна бомба не упадет на немецкие города.

Молчат летчики, штурманы, радисты, стрелки, бортинженеры, сосредоточены их лица. Еще раз вглядываются в карту, оценивают курс, вслушиваются в пояснения командующего.

— Как быть с документами, орденами? Сдать? — спрашивает кто-то.

Смысл вопроса ясен всем. Когда по воинскому дол-

гу люди идут на смертельно опасное задание, документы и ордена полагается оставлять. Как ответит генерал? Устанавливается звонкая тишина.

— Зачем? Завтра утром вы уже будете здесь,— отвечает П. Ф. Жигарев.

Лица светлеют, глаза смотрят увереннее. После обеда экипажи получают меховое обмундирование — ведь полет будет проходить на большой высоте.

Медленно уплывает за горизонт красный солнечный диск. Видимость отличная, как говорят в таких случаях летчики, «миллион на миллион». Включены дизельные моторы. Аэродром вмиг оживает, наполняется гулом, трава никнет, обдуваемая воздушными потоками. Первой уходит в небо тяжело нагруженная машина Михаила Водопьянова, за ней — бомбардировщики Ивана Лисачева, Сергея Асямова, Василия Бидного, Арсена Чурилина, Александра Курбана, Михаила Угрюмова... Путь предстоит неблизкий — около 2700 километров, лететь придется над вражеской территорией, кишачей зенитной артиллерией и истребителями ПВО. Как-то все сложится...

Головная машина пересекает береговую линию, идет над Балтикой. Ориентировка по приборам — густая темь окутывает все окрест, лимонный свет едва позволяет различать стелющиеся внизу облака. С одной стороны, хорошо — самолет невидим с земли, с другой, не очень — экипаж тоже ничего не видит.

На самом верху кабины, на насесте, как порой шутят летчики, сидят Михаил Водопьянов и второй пилот Эндель Пусэп, ниже расположился штурман Александр Штепенко. До войны они много летали в Арктике, знали, что такое полеты вслепую, и, однако, в эти минуты беспокойны. Обманчивая тишина действует на нервы. Где-то в стороне ошалело мечутся по небу вражеские прожекторы, а им мирно светят звезды, словно гарантируют удачу.

Экипаж в кислородных масках — высота около 6 тысяч метров. В кабине холодно. Штепенко ведет замеры секстантом, вращает ручки радиополукомпас, определяя курс. Наконец облака прорываются, луна серебрит рыбью чешую моря. Справа — узкая береговая полоска. Штепенко еще раз уточняет курс.

Все покуда правильно. Пора набирать высоту — бомбить приказано с 8 тысяч метров.

— Прошли Штеттин, — сообщает штурман.

Его сообщение перебивается другим, тревожным:

— В правом крайнем двигателе давление масла упало до нуля, — докладывает бортинженер.

Водопьянов смотрит на Пусэпа. Глазами они уже научились читать мысли друг друга — недаром поллярники. Сейчас глаз товарищей не видно, но думают летчики об одном. Если не остановить двигатель, возникнет перегрев, а там и до взрыва близко. А ведь все складывалось так удачно...

— Выключить мотор!

Что делать, какое решение принять? Повернуть назад, когда цель совсем близка? Нет, не для того пустились они в небывало ответственный полет, чтобы на финише сдаться. Прочь сомнения! Водопьянов переключает внутреннюю связь на всех членов экипажа. Пусть все слышат.

— Штурман, сколько лететь до цели?

— Полчаса, — после короткой паузы слышится в наушниках.

— Зафлюгировать правый крайний винт. Курс — прежний.

Самолет сильно ведет в сторону. Пусэп изо всех сил жмет на левую педаль руля поворота. Одной ногой не получается, приходится двумя.

— Справишься, Женя? — спрашивает Водопьянов. Он, как и остальные, давно переделал эстонское имя Эндель в привычное русское Женя. Не дожидаясь ответа, командир приходит на помощь. Становится легче.

— Ложимся на боевой курс, — сообщает Штепенко.

Вот он, Берлин, ярко, вызывающе освещенный, безмятежно спокойный, упивающийся сводками с Восточного фронта. Он не знает, не ведает, что такое светомаскировка и дежурство на крышах домов, как под зловеющий вой сирены люди тащат спящих детей в подвалы и в метро. Он не знает, что такое горящие дома и стоны раненых. Его солдаты топчут сапогом чужую землю, сеют разрушение и смерть. Ничего этого Берлин не знает. Так пусть узнает, пусть изведает.

— Внимание, подходим к цели! Открыть люки!

Машина вздрагивает. Ощущение такое, будто она издает вздох облегчения. По кабине проносится ветер. Через несколько секунд внизу вспыхивают исполнинские огненные цветы — следы разрывов сорока стокилограммовых бомб. Берлин мгновенно погружается во тьму. Лихорадочно начинают шарить по небу прожекторы.

ТБ-7 ложится на обратный курс. Нелегким будет полет с тремя двигателями, понимает экипаж. Но задание выполнено, и это придает сил.

— Сколько осталось горючего, бортмеханик?

— Часа на четыре.

— А лететь семь с лишним. Слышишь, штурман?

— Слышу... Придется лететь по прямой.

Что ж, решение рискованное, но единственно верное. Прежний кружной маршрут, более безопасный, невозможен.

Самолет то идет в темных влажных облаках, то вываливается из них. На подлете к Кенигсбергу начинается бешеный обстрел зениток.

— В одном из баков течь! — докладывает бортинженер.

Этого еще не хватало... Горючего и так мало. Делать, однако, нечего. Водопьянов и Пусэп упрямо тянут раненый корабль на нашу территорию. Небо на востоке светлеет. Штурман определяет, что под крылом Эстония. Родная земля Пусэпа, где он никогда не жил — родился в Красноярском крае, летал на Севере. Неужто первая встреча с ней произойдет именно сейчас...

— Горючее на исходе, командир!

Нет, наверное, ничего страшнее остановившихся винтов, когда гигантская машина ТБ-7 неудержимо скользит вниз. Пробит густой слой облаков, под самолетом — сплошная трясина, садиться невозможно. И вот — о, счастье — зеленеющий лесок. Машина тяжело планирует, круша все на своем пути, сворачивая вековые сосны, и садится на землю. В последние секунды полета Пусэп машинально хватается правой рукой за бесполезные секторы газа, жмет их на себя и в момент посадки ударяется скулой о приборную доску. Единственная травма члена экипажа.

...Они вылезли из разбитого самолета и, определив направление по компасу, гуськом двинулись на север,

сопровожаемые далекими раскатами артиллерийского грома. Шли по ничейной земле, по колено в болотной, противно чавкающей воде. Изредка над головами проносились снаряды. Через час летчики набрали на стадо коров. Белобрысый пастушок не понимал ни слова по-русски.

— Женья, переводи, — попросил Водопьянов товарища.

Пусэпу удалось выяснить: находятся они неподалеку от станции Ору, занятой советскими войсками.

На станции экипаж представился нашему командованию. Летчиков разместили в зале ожидания. Постелив на полу солому, они заснули как убитые и, проснувшись, немало удивились, узнав, что проспали бомбежку.

Так запечатлелся этот боевой вылет в памяти Героя Советского Союза Энделя Карловича Пусэпа.

Какова же судьба остальных экипажей ТБ-7, бомбивших Берлин? Пятеро из них: Бидный, Лисачев, Асямов, Чурилин и Макаренко — успешно отбомбились, возвратились на свой аэродром. Много раз они находились на волоске от гибели и все же выполнили боевой приказ.

Были и жертвы. Сразу после взлета на самолете К. Егорова отказали два дизеля, и он упал рядом с аэродромом. Подвели дизели и экипажи А. Курбана и М. Угрюмова. Им пришлось совершить на обратном пути вынужденные посадки. Самолет А. Панфилова, возвращаясь домой, был сбит над Финляндией зенитками врага. Сумев приземлиться, мужественный экипаж вырыл окоп, снял с машины пушки и пулеметы и принял оборону. Четверо суток сражались советские летчики с превосходящими силами противника. В живых остался только стрелок-радист. Последний патрон он приберегал для себя, но в пылу боя израсходовал и его... Проработав четыре года у финского помещика, он смог рассказать о том неравном бою только после Победы.

Трагичной оказалась судьба А. Тягунина и его товарищей. Их сбили собственные зенитки. Как выяснилось позже, произошла ошибка. Кто-то не сообщил зенитным частям и истребителям ПВО о пролете

дальних бомбардировщиков. Выбросившись на парашютах, члены экипажа приземлились в лесу.

О подвиге летчиков, летавших к берегам Шпрее на ТБ-7, создатель грозных самолетов Владимир Михайлович Петляков узнал из газет, опубликовавших указ о награждении героев.

Начало боевой истории тяжелых бомбардировщиков было положено. Меньше чем через год одному из них довелось сыграть особо значительную роль, доставив через океан в Америку делегацию во главе с наркомом иностранных дел. Рассказ об этом — в следующей главе.

В конце июля началась эвакуация из Москвы семей работников ЦАГИ и авиационных фирм. Петляковы — Мария Владимировна, Галя и Миша — уезжали с первым эшелоном. Грузились в теплушки близ станции Отдых. Это было удобно — эшелон стоял на железнодорожных путях недалеко от дачи.

Проводить семью конструктора приехал М. М. Громов. Он помог Владимиру Михайловичу уложить вещи, потом сказал: «Если будет воздушная тревога — все на дачу». И точно, под вечер завывала сирена, небо осветили ракеты. Люди выпрыгивали из теплушек, разбегались кто куда. Мария Владимировна с детьми благополучно добрались до своего дома. Вместе с ними укрылись семьи помощников Петлякова Некрасова, Изаксона, Минкнера, Путилова.

Тревога оказалась недолгой. Решили заночевать на даче — утро вечера мудренее. Спали вповалку, растелив на полу матрасы. Сон к Владимиру Михайловичу не шел. Смежив веки, он оживлял в памяти перипетии последних дней. Нечеловеческие нагрузки, хлопоты, волнения... Все надо выдержать во имя дела, важнее которого сейчас ничего быть не может. Старался заснуть, но не получалось — напряженный слух улавливал малейшие шорохи. Петляков подобрался к сладко посапывающим Гале и Мише, лег посередине, осторожно обнял детей. Неизбывное тепло прилило к сердцу...

Утром вновь погрузились в эшелон и тронулись в путь. Поезд шел медленно, по шоссе рядом с железнодорожным полотном двигалась машина Петлякова.

Он провожал родных, близких. Разлука с ними мучительна, но необходима. Всеми силами хотелось продлить прощание.

Город на Волге, куда прибыли эвакуированные, еще не был затемнен, выглядел спокойным, уверенным в себе. Снабжение продуктами покуда шло бесперебойно, трамваи ходили по графику. Тяготы военного времени семьи авиационных работников ощутили позднее.

Разместились Петляковы тесно — семеро в одной комнате: мать Владимира Михайловича, жена с детьми, родственники. Несколько позже семье дали вторую комнату. Мария Владимировна не унывала, тащила на себе весь дом. Спозаранок уходила в ближний лес за хворостом, вместе с детьми собирала грибы, ягоды. И ждала весточек из Москвы. Ожидание было, пожалуй, самым тяжелым в первые месяцы их пребывания тут. В двадцатых числах сентября прилетел Владимир Михайлович. Но несколько дней отпущенной радости истекли, и опять наступила пора ожидания.

Серийный выпуск «пешек» подвигался вперед. График работы коллектива КБ и завода был исключительно жестким. Утром самолеты выпускали со сборочных стапелей, днем облетывали, а вечером отправляли на приемочную базу ВВС. Однако и в такой напряженный момент главный конструктор не приказывал, а просил, не кричал, а говорил ровно и выдержанно. Таков был его стиль, присущий в то время, пожалуй, немногим. Тогда молодые, а ныне маститые авиационные специалисты Н. Е. Леонтьев, Л. Л. Селяков, В. А. Лихачев, В. М. Барышев, И. Л. Сосульников, А. П. Журавленко, В. Н. Некрасов ощущали, используя современный термин, петляковские флюиды, поддержку и доверие руководителя. И они платили ему сторицей.

В сентябре группу конструкторов отметили правительственными наградами. Петляков был награжден вторым орденом Ленина, его заместитель Изаксон получил орден Трудового Красного Знамени. Поводом для награждения стали успехи серийного производства Пе-2 и боевые действия самолета на фронтах Великой Отечественной.

День 16 октября 1941 года памятен всем москвичам, находившимся в городе, как один из самых критических в битве за столицу. Накануне в Наркомат авиапрома пришло распоряжение правительства срочно вывезти из столицы оставшиеся заводы. Завод, изготавливавший Пе-2, эвакуировался последним. Шесть выпускаемых ежедневно машин служили лучшим объяснением того, почему откладывался отъезд предприятия. Но вот наступил и его черед.

Петляков уехал на «бьюике», захватив с собой Изаксона и Минкнера. Путь лежал через Горький. Шоссе против ожидания оказалось почти свободным. Москва провожала друзей окнами, оклеенными крест-накрест бумажными полосами, «ежами» из рельсов на заставах, противотанковыми окопами и рвами. Город готовился стоять насмерть. Петляков с горечью думал, что демонтаж заводского оборудования и установка его на новом месте займут немало недель. Значит, фронт не получит новых «пешек». Он понимал — отъезд вызван особо тревожным положением, но горечь не рассеивалась.

Эвакуация КБ и завода легла на плечи многих людей. Особенно энергично действовал Александр Иванович Путилов. Трудно было поверить, что у этого хрупкого на вид, отнюдь не железного человека столько сил и организаторских способностей, о которых раньше никто не догадывался. Он поспевал всюду.

16 октября с аэродрома близ завода взлетел Пе-2М. Он впервые «пробовал воздух». Испытательный полет, обычно короткий, выглядел необычно. Летчик С. Шестаков (тот самый, что летал на бомбардировщике «Страна Советов» в Америку) и ведущий инженер А. Розенфельд перегнали машину из Москвы в пункт эвакуации КБ. Риск был немалый, но ничего другого не оставалось.

Эшелон отправился 19 октября. Ехали около месяца, попадали под бомбежки, но добрались целыми и невредимыми. Заводское оборудование, в первую очередь металлорежущее, заготовительно-штамповочное и стапеля агрегатной сборки, тоже прибыли в пункт назначения, туда, где с середины августа жили семьи конструкторов, инженеров, рабочих.

Бригада вооружения во главе с С. Д. Карташки-

ным добиралась до цели своим ходом, не в основном эшелоне. Прибыли они на место несколько раньше остальных. Было воскресенье, «вооруженцы» узнали адрес Петлякова и пошли к нему на квартиру. Владимир Михайлович, увидев знакомые лица, обрадовался, начал расспрашивать о дороге. Конструкторы интересовались положением дел на новом для них заводе. Прошел час, гости собрались уходить, но не тут-то было.

— Без обеда не отпущу, — захлопотал главный.

— Владимир Михайлович, не беспокойтесь, мы в столовую зайдем, — сказал от имени всех Сергей Денисович Карташкин, понимая, сколь сложно усадить за стол добрый десяток человек в тесном и без того многолюдном петляковском жилище. Накормить такое количество душ — дело вовсе не простое в условиях эвакуации.

Петляков ничего не хотел слушать:

— Мариэтта, накрывай на стол, люди голодны.

Пришлось остаться, к большому удовольствию хозяина.

Посещение завода, где предстояло базироваться, оставило у Петлякова тяжелый осадок. Самолеты стояли в пыли — слишком долг процесс сборки. В тишине, никак не соответствовавшей привычному по Москве грохоту и стуку, было слышно, как чирикали воробьи, залетавшие в цех через кое-где не остекленные окна. Предприятие только набирало силу, хотя работало днем и ночью. Среди рабочих он видел множество подростков, почти детей. «Фабзайчата» были подручными техников, мотористов, стояли за станками. Температура в цехах едва поднималась выше нуля, ребята выглядели сиротливо-неуклюжими в непомерно больших ватниках, сапогах и шапках-ушанках. Шмыгая сизыми носами, согревая дыханием покрасневшие руки, маленькие рабочие трудились за воющих отцов. Зловещий лик войны, тем более страшный, что связан он с детскими страданиями.

Обстановка изменилась в несколько дней. С появлением москвичей тишина сменилась гулом, грохотом, треском. Воробьи куда-то исчезли.

Радостью стала встреча с Незвалем. Иосиф Фомич осунулся, под глазами фиолетовые полукружья — следы недосыпания. От него Владимир Михайлович

узнал: ТБ-7 строятся медленно, никак не может решиться вопрос с двигателями для них, ибо дизели оказались недоведенными.

— Вы приехали — теперь нас попросят отсюда. «Пешки» сейчас фронту нужнее, — сказал без обиды в голосе Незваль.

Получилось несколько иначе. Заводскую площадь и людей разделили. Одни отвечали за Пе-2, другие — за ТБ-7. На одном заводе появилось два директора и два главных инженера. К великому сожалению Петлякова и его коллег, руководить восстановлением производства Пе-2 поручили не инициативному, умелому Окулову, а некоему К., не лучшему из директоров. Правда, главным инженером и начальником производства при нем назначили дельных специалистов Лещенко и Кобзарева, тем не менее многое зависело от «головы», а к директорской никак не подходил эпитет «светлая». Окулов отвечал за постройку тяжелых бомбардировщиков.

Волновала Петлякова и неустроенность многих специалистов, живших далеко от завода и добиравшихся на работу в выстуженных трамваях не меньше полутора часов. Лютовали морозы с ветрами. Никто, впрочем, не жаловался, не раскисал.

Вместе со всеми делил тяготы и Петляков. Занятый по горло обустройством КБ, он помогал семье, особенно заботясь о часто хворавших матери и жене. Такое отношение к близким въелось в него сизмальства, определилось трудным детством. Как-то он достал мешок картошки с примерзшими комьями земли и, никому ничего не сказав, перемыл ее всю ледяной водой.

В декабре Владимира Михайловича вызвали в авиационный полк Пе-2, квартировавший неподалеку от города. Вернулся он домой в отличном настроении, в упоении рассказывал, как ночевал на снегу в спальном мешке из собачьего меха, с какими замечательными летчиками познакомился в полку, как высоко оценивают они его пикирующие бомбардировщики...

Наступил новый, 1942 год. Завод становился на ноги. Уже по несколько машин ежедневно перегонялось на фронт. И тут Петлякова и Изаксона вызвали в Москву, в наркомат. В самом вызове не было ниче-

го странного — в наркомате решались особо ответственные и важные вопросы.

Удивительны свойства человеческой памяти: порой мы плохо помним события, происходившие совсем недавно, чуть ли не вчера, и отчетливо, во всех подробностях — то, что случилось сорок или пятьдесят лет назад.

Александр Михайлович Изаксон заметно волнуется, ему трудно говорить, рот дергается, словно от боли. Воспоминания мучительны, но вспоминать нужно — ведь он один из немногих, кто может доподлинно воскресить хронику того печального дня — 12 января 1942 года.

«Если бы я был человеком религиозным или склонным к мистицизму, то, наверное, поверил бы в злой рок, предопределенность судьбы, — рассказывает Александр Михайлович. — Получилось такое стечение роковых обстоятельств — трудно специально придумать. Детали, на которые можно было бы не обратить никакого внимания, вдруг обрели многозначительный смысл».

Утром 12 января жена собрала Петлякову чемоданчик с чистым бельем, дочь напекла в дорогу коржиков из пшеничной муки грубого помола. Мария Евсеевна страдала полиартритом. Владимир Михайлович долго сидел у постели матери, массировал ей руку. Потом обнял всех близких, надел пальто, подбитое мехом, прощально махнул рукой:

— Не беспокойтесь, лечу ненадолго — дня на три...

Он поехал на завод, а Изаксон тем временем оформил в городе пропускные документы в Москву. Закончив недолгую процедуру, Александр Михайлович позвонил своему секретарю и попросил передать, чтобы приготовили два парашюта и отнесли их в будку на аэродром.

Лететь им предстояло на двух только что собранных Пе-2, которые с завода перегонялись на фронт. Экипаж «пешки» состоял из трех человек, четвертый умещался на борту. Конечно, это был далеко не лучший вариант, но кто думал тогда о возможных последствиях...

Петляков и Изаксон отправились на аэродром. Ма-

шины уже стояли наготове. Навстречу конструкторам шел испытатель Семен Шестаков, старый знакомец Петлякова.

— Куда собрались, Владимир Михайлович? — спросил он.

— В Москву, в наркомат.

— На чем полетите?

— Да вот на «пешках».

Шестаков дернул плечом:

— Да вы что, Владимир Михайлович... Они же не отапливаются, а холодно-то как. И зачем рисковать — самолеты толком не облетанные. Есть «дуглас». Идите к директору, пусть даст разрешение, я вас сам доставлю.

Петляков пошел к директору завода. К. заупрямился:

— Дать самолет не могу. Нужно послать его в Арзамас за деталями. И не просите...

Мягкий, не умевший нажимать Петляков вернулся ни с чем. Оставалось воспользоваться Пе-2.

— На какой машине полетите? — поинтересовался Изаксон.

— Вот на этой, — указал Петляков. — Я уж и чемодан положил.

— А парашют взяли?

— Какой там парашют! Облачность низкая, пойдем на высоте ста метров, парашют здесь бесполезен. Да и вылезать из второй кабины тяжело, особенно нам с вами, не очень-то опытным по этой части.

Взлетели после полудня. Пассажиры устроились со стрелками. Минут через двадцать после взлета Изаксон обратил внимание на то, что сидящий рядом с ним стрелок о чем-то взволнованно говорит по внутренней связи и смотрит куда-то в сторону. Изаха шум Изаксон не разобрал слов.

На подходе к Москве летное время оказалось на исходе. Кончалось и топливо. Молодой, неопытный пилот, забыв о существовании большого аэродрома буквально в нескольких километрах по курсу, принял решение идти на вынужденную посадку. С трудом сели на заснеженную поляну. Едва стих шум двигателей, как стрелок громко сказал:

— Вторая машина загорелась в воздухе!

Изаксон ошеломленно глядел на него, не в силах вымолвить ни слова. Как загорелась? Ведь там же Петляков!

Выяснилось: пламя объяло самолет в районе Арзамаса. Горящая машина круто пошла вниз. Больше никто ничего не смог рассказать Изаксону.

Он с трудом вылез из кабины. Ноги одеревенели, не слушались, все плыло перед глазами. Споткнулся о выступавший из снега противодесантный столб, упал, поднялся, прошел несколько метров и снова споткнулся. Вся поляна была уставлена столбами, чтобы немцы не могли приземлиться или сбросить десант. Как экипаж умудрился тут сесть... Разве что со страху. Непостижимо — погиб Петляков. Нагромождение зловещих случайностей: сам выбрал машину, не взял парашюта (впрочем, он и не помог бы), упал с машиной возле Арзамаса, куда бездушный К. отправил «дуглас» за какими-то железками, предварительно отказав главному конструктору в самолете...

Не разбирая дороги, Изаксон пошел в сторону черневшей вдаль деревни. Шел, не чувствуя холода, вообще ничего не чувствуя, а когда зашел в первую попавшуюся избу и разделся, понял, что обморозил ноги. Сердобольная старушка пожертвовала поллитровку денатурата, и Александр Михайлович смог оттереть ноги.

Ночью он не сомкнул глаз. Петляков, улыбающийся, живой, был рядом, говорил, расхаживал по комнате быстро и упруго — будто колобок катался. Промаявшись до рассвета, Изаксон первым местным поездом (поезда уже ходили) добрался до Москвы. В наркомате доложил обо всем А. И. Шахурину.

Была создана комиссия по расследованию причин катастрофы во главе с А. А. Кобзаревым. С трудом отыскивали обломки самолета в лесу под Арзамасом. Это не помогло установить, что же случилось с Пе-2. Существовали разные версии, но ни одну нельзя было принять безоговорочно, считать окончательно доказанной.

Похороны состоялись только 25 января. В закрытом гробу останки главного конструктора установили на постаменте в помещении завода. Скорбно застыли в почетном карауле друзья, коллеги конструктора,

люди, знавшие его десятки лет и считанные месяцы. Еще не до конца понимая, что значил для них этот застенчивый, молчаливый, неизменно доброжелательный человек, все они чувствовали себя осиротевшими.

Приехал из сибирского города, куда эвакуировалось его КБ, Андрей Николаевич Туполев, пожил на квартире Петлякова несколько дней. Как мог, утешал близких Владимира Михайловича. На кладбище стоял сторбившись, заходясь кашлем — мучил бронхит, то и дело проводил рукавицей по глазам и щекам. Вдруг крикнул фальцетом: «Володька, что ты наделал!» Многие так и запомнили похороны: люта-тая стынь, скрип валенок и сапог, гулко разносящийся в морозном воздухе, судорожный туполевский не то крик, не то стон...

Около могилы вырос холм венков. Прозвучал винтовочный залп, в небе пролетели Пе-2, навсегда прощаясь со своим создателем.

В некрологе по поводу трагической гибели выдающегося конструктора говорилось: «Почти 25 лет своей жизни тов. Петляков отдал делу создания советских самолетов. Среди работников нашей авиации имя тов. Петлякова широко известно как автора и конструктора ряда мощных советских самолетов, завоевавших Советскому Союзу славу могучей авиационной державы.

Будучи крупнейшим авиационным специалистом, возглавляя большой конструкторский коллектив, Владимир Михайлович Петляков отличался исключительной трудоспособностью, отдавая всего себя делу создания... самолетов, призванных укреплять оборонную мощь Советского Союза».

В НЕБЕ — «ПЕТЛЯКОВЫ»

Люди уходят — дела их остаются. Истина простая и очевидная, не требующая доказательств. И в то же время многие ли оставляют то, что принято называть творческим наследием? И у многих ли это наследие значительно и весомо?

В этом смысле судьба Петлякова редкая и счастливая. Да, счастливая, несмотря на столь ранний уход. Его Пе-2 стал одним из основных советских самолетов в Великой Отечественной войне. Всего их было выпущено около одиннадцати с половиной тысяч. ТБ-7, после гибели конструктора справедливо переименованный в Пе-8, оставил заметный след в истории авиации. Петляковские машины сражались, нанося врагу ощутимый урон. Их творец продолжал жить в подвигах летчиков, громивших врага, в металлических конструкциях, в моторе, в звездах на фюзеляже.

В небе — «петляковы». Начнем рассказ не с легендарного пикирующего бомбардировщика, а с истребителя. И пусть для читателя это не выглядит удивительным. Вначале из истребителя 100 сделали бомбардировщик, а затем оставили все на своих местах — больно уж привлекали качества «сотки». Выпущенный перед самой войной малой серией, новый истребитель — родной брат «сотки» — получил наименование Пе-3. Двухместный истребитель-перехватчик выполнял также функции фоторазведчика и часто — бомбардировщика. Оснащенный мощным пулеметно-пушечным вооружением, он имел на борту и установки крупнокалиберных реактивных снарядов. Пе-3 по сравнению с Пе-2 был несколько легче, имел улучшенную аэродинамику.

Настоящее боевое крещение Пе-3 получил под Москвой. Истребителями Пе-3 вооружили два полка,

входящих в состав 6-го авиакорпуса ПВО столицы. Одним полком командовал полковник С. Пестов, другим — майор Л. Коломейцев. Военные рассказывали Петлякову, как проявили себя «тройки» в период московской битвы. В октябре сорок первого, прорвав в нескольких местах нашу оборону, механизированные части гитлеровцев двинулись на столицу. 6-му авиакорпусу было приказано ликвидировать прорыв вражеской группировки в районе города Белого. В операции участвовали и Пе-3. Дважды штурмовали они вражеские войска, обрушивая на них стокилограммовые бомбы.

Не раз эти истребители участвовали в воздушных боях, прикрывая подступы к Москве. А когда советские войска перешли в контрнаступление, у Пе-3 появилось особенно много работы. Однажды воздушная разведка обнаружила большую автоколонну противника — около 500 машин. Колонна двигалась из Клина в юго-западном направлении. Срочно поднятый в небо полк Пе-3 сбросил бомбы на два моста, через которые уходили гитлеровцы, перешел в штурмовую атаку, поливая гитлеровцев пулеметным огнем, обстреливая из пушек. На смену ему прилетели другие полки. Авиаштурмовка продолжалась до самого вечера. Фотоснимок, полученный опять-таки с помощью Пе-3, показал, во что превратилась грозная автоколонна. Исковерканные бронемашины, разбитые пушки, множество трупов.

Пе-3 успешно применялись и в борьбе против кораблей противника, его портовых сооружений.

Но, конечно, самые страшные удары по врагу наносили Пе-2. И здесь в первую очередь надо вспомнить имя дважды Героя Советского Союза генерал-майора авиации Ивана Семеновича Полбина. О нем писал маршал Советского Союза И. С. Конев: «Генерал Полбин... был очень храбрым, я бы даже сказал — безумно храбрым человеком».

Эта квартира на Ленинском проспекте хорошо знакома военным, красным следопытам, журналистам, музейным работникам. Здесь живет жена легендарного летчика Ивана Семеновича Полбина Мария Николаевна. Она ведет переписку с однополча-

нами Ивана Семеновича, погибшего в феврале 1945-го, помогает в организации многочисленных музеев, связанных с подвигами полбинцев, как называют себя боевые друзья генерала. Мария Николаевна — желанный гость на родине мужа в Ульяновской области, в авиационных частях, хранящих традиции летного мужества, в школах и училищах.

«Иван Семенович исключительно высоко ценил конструкторский талант Петлякова, — вспоминает Мария Николаевна. — Свидетельство тому — его оценка Пе-2. В весточках домой он не раз с восхищением писал о летных качествах «пешки». Знаете, напрашивается сравнение: как кавалерист любит своего коня, так и Полбин дорожил Пе-2. Человек и машина были словно созданы друг для друга... Во многом новаторский самолет требовал и новаторского использования его в бою. Ивану Семеновичу принадлежит в этом отношении бесспорный приоритет».

Впервые Полбин увидел Пе-2 в небе над Тушином, когда до начала войны с фашистской Германией оставались считанные дни. Он слышал о существовании такой машины, но, увидев ее, ощутил незнакомое дотоле волнение. Ему, летавшему на СБ (скоростном бомбардировщике), непривычными показались формы пикировщика — острый застекленный нос, узкий сигарообразный фюзеляж, оканчивающийся двумя килиями-овалами на концах стабилизатора. В машине ощущалась мощь, гибкость, выносливость.

Проверить ее в деле командир 150-го бомбардировочного авиационного полка Полбин смог в 1942 году. Вначале были напряженные дни переучивания. Полбин много летал сам, учил товарищей. В каждом полете открывал новые возможности самолета. После приземления он немедленно доставал блокнот и заносил на бумагу еще не остывшие впечатления, чертил схемы заходов на цели, делал какие-то расчеты, а потом, когда идеи обретали логическую стройность, делился ими с летчиками полка.

— Удивительная машина, — не переставал повторять он. — Многое из того, о чем раньше и мечтать не приходилось, можно делать на «пешке». Только учтите, в пилотировании она строгая, фамильярностей не любит и не прощает.

Полк рвался на фронт, однако командование держало его покуда в резерве. Отработав с личным составом элементы полетов на Пе-2, Полбин решил пойти дальше и научить полк летать на новой машине ночью. В «верхах» к этому отнеслись с недоверием: на новой, еще малознакомой машине — и такие сложные полеты. Полбин упрямо стоял на своем, и покуда в руководстве ВВС обсуждали вопрос, летать ли на Пе-2 ночью, весь полк прошел курс обучения.

Полбин и тут не остановился. Блестящий летчик, превосходный командир, он был постоянно ищущим, вечно неуспокоенным человеком. Пока есть месяц-другой для переучивания, почему бы не освоить ночное бомбометание с пикирования? Тут и вовсе посыпались скептические замечания: невозможно-де, недоступно... А для полбинцев все выглядело возможным, доступным — было бы желание. Конечно, результаты ночного бомбометания оказались хуже результатов дневного, но зато какую пользу принесли экипажам...

В период комплектования полка командир столкнулся с такой проблемой: часть машин приходила с завода без тормозных решеток, то есть пикирование на цель оказывалось невозможным. Полбин поднял бучу. В штабе ВВС ему сказали: действительно, Пе-2 чаще всего применяется для сбрасывания бомб с горизонтального полета.

— Это же глупость! — Иван Семенович не стеснялся в выражениях. — Конструктор задумал и сделал прекрасный пикировщик, а мы летаем по старинке, не используем и половины его достоинств.

Он добился, что все самолеты стали приходить на аэродром с тормозными решетками.

Тем временем разворачивалось сражение на Волге. Полбин решил от имени полка написать письмо Верховному главнокомандующему с просьбой отправить личный состав на Сталинградский фронт. Разрешение пришло через несколько дней. В середине июля сорок второго полк перебазировался под Сталинград, на аэродром Гумрак, и вместе с истребителями вошел в состав особой группы.

Несмотря на огромные потери, враг рвался к крепости на Волге. От пикировщиков требовалось без промедления наносить бомбовые удары по скоплени-

ям гитлеровской техники, живой силы. Особенно беспокоил крупный склад горючего, спрятанный где-то в районе Морозовска. Здесь танки с крестами заправлялись и шли дальше, нанося урон нашим войскам. Уничтожить склад — значит дать передышку артиллеристам, пехотинцам, танкистам, которые смогут укрепить свои позиции. Но как найти этот проклятый склад?

Вылеты с фотографированием местности следуют один за другим. И вот цель обнаружена. В глубокий овраг врыты большие цистерны, тщательнейшим образом замаскированные. Полбина вызвали к вышестоящему начальству. Решался вопрос, какими силами атаковать и уничтожить склад.

— Предлагаю сколотить большую группу Пе-2 плюс другие подразделения и под прикрытием истребителей кинуть бомбы на склад, — предложил один из штабных работников. — Так сказать, массированный бомбовый удар.

Его поддержали. Конечно, нелегко выделить десятки машин, но, как говорится, игра стоит свеч, да и другого выхода нет.

— И все же выход есть, — сказал дотоле хмурившийся и молчавший Полбин.

— Сейчас Иван Семенович предложит нам услуги только своих орлов, — попробовал кто-то пошутить. — Они, дескать, все могут, все умеют.

Шутка повисла в воздухе.

— Полк здесь ни при чем, — откашлявшись, начал Полбин. — Нужны два экипажа, не более.

— Поясните, пожалуйста, — сказал после затянувшейся паузы начальник штаба.

— Много самолетов — много времени уйдет на подготовку. Да и серьезные потери могут быть от зениток. А эффект... он зависит от точности бомбометания. Можно парой Пе-2 сделать то, чего два десятка машин не смогут.

— Вы понимаете, какую ответственность берете на себя?

— Вполне. Разрешите изложить свой план...

Вспоминает ведомый Полбина о том памятном полете, тогда старший лейтенант, а ныне Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации Леонид Ва-

сильевич Жолудев, автор книги «Стальная эскадрилья»:

«Истребители взлетели вслед за нами и парами заняли свои места на флангах. К Морозовску подошли на высоте трех тысяч метров. Ничего необычного. Вдали промелькнули два Ме-109, по сторонам стали появляться разрывы ЗА¹ среднего калибра. Пока я иду в плотном строю справа и вижу сосредоточенное лицо командира, жду его команд. Наконец Полбин подает условный сигнал. Уменьшаю обороты двигателей, отстаю. «Яки» проскакивают вперед, делают змейку, гася скорость и осматривая воздушное пространство. Командир энергично разворачивает машину вправо, я повторяю его маневр с двухсекундной задержкой. Теперь мы действуем самостоятельно. Выпускаю тормозные решетки. Впереди самолета Полбина проносится Ме-109, но ему не до нас — на хвосте у него висит «як» из нашего прикрытия. «Мессершмитт» задымил, но наблюдать за ним некогда, тем более что вражеские зенитки усилили огонь.

Боевая черта, нанесенная на остекление нижней части кабины, наползает на глубокий овраг. Там, в его глубине, и расположен бензосклад. Штурман смотрит в прицел, отсчитывая угол начала ввода в пикирование. Не отрываясь от слежения за целью, бросаю взгляд вперед. Командира не видно, значит, он уже пикирует.

— Ввод!..

Подбираю сектора управления оборотами моторов — машина сама опускает нос. Дожимаю самолет штурвалом до нужного угла. Теперь вижу в прицеле маленький силуэт командирского самолета. Хорошо: иду след в след. Вот Полбин выводит машину из пикирования. Как лягут бомбы? Взрыв... еще один... Перелет метров пятьдесят! Скорее внести поправку... Почти инстинктивно отдаю штурвал от себя, увеличиваю угол пикирования.

Пора!

Нажимаю кнопку сброса. На выходе из пикирования резко накреняю самолет, жду взрывов бомб. И... о, ужас! Они падают с недолетом метров на сорок. Лихорадочно ищу причину ошибки. Надо было бросать, как всегда, без расчета на интуицию.

¹ ЗА — зенитная артиллерия.

У Полбина и у меня оталось всего по две бомбы. Только на один заход... Вслед за командиром боевым разворотом набираю высоту. Теперь кругом пестро от разрывов. Перед самолетом встает стена заградительного огня, кажется, что сквозь нее не проскочит и муха. Ругаю себя в душе за ошибку в первой атаке, когда никто и ничто не мешало бить хладнокровно, не торопясь, наверняка. Теперь все сложнее.

Со всех сторон, особенно впереди по курсу, вспухают грязно-бурыми комками разрывы зенитных снарядов. Самолет Полбина то и дело ныряет в пелену разрывов, и я временами теряю его из виду. В такие секунды сердце невольно сжимается: проскочит или нет? Ведь это непрерывная игра со смертью.

Снова вижу впереди силуэт Пе-2. Облегченно вздыхаю — на этот раз обошлось! Но командиру сейчас особенно трудно — зенитчики целятся по ведущему, ему первому надо прорываться сквозь завесу заградительного огня. Маневрировать же в таком огненном мешке почти бесполезно.

А самолет уже на самом коротком и самом опасном отрезке пути. Пройти этот участок не дрогнув, не свернув ни на градус, значит наполовину победить, потому что затем следует атака, ты сам наносишь по врагу удар всей мощью своего оружия. Принимаю решение сбрасывать бомбы только при полной уверенности в точности прицеливания. При малейшей неудаче — повторить заход.

Мельком вижу, как в отдалении проносятся какие-то истребители: не то из нашего прикрытия, не то вражеские. Но ни тем, ни другим рядом с нами сейчас делать нечего — здесь зона сильного зенитного огня. Тревожит другое: сквозь полосы дыма с трудом просматривается цель. Только бы ее не потерять, не прозевать момент ввода в пикирование!

Сигнал штурмана на атаку последовал как раз тогда, когда наш «петляков» буквально утонул в густом дыме. Не видно даже земли, не то что цели. В ту же секунду рядом оглушительно грохнуло, в глаза ударила ослепительная вспышка, раздался противный скрежет раздираемого осколками металла обшивки. Взрывной волной самолет бросило в сторону и вверх. Определять степень повреждения машины нет времени.

Привычно нарастает за фонарем гул воздушного потока. Побежала по циферблату стрелка высотомера, «съедая» десятки метров. Несколько секунд... и пикировщик выскакивает из дымной гущи. Панорама местности уже настолько знакома, что искать на ней ничего не надо, глаз сразу же зацепился за характерный излом оврага.

Уточняя угол пикирования, вношу небольшую поправку и намертво фиксирую штурвал. Теперь Пе-2 несется к земле как снаряд. Впереди, на этой же прямой, вижу самолет Полбина. Но вот командир выводит машину из пикирования, и она исчезает за верхним обрезом моего фонаря кабины. И в ту же секунду, когда я нажимаю кнопку сброса бомб, в овраге заметались яркие всполохи, я отчетливо увидел, как одна из цистерн раскололась, лопнула радужным пузырем. Там, куда послал свои бомбы командир, за клубился густой черный дым.

Выполняю разворот, а сам с нарастающей тревогой жду разрыва своих бомб. Почему так долго они падают? Ага! Две яркие вспышки освещают еще один ряд цистерн. Но вместо бушующего пламени чуть теплится вялый голубоватый огонек, нехотя лижет светлые бока огромных емкостей. Неужели сейчас погаснет эта блуждающая искорка?

И тут рвануло! В небо поднялся огненный факел. Пламя побежало по оврагу, захлестывая, заливая его нестерпимым сиянием. В глазах рябит, прыгают какие-то разноцветные точки, но я с трудом отрываю взгляд от этого феерического зрелища, догоняю машину командира и пристраиваюсь в пеленг. Иван Семенович улыбается, подняв вверх большой палец.

За линией фронта снизились до бреющего, на малой высоте пришли на свой аэродром, дружно вместе с истребителями сопровождения выполнили крутую горку и парами выполнили посадку. Бывший бензосклад горел долго. Вылетая на выполнение заданий в район Морозовска, мы больше недели наблюдали отблески пожара и даже на большой высоте ощущали запах гари...»

...Незабываемым для полбинцев стал воздушный бой в районе Миллерова, куда полк летел нанести удар по большому аэродрому противника. Исправных машин тогда насчитывалось пятнадцать. Тремя пя-

терками Полбин и его товарищи поднялись в воздух. Истребители их на сей раз не сопровождали — цель находилась далеко от линии фронта, «якам» не хватило бы бензина для возвращения обратно.

За линией фронта Пе-2 атаковала четверка «мессеров». Два из них полбинцам удалось сбить. Менее чем через полчаса над «пешками», по воспоминаниям одного из участников того боя, вился уже целый рой вражеских истребителей. Кто кого? Несомненное преимущество было у немцев. Однако, отразив десятки атак и не понеся потерь, Пе-2 вышли на цель и точно отбомбились. Теперь домой. Освободившись от груза и потратив половину топлива, пикировщики стали легче, а это вселяло надежду в успешную борьбу с «мессерами».

И здесь произошло самое страшное — почти кончились боеприпасы. Ведь бой шел почти два часа. Задние полусферы наших безоружных самолетов оказались удобной мишенью — лучше не придумать. Оставалось надеяться только на маневренные качества Пе-2.

Загорелось два пикировщика, вот-вот могла настать очередь других. Полбин покачал крыльями: смотрите, что я сейчас буду делать — и круто бросил самолет к земле. Остальные последовали его примеру и веером рассыпались в стороны. Некоторое время выиграно. Но «мессеры» вскоре нагнали «пешки» и парами стали нападать на них.

Атака следовала за атакой. Пикировщики уходили от огня, выполняя, казалось бы, невысказанные маневры, включая отдельные фигуры высшего пилотажа. На Пе-2 переворот через крыло и отрицательное пикирование! Запас прочности у петляковских машин оказался исключительным. Несколько «пешек» противнику удалось сбить, но какой ценой! Двадцать семь гитлеровских самолетов было разбомблено на аэродроме, пять истребителей враг потерял в бою...

Еще много вылетов, дорого обошедшихся фашистам, совершили Иван Семенович Полбин и его друзья. Разработанный Полбиным метод группового бомбометания с пикирования приносил неизменный успех. Эффективным стало использование другой полбинской идеи — непрерывного воздействия на

противника одиночными самолетами с круга, так называемой вертушки.

Всего несколько недель не дожил Иван Семенович до Победы. Ратный подвиг его трудно переоценить. В авиации его имя стоит рядом с именами таких асов, как А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб. Среди полбинцев одиннадцать Героев Советского Союза, несколько боевых генералов, заслуженные летчики-испытатели СССР и заслуженные пилоты СССР. Полк, ставший гвардейским, награжденный орденом Суворова, совершил более 5300 боевых вылетов, сбросил около четырех тысяч бомб, уничтожил сотни самолетов и танков, тысячи автомашин, большое количество живой силы врага. И это только один полк Пе-2!

Пикирующие бомбардировщики сражались на всех фронтах Великой Отечественной. Немало подвигов совершили на них снайперы бомбометания. Ну разве не достоин восхищения такой факт? Экипаж Героя Советского Союза Николая Даниловича Колесникова, начав летать в мае 1943-го и закончив войну 9 мая 1945 года, все 725 дней летал в одном составе, на одной машине с бортовым номером 39.

Колесников — земляк Петлякова. Работал токарем в Таганроге, здесь же поступил в аэроклуб. Сражался с гитлеровцами на Балтике, защищал колыбель революции — Ленинград. Как и Полбин, разработал свой метод подготовки летчиков-пикировщиков, справедливо полагая, что экипажу Пе-2 надо обладать рядом особых качеств. С высоты 3 тысячи метров он учил бросать бомбы в «крест» — цель параметрами 10×10 метров. Если летчик укладывал в «крест» две бомбы из четырех — значит, он готов к самостоятельным вылетам.

Однажды Колесников устроил показательный «бой» — один Пе-2 против трех истребителей. «Яки» так ничего и не смогли сделать с выполнявшим фигуры высшего пилотажа пикировщиком.

Богат послужной список «Петлякова-39». Много раз враг ощущал силу колесниковских бомбовых ударов. В прибалтийском порту Либава колесниковцы уничтожили подводную лодку. Был случай, когда бессменный экипаж выполнил боевую задачу и дотя-

нул до родного аэродрома с пробитым бензобаком, на одном барахлившем моторе.

В наши дни в письме сестре Петлякова Инне Михайловне заведующий одной из ленинградских юридических консультаций Николай Данилович Колесников сообщал: «Из всех советских самолетов, мне, что называется, по душе Пе-2. Чудо-машина, не просто бомбардировщик, а скоростной, маневренный, устойчивый, легко управляемый... Он был предназначен для «тонкой» работы и прекрасно с нею справлялся...»

Нельзя без волнения читать страницы воспоминаний Алексея Григорьевича Федорова — бывшего командира 241-й бомбардировочной ордена Кутузова Речицкой авиадивизии.

Интересно, что в декабре 1941 года Федоров, тогда командир отдельного 9-го авиаполка, прилетел в волжский город для получения Пе-2 и там встретился с Петляковым. Как писал позднее Алексей Григорьевич, «Петляков вел беседу просто, непринужденно и очень тактично. Он интересовался, как наш полк овладевает бомбометанием с пикирования, какие имеются претензии к машине при ее вводе и выводе из угла пикирования, как ведет себя самолет при взлете с полной бомбовой нагрузкой, не разворачивает ли его вправо, как справляются летчики с пилотированием, если выходит из строя один из двигателей.

На каждый вопрос я старался дать полный ответ, передать без «сглаживания» мнения о самолетах и летных экипажей, и наземного состава полка... Я сообщил, что и при крутом пикировании самолет ведет себя весьма устойчиво: ни рысканья, ни тенденции к самопроизвольному выходу из пике мы не отмечали. Но вот «просадка» после начала выхода из крутого пикирования довольно большая. Из-за этого летчику приходится думать, хватит ли для выхода запаса высоты, если он атакует цель под углом в 60—70 градусов.

Все ответы Владимир Михайлович слушал внимательно, уточнял детали...»

Летчики дивизии не раз показывали образцы исключительного героизма. Пикировщик Юрия Горбко был подбит, но мужественный командир сбросил бомбы на вражеский объект и только после этого совер-

шил посадку на торфяное болото. Пе-2 напоролся на пеню, загорелся, у командира оказались переломаны ноги, сам он был вжат в сиденье. Вылезти он не мог даже с помощью товарищей. Ценой собственной жизни он спас жизнь штурмана и стрелка.

6 октября 1943 года Алексей Свиридов совершал свой двести третий вылет. Ему было поручено в составе полка уничтожить скопление эшелонов на железнодорожном узле Гомель. Несмотря на плотный зенитный огонь, Свиридов сумел поднять на воздух эшелон с боеприпасами. При повторной атаке снаряд разорвался в пилотской кабине, смертельно ранив командира и штурмана Михаила Павлова. Истекавший кровью Свиридов нечеловеческими усилиями вывел машину из пикирования. Но сил уже не оставалось. «Алексеев, прыгай!» — приказал он стрелку-радисту. Но не умеют советские воины бросать товарищей в беде. Григорий Алексеев остался в кабине. Самолет врезался в землю, стрелка-радиста отбросило на кроны деревьев и тем спасло. Летчику Алексею Свиридову и штурману Михаилу Павлову посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. А через два года Героем Советского Союза стал и Григорий Алексеев.

Павел Дельцов на Курской дуге совершил, казалось бы, невозможное. В низкую облачность с высоты менее 200 метров он решил бомбить мост. Взрывная волна с силой подбросила его пикировщик, но летчик сумел с честью выйти из положения. Герой Советского Союза Павел Дельцов еще не раз отличился в боях. Ему удалось разбомбить мост через Березину и отрезать отступающие гитлеровские части. Он же в победном сорок пятом уничтожил логово Гиммлера — штаб.

Хочется привести и такой эпизод боевых действий дивизии. Шел один из последних апрельских дней 1945 года. Под вечер штаб получил дополнительное боевое распоряжение: подготовиться к нанесению удара по объектам в центре Берлина.

Вскоре снайперы-пикировщики, ведомые подполковником Героем Советского Союза М. Воронковым и полковником А. Якобсоном, а также штурмовики гвардии майора Н. Петрова вылетели на бомбардировку взлетно-посадочной полосы у парка Тиргар-

тен в центре Берлина. Полоса была подготовлена для взлета правительственных самолетов на случай бегства руководителей фашистского рейха. В результате прямого попадания нескольких бомб взлетная полоса была выведена из строя.

Бомбовыми ударами 241-я дивизия обеспечила продвижение частей 5-й ударной армии, в числе первых вошедшей в Берлин. Семьдесят два пикировщика, сопровождаемые сотней истребителей, вылетели на Берлин. Многие из членов их экипажей начинали свой ратный путь с обороны Москвы на Пе-3. И вот теперь под крылом фашистская столица, окутанная черно-серым дымом пожарищ. Наступила расплата за кровь и разрушения, за гибель миллионов людей. Бомбы точно ложатся в цель...

30 апреля 1945 года майор Р. Сулейманов поднял эскадрилью в небо и атаковал мост через Шпрее, расположенный в центре Берлина. Вытянувшись эллипсом, Пе-2 обрушили удар по пролетам моста, и он рухнул в свинцовые воды реки...

Всю войну летал стрелком-радистом москвич, Герой Советского Союза Натан Борисович Стратиевский. Его родной 96-й гвардейский бомбардировочный авиационный Сталинградский Краснознаменный ордена Кутузова полк прошел огонь и воду, множество раз доказывая силу техники, доверенной ему. История прославленной части — перед глазами Стратиевского, лично сбившего пять вражеских машин и пять — в группе, совершившего более сотни разведывательных вылетов.

«Памятны эпизоды первых двух военных лет, — рассказывает Натан Борисович. — Истребителей прикрытия в небе было недостаточно, приходилось нашим «пешкам» трудно. Тогда-то и выработались приемы ведения боя и бомбометания. Летчики научились хитро маневрировать, сбивать с толку гитлеровские «мессершмитты». Наш командир Сергей Алексеевич Егоров и сменивший его Александр Юрьевич Якобсон много сделали для боевой выучки летного состава. 96-й полк Пе-2 гремел на фронтах».

Н. Б. Стратиевский вспоминает случай, не имеющий повторения в Великой Отечественной войне. 19 сентября 1941 года в полк прибыл представитель командования Юго-Западного фронта. Он сообщил,

что в районе киевского аэропорта Борисполь находится в окружении большая группа советских войск, с которой нет никакой связи.

Экипаж лейтенанта А. Смирнова, штурмана старшего лейтенанта А. Меркурьева и стрелка-радиста сержанта Н. Стратиевского получил задание перелететь через линию фронта, найти окруженную группировку, сбросить вымпел с радиоданными и вернуться назад. Пе-2 прошел за облаками линию фронта, не долетая до Киева, пробил облачность и вышел на Днепр. Здесь летчики увидели скопление наших войск. Вдруг по самолету открыли огонь. Стреляли, увы, свои — в тот период войны наземные войска плохо знали Пе-2. Самолет приняли, очевидно, за вражеского разведчика.

По команде Алексея Смирнова был сброшен вымпел. Огонь резко усилился. Световой день кончался, летать ночью экипаж не мог, и тогда командир принял решение садиться на аэродром. Едва приземлились, Стратиевский вылез из кабины с пистолетом в руках — нужно быть готовым к любым неожиданностям. К самолету направился человек в летной форме. Увидев звезды на киях фюзеляжа и услышав русскую речь, он крикнул:

— Улетайте, ребята, здесь бомбят!

Осмотревшись, экипаж увидел поодаль понуро стоящих «ишаков», как часто называли истребители И-16. Почти все они были непригодны к воздушному бою. Подъехала машина командира авиадивизии. Смирнов доложил ему о полученном задании. Тот поблагодарил летчиков и добавил:

— Завтра вам непременно надо вернуться.

Пе-2, на котором прилетел экипаж, выглядел, надо сказать, плачевно: изрешеченный пулями и осколками, с пробитым бензобаком, поврежденными винтами. Кое-как подготовились к вылету, деревяшками законоплатили дыры. Помогали в этом «безлошадные» летчики-истребители.

Ночевали все вместе на соломе. Оставшиеся без машин истребители говорили, что попробуют пробиться из окружения. Один из них неожиданно спросил:

— Какая бомбовая нагрузка у Пе-2?

Услышав ответ, кивнул головой и придвинулся ближе к Смирнову.

— Сейчас вы пусты. Значит, человек семь можете взять на борт?

— Ты что, смеешься? Максимум одного могу посадить к стрелку.

Истребители окружили командира и штурмана:

— Братцы, выручайте, придумайте что-нибудь. Летчики позарез нужны фронту, а мы тут загораем.

И Алексей Смирнов, впоследствии Герой Советского Союза, решил рискнуть. Получив наутро соответствующее разрешение, он разместил двоих летчиков в своей кабине, четверых — в кабине стрелка-радиста, и одного — в... бомболожке, привязав его веревками. С огромным трудом бомбардировщик взлетел и, набрав высоту, взял курс через линию фронта.

Вывести на Пе-2 из окружения семерых летчиков — случай и в самом деле уникальный. Кто они, эти спасенные, какова их дальнейшая судьба, долгое время оставалось неизвестным. И вот несколько лет назад в Москве на встрече ветеранов 16-й воздушной армии слово предоставили Герою Советского Союза Ивану Ивановичу Кобылецкому. Он рассказал, как его с товарищами вывез из окружения неизвестный экипаж Пе-2.

В перерыве к нему подошел Натан Борисович Стратиевский, на пиджаке у которого также горела Золотая Звезда.

— Разрешите представиться, — сказал он. — Бывший стрелок-радист того самого «неизвестного» экипажа.

Надо ли описывать, с какой радостью обнялись и расцеловались ветераны!

...Мы сидим в квартире Н. Б. Стратиевского на старом Арбате и листаем альбом с фотографиями военной поры. Альбом необычен. Называется он так: «Боевой день бомбардировочного авиаполка».

«В начале сорок второго года на Юго-Западный фронт прибыл кинооператор-хроникер Давид Михайлович Ибрагимов, — рассказывает мой собеседник. — Попросился в авиацию, стал регулярно снимать будни летчиков. Тяготел он к нашему полку. Не потому, наверное, что мы какие-то особенные люди, а в силу то-

го, что мог летать на Пе-2, фиксировать на пленку фрагменты подлинных боевых действий. За участие в вылетах на бомбежку врага Ибрагимов получил две правительственные награды. Третьей он удостоился за операторскую деятельность.

Однажды у него появилась идея сделать фильм об одном боевом дне нашего полка. Были отсняты многие метры пленки, смонтированы впечатляющие кадры и 17-минутный фильм показан личному составу. Одна из его копий хранится у меня по сей день. По-прежнему не могу без волнения смотреть фильм... За эту работу кинооператор был удостоен Государственной премии СССР.

Давид Михайлович Ибрагимов живет и работает в Саратове. Мы переписываемся, часто вспоминаем наши вылеты на Пе-2...»

На пикирующих бомбардировщиках летали и женщины. Свыше тысячи боевых вылетов совершил 125-й гвардейский Борисовский орден Суворова и Кутузова полк имени Героя Советского Союза Марины Расковой. Легендарная летчица, член экипажа самолета «Родина», совершившего в 1938 году исторический перелет из Москвы на Дальний Восток, Марина Раскова в те годы хорошо знала Петлякова. В войну летчица вместе со своими боевыми подругами села за штурвал Пе-2. Она командовала полком до самой гибели в январе 1943 года.

Женский полк сбросил на противника около тысячи тонн бомб. Начав полеты на Волге, он уничтожал оборонительные сооружения, технику и живую силу гитлеровцев на Северном Кавказе, громил врага в дни Орловско-Курской битвы, участвовал в освобождении Белоруссии, Прибалтики, Восточной Пруссии. Героями Советского Союза стали особо отличившиеся летчицы Галина Джунковская (Маркова), Мария Долина (Мельникова), Антонина Зубкова, Надежда Федутенко, Клавдия Фомичева. Десять лучших женских экипажей участвовали в Параде Победы на Красной площади.

Боевой авторитет Пе-2 был исключительно высок. В этом не раз могли убедиться работники петляковского КБ, выезжавшие на фронт в составе инженерных бригад.

Весной сорок третьего года Владимир Михайлович

Барышев находился недалеко от Смоленска, в городе Ярцево. Здесь он занимался «лечением» моторных рам «пешек». Иногда рамы давали трещины в местах сварки, на них накладывались металлические корсеты, скрепленные болтами. Способ, что и говорить, не самый прогрессивный, но в условиях полевых аэродромов иного не придумали.

Однажды Барышев сидел на лесной опушке и наблюдал за Пе-2, возвращавшимися с задания. На посадку шло звено пикировщиков. Сильнейший боковой ветер затруднял посадку. Как-то справятся с «боковым» летчики? Первая машина, отодрав козла, приземлилась нормально. Вторая последовала ее примеру. А вот третья... третья ударилась о землю правым колесом шасси, пошла боком по полосе и наконец остановилась. Ее отбуксировали в сторонку. К дальнейшим полетам непригодна — определил Барышев, подбежав к раненой «пешке». Требуется серьезный ремонт.

— Где тут руководитель бригады КБ? — громко крикнул командир авиачасти.

Барышев отозвался.

— Скажи, инженер, будет летать самолет? — возбужденно спросил командир.

— Нет, не будет, — честно признался Владимир Михайлович. — Нуждается в серьезной починке.

— Так почини, инженер, — нажимал тот. — Ты знаешь, как нам нужны эти машины — Смоленск освобождаем.

— В полевых условиях невозможно.

— Инженер, я тебя прошу, мы все тебя просим, — умолял командир. — Ну сделай что-нибудь...

Сколько лет прошло, а Барышев и сейчас видит молящие глаза командира авиачасти, который, наверное, за всю жизнь никого так не упрашивал, как молодого инженера петляковского КБ на полевом аэродроме весной сорок третьего. И как переживал он, как безнадежно горестно махнул рукой, услышав окончательный приговор самолету! Барышев, впрочем, переживал не меньше летчика.

И какой же радостью стучало сердце Владимира Михайловича Барышева спустя два года, когда он увидел идущую атаковать Берлин армаду Пе-2, господствующую в небе. Быть может, в одном строю

с этими пикирующими бомбардировщиками шел и отремонтированный самолет, которого так не хватало летчикам в период освобождения Смоленска...

Снискавшие славу пикирующие бомбардировщики в какой-то мере заслонили собой другую машину Петлякова — ТБ-7, названную после его гибели Пе-8. Но и у этого самолета, бомбившего в первые месяцы войны Берлин, интересная биография.

Тяжелый бомбардировщик сотрясался всем своим многотонным телом. Сбоку полыхали молнии, наваливались свинцовые грозовые тучи. Самолет всеми силами старался избежать их. Встреча с грозой не сулила ничего хорошего, тем более что выполнялось специальное задание, требовавшее от летчиков максимальной осторожности. Так начался перелет за океан, имевший важное значение для судеб войны и мира.

В начале мая сорок второго года майор Эндель Пусэп получил приказ тщательнейшим образом подготовить Пе-8 к перелету за океан. Подготовка шла в обстановке полной секретности. Выбрав по совету главного конструктора И. Ф. Незваля машину с моторами АМ-35, более надежную, нежели с дизельными двигателями, летчик и техники занялись своим делом. Они всесторонне проверили узлы, установили дополнительные топливные баки и кислородные баллоны. Затем потянулись дни мучительного ожидания летной погоды. С утра экипаж готовился к вылету, к вечеру следовал отбой. Наконец сводка синоптиков удовлетворила руководителей полета. Пе-8 стартовал с подмосковного аэродрома.

...Высотомер показывал 6 тысяч метров. Появились звезды. Пилоты и пассажиры сидели в кислородных масках. Пусэп включил автопилот и перевел дух. Все дни, предшествовавшие вылету, он думал: кто же его пассажиры, кого ему доверяют доставить в Англию и в США? И только сегодня, увидев их воочию, понял, насколько серьезно задание. Дипломатическая миссия во главе с наркомом иностранных дел летела, как понимал Пусэп, на важнейшие переговоры, связанные с открытием второго фронта. Про него толковали и военные, и политики, и даже маль-

чишки-школяры. «Тянешь, как со вторым фронтом», — говорили тогда в тех случаях, когда хотели упрекнуть кого-то в медлительности...

Штурманы Сергей Романов и Александр Штепенко по секстанту вели наблюдения и расчеты, искали по рации необходимые для ориентации сигналы. Самолет приближался к берегам Швеции. Справа внизу виднелись города и поселки, не тронутые войной. Было как-то странно видеть на земле сотни ярко светящихся точек.

Неожиданно бортмеханик доложил: в баках остается меньше половины горючего — так, во всяком случае, показывают приборы. Пусэп встревожился. Вскоре он понял причину быстрого расхода топлива — дул сильный лобовой ветер, съедавший скорость.

Наступил рассвет. И вот новое осложнение — утечка масла в четвертом моторе. В таком сложном полете никакая подготовка не гарантирует полного спокойствия. Командир решил отклониться на юг, сокращая расстояние до посадочного аэродрома. Самолет спустился ниже. Все с облегчением сняли кислородные маски. Бензина оставалось примерно на час. В отдалении уже виднелся Эдинбург, широкий залив. Оставалось перелететь его — и можно садиться на аэродром Тилинг. Здесь делегацию и экипаж ожидала торжественная встреча.

Затем последовала поездка в Лондон для уточнения дальнейшего маршрута. Летчики получили карты Атлантического океана. Пе-8 перелетел на один из лучших аэродромов Англии Прествик. Машина была облегчена, а бензина взято сверх нормы.

Полет через океан требовал соблюдения всех правил предосторожности. Летчики и пассажиры надели спасательные жилеты, а точнее, воротники американского производства, кем-то метко прозванные «мисс Мэй». Воротник, когда его надували, оттопыривался на груди и поразительно походил, по мнению знатоков, на бюст голливудской кинодивы мисс Мэй.

Полет в сторону Исландии в ветер и дождь, посадка в Рейкьявике, трудный взлет (короткая для Пе-8 полоса была обращена к морю и кончалась обрывом, взлетали на полном форсаже, при этом едва не задели крылом винты выстроившихся в ряд самолетов), бро-

сок через большую воду в Гренландию потребовали от Пусэпа и его товарищей особого мастерства и выдержки.

Последний участок пути — через Канаду в Вашингтон. Погода вновь не благоприятствовала полету — сильный туман. Заключительный отрезок самолета шел на высоте нескольких сот метров. Один перегревшийся мотор пришлось выключить. Долгожданная посадка в столице США. Позади 5 тысяч километров, из них 3 тысячи — над океаном. И машина и люди выдержали серьезный экзамен...

Всего за годы войны с заводских сборочных стапелей сошло около 80 тяжелых бомбардировщиков. Могло сойти и больше. Но рождался и делался самолет в трудных условиях. Неясно было, в какой степени необходим он ВВС. К тому же следует учесть расход дефицитного дюралюминия. Специалисты подсчитали: три самолета Пе-8 требовали почти столько же металла, сколько полк штурмовиков или истребителей. И тем не менее интерес к Пе-8 не угасал никогда.

Весной сорок второго года произошло слияние производств, выпускавших Пе-2 и Пе-8. Если говорить точнее, выпуск тяжелых бомбардировщиков практически свернули. Завод возглавил один полный директор — К. ...Окулов вернулся в Москву, в распоряжение наркомата.

В начале июня на квартире Окулова зазвонил телефон.

— Василий Андреевич? Здравствуйте. Это Поскребышев. Сейчас с вами будет говорить товарищ Сталин.

Через мгновение в трубке раздался негромкий, с характерным придыханием голос.

— Товарищ Окулов, вы были директором завода, — Сталин назвал город на Волге. — А вы большие машины строили?

— Строил, товарищ Сталин.

— А сейчас почему не строите?

Окулов замешкался.

— Стапеля сохранились? — не стал ждать Сталин.

— Кажется, сохранились.

— Кажется... Сколько машин можно делать в месяц? Пять — можно?

— Вполне.

— Хорошо.— И в трубке слышались гудки.

Вскоре Окулов вернулся на завод и сменил на директорском посту К. Видимо, решение продолжать строительство тяжелых бомбардировщиков пришло после успешного полета советских дипломатов за океан.

Пе-8 выпускались в четырехмоторном варианте, без агрегата центрального наддува. Конечно, по летным характеристикам они уступали пятимоторным самолетам, но именно эти машины выполняли боевые полеты. Вот что пишет В. Б. Шавров в своем фундаментальном исследовании «История конструкций самолетов в СССР»: «Авиация дальнего действия (АДД) выполнила ряд операций на этих самолетах... Впервые, и притом раньше, чем в США и в Англии, были подняты пятитонные бомбы, хотя действия самолета в наших условиях часто бывали скорее тактические, чем стратегические. В мае 1943 года на нем бомбили Кенигсберг, а на Курской дуге в июле 1943 года пятитонные бомбы сбрасывались на немецкую ударную группировку».

Через несколько лет после войны Пе-8 еще раз продемонстрировал свои возможности. Он помог посадить на дрейфующую льдину полярников арктической станции СП-2. Затем Пе-8 стал как бы летающей цистерной. Он возил бензин с Большой земли на арктические аэродромы, откуда самолеты летали на льдину. Окончив работу, Пе-8 вернулся в Москву, покрыв без посадки 5000 километров.

...Летом сорок пятого года в «Правде» появилась фотография самолета Пе-2 с лаконичной, исчерпывающей надписью: «Оружие Победы». В определенной степени это относится и к другому детищу Петлякова — тяжелому бомбардировщику, спустя полтора месяца после начала войны бомбившему Берлин.

Читатели помнят: едва начался серийный выпуск Пе-2, главный конструктор тут же занялся модификацией самолета. Он прекрасно понимал: машина не проходила опытных испытаний, сразу пошла в массовое производство, и потому столь оправданным выглядело стремление незамедлительно улучшить ее

характеристику, отдельные узлы. Эта работа продолжалась и после гибели руководителя КБ, велась всю войну.

Преемником Петлякова стал Изаксон. В апреле 1942 года его сменил Путилов. Через год главным конструктором по серийному производству и модификациям Пе-2 назначили Мясищева. Ученик Петлякова, Владимир Михайлович Мясищев много сделал для становления КБ, воплотив в модифицированном Пе-2 ряд собственных смелых идей. Все трое хранили о Петлякове самые теплые воспоминания, все трое ценили в нем редкостный дар конструктора, инженера, высокие качества человека, и потому Пе-2 была для них кровно близкой машиной.

В конце весны сорок третьего с завода откомандировали в ЦАГИ небольшую группу специалистов во главе с начальником бригады крыла Ефимом Осиповичем Бару. Бару был яркой личностью. Невероятно темпераментный, исключительно добросовестный, большой патриот, он искренне любил Петлякова, в трудные моменты находился рядом с ним. Ефим Осипович считал своим долгом продолжать дело, начатое товарищем, не считаясь с затратами сил и энергии.

В ЦАГИ группа Бару прибыла с двумя конкретными заданиями. Первое — спроектировать крыло Пе-2 из заменителя металла (военным авиазаводам не хватало дюралю — отсюда и попытка найти ему замену). Новые крылья были изготовлены, испытывались, но из этой затеи ничего не вышло. Высоких нагрузок они не выдерживали.

Другое задание связывалось с попыткой установить на Пе-2 стартовые пороховые ускорители для уменьшения разбега. Ведь базировались самолеты на непригодных аэродромах, без удобных взлетно-посадочных полос, зачастую прямо в поле. Уменьшение разбега означало в какой-то степени продление жизни пикировщиков. Изготавливались пороховики в известной фирме А. Г. Костикова — одного из создателей «катюш», а за разработку подвески на них, автоматики и управления отвечала группа Бару.

Внешне все выглядело интригующе. По всему размаху крыла подвешивались, как бомбы, пороховики, напоминавшие аккуратно распиленные бревна-кругляши. Распиленные — отнюдь не образ. Когда поро-

ховики не подходили размерами, представители фирмы Костикова пилили их обыкновенной ножовкой. Стартовые ускорители имели навинчивающиеся сопла и электрическую систему синхронности зажигания — пожалуй, самую главную в эксперименте.

Программа полетов осуществлялась совместно со специалистами Лётно-испытательного института. Испытывал необычный самолет Марк Лазаревич Галлай, вернувшийся с фронта, где он летал на «пешках». Вначале он заставлял Пе-2 бегать по полосе, включая пороховики. Затем начались полеты. Во время разбега летчик включал все восемь пороховиков, они дружно вспыхивали и давали тягу, направленную вниз под углом 30 градусов, придавая машине дополнительную подъемную силу. Все это весьма напоминало полеты на пороховой бочке. И в самом деле, полеты были не безопасными, случались взрывы. Пороховые заряды зачастую срабатывали одновременно. Словом, от дальнейших экспериментов отказались, хотя и удалось достичь значительного сокращения разбега на взлете.

Уже упоминавшийся Пе-2М с опущенным фюзеляжем доводился на эвакуированном заводе, но развития не получил. Среди новых, не нашедших воплощения вариантов использования Пе-2 существовали и такие, как Пе-2 Ш (штурмовик), Пе-2 с убираемыми лыжами, Пе-2 со специальной стрелковой установкой МВ-3... Выпускались серией Пе-2ФТ («фронтовое требование») с убранными тормозными решетками, Пе-2ФЗ («фронтовое задание») с новой кабиной штурмана и новой стрелковой установкой под березинский пулемет, Пе-2ВИ (высотный истребитель) — одноместный, с герметической кабиной...

Достаточно сил до лета 1943 года потратил на модификацию Пе-2 Александр Иванович Путилов. Самолет обладал такими качествами и возможностями, что его из пикировщика переделывали в высотный истребитель, разведчик, «чистый» бомбардировщик... Заменялись двигатели, менялись вооружение, оборудование, число членов экипажа.

Затем за дело взялся Владимир Михайлович Мясищев. Одна из его модификаций Пе-2 — Пе-2Б, трехместный пикирующий бомбардировщик. В конструкцию самолета Мясищев внес ряд изменений. Эти се-

рийные машины обладали скоростью 540 километров в час на высоте 4 тысячи метров, дальностью 1400 километров, потолком 8 тысяч метров, бомбовой нагрузкой 600 килограммов. А мясищевский двухместный Пе-2И (штурман являлся и стрелком) стал, по сути дела, новым самолетом. Во время государственных испытаний он развил скорость 656 километров в час и мог состязаться с лучшими истребителями.

На самолете Пе-2 проводились опыты по улучшению летных характеристик с помощью дополнительного жидкостного ракетного двигателя (ЖРД). Опыты удивительные по смелости и значимости, хотя практическая их польза выявилась позднее.

«Главным конструктором реактивной установки для самолета Пе-2 был С. П. Королев,— пишет в своей книге «Советские авиационные конструкторы» доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.— Он сделал первые наброски, начальные прикидки размещения реактивных установок на этом самолете. Несколькими линиями была обозначена схема бомбардировщика — фюзеляж, крыло с двумя моторами под ним, двухкилевое оперение; камеры сгорания и сопло, откуда истекают горячие газы, в целях безопасности размещались в хвосте, а самая тяжелая часть системы — баки с кислотой, которую предполагалось брать на борт сотнями килограммов,— в средней части фюзеляжа, чтобы не нарушилась центровка самолета. Для подачи топлива в камеру сгорания предполагалось использовать привод от двигателя самолета. Во всем реактивная установка была автономной и работала независимо от самолетных систем. Для введения реактивной установки на самолете предполагалось осуществить минимальные переделки, чтобы не ухудшить аэродинамических характеристик.

Окончательный расчет самолета с реактивной установкой РУ-1 был утвержден 24 мая 1943 года. Во введении к этому расчету Сергей Павлович Королев писал, что РУ-1 является совершенно новым техническим агрегатом, впервые осуществленным на самолете для испытания и отработки реактивного двигателя в летных условиях.

В том же году на одном из авиационных заводов был изготовлен самолет с этой установкой. Экипаж

самолета состоял из трех человек: летчика, инженера-экспериментатора (вместо штурмана обычного боевого самолета) и еще одного инженера вместо стрелка-радиста. Для проведения испытаний была назначена комиссия. В ее состав входили В. П. Глушко и создатель реактивной установки С. П. Королев. Пилотировал самолет-бомбардировщик Пе-2 с РУ-1 на борту Г. А. Васильченко.

Летные испытания предусматривали выполнение широкой программы, которая достигала 110 полетов...

Испытания принципиально новой силовой установки в период зарождения реактивной авиации заняли два года. Первый полет с включенной реактивной установкой Пе-2 совершил 1 октября 1943 года. Установка в полете была включена в течение двух минут, а скорость самолета увеличилась на 92 километра в час. Через день самолет вновь взлетел в воздух, установка работала в течение трех минут. 4 октября самолет с включенной реактивной установкой шесть раз взлетал с бетонной полосы. При этом производились замеры взлетной дистанции и длины разбега самолета. В качестве инженера-испытателя, включавшего и выключавшего установку, в полетах принимал участие Сергей Павлович Королев.

Имелся также вариант оснащения серийного самолета Пе-2 реактивной установкой, размещенной в задней части гондол поршневых двигателей. В этом случае уменьшалась длина кислородных трубопроводов высокого давления, и вся компоновка становилась более простой и доступной для проверки и осмотра. Кислотные баки предполагалось размещать в отсеке центроплана, баки имели аварийный слив... Масса такого самолета составила бы 9325 килограммов, то есть была близкой к массе самолета-бомбардировщика того периода.

По замыслу С. П. Королева, машина поднималась до высоты 9—10 тысяч метров и совершала горизонтальный полет при работе поршневых двигателей. Обнаружив противника, летчик должен был перевести поршневые моторы на режим полного газа, включить реактивные двигатели на полную тягу и в короткое время набрать нужную высоту. Затем полет мог происходить при полной тяге на высоте 15 тысяч метров и максимальной скорости — до 785 километров в

час. Самолет Пе-2 превращался в реактивный. В начале 1944 года это не могло не поразить воображение, так как у лучшего истребителя фашистской Германии максимальная скорость на высоте 5 тысяч метров составляла 584 километра в час.

Однако этот интересный замысел не был реализован ввиду большой сложности предлагаемой модификации бомбардировщика.

В 1945 году двигатели РД-2 и РД-3 конструкции В. П. Глушко проходили стендовые испытания и устанавливались на самолетах Пе-2Р. Руководил испытаниями С. П. Королев, который с 1942 по 1946 год являлся заместителем В. П. Глушко по летным испытаниям».

К сказанному Александром Николаевичем Пономаревым остается добавить следующее. При испытаниях Пе-2 с ракетным двигателем однажды произошел взрыв. Сергей Павлович Королев едва не погиб...

Завидна судьба самолета, так много давшего нашей авиации. Завидна судьба человека, сконструировавшего его. Какую же главную, доминирующую черту личности Петлякова выделить? Чем ближе книга к концу, тем больше думаю над этим.

Вопрос, пожалуй, риторический. Что-то одно выдающееся у Петлякова трудно найти, у него все, как сейчас принято говорить, в комплексе. Талант? Несомненно. Богатые знания и опыт? Безусловно. Трудолюбие? Еще какое. Вопрос, кажется, снимается сам собой...

И все же рискну сформулировать определение: удивительная, бескорыстная, стоическая самоотдача. Любое дело, которым он занимался, становилось его жизнью, он растворялся в нем весь, без остатка. Ко многому приходя с опозданием (вот только смерть не успел попросить подождать), Петляков брался за дело с исключительной степенью ответственности. И потому как конструктор и человек он обладал высокой надежностью.

Цель творчества — самоотдача... Эти слова поэта прямо относятся к Владимиру Михайловичу Петлякову.

ТВОЙ СЫН, МОСКВА...

Летом 1971 года в Научно-мемориальном музее Н. Е. Жуковского готовилось торжественное заседание в честь восьмидесятилетия выдающегося советского авиаконструктора В. М. Петлякова. Когда об этом сообщили А. Н. Туполеву, он неожиданно сказал: «А я и забыл, что Володя почти мой ровесник...»

Туполев — эпоха в авиации. Петляков — в первых рядах тех, кто творил эту эпоху вместе с ним. И сегодня, на пороге девяностолетия знаменитого творца авиационной техники, мы с полным основанием говорим: имя Петлякова, погибшего в расцвете сил, не забыто.

В музее Н. Е. Жуковского на улице Радио, в том здании, где работал Владимир Михайлович, есть большой стенд, посвященный конструктору. Подлинные документы, редкие фотографии рассказывают о его славном пути, о становлении его личности. С редким тщанием готовили экспозицию работники музея, возглавляемые энтузиастом и знатоком авиации Надеждой Матвеевной Семеновой. В музей приходят письма с родины Петлякова — из Таганрога, из города на Волге, где жил и работал Владимир Михайлович в первый военный год, из других мест Советского Союза. У музея просят копии материалов, снимки — жизнь и творчество конструктора интересуют многих.

В Центральном доме авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе отражены дела легендарных «пешек». В Музее авиации Военно-воздушной Краснознаменной ордена Кутузова академии имени Ю. А. Гагарина в подмосковном Монино стоит крылатый экспонат Пе-2. Пикирующий бомбардировщик, отлетавший свсе, занял достойное место среди других самолетов. Не так давно он «сменил амплуа» и принял участие в съемках художественного фильма «Хроника пикирующего бомбардировщика».

Имя Петлякова тесно переплетается с именами прославленных летчиков, испытывавших его машины и воевавших на них. И в первую очередь — с именем И. С. Полбина. В 846-й школе Люблинского района Москвы, расположенной на улице, носящей имя дважды Героя Советского Союза И. С. Полбина, создан музей. Знакомясь с историей полка Пе-2, которым командовал славный летчик, ребята вспоминают человека, давшего жизнь одному из самых заслуженных советских самолетов. Подобные музеи есть и в других городах и районах нашей страны, в частности в Ульяновске, жители которого чтят своего земляка И. С. Полбина. Его имя носит Оренбургское высшее военное авиационное училище, где изучали азы летного мастерства Валерий Чкалов, Анатолий Серов, Юрий Гагарин. В училище также есть музей, в котором достойно представлены Пе-2.

Вклад Владимира Михайловича Петлякова в создание боевой крылатой техники по достоинству оценен государством, памятен нашему народу. В докладе Леонида Ильича Брежнева, посвященном двадцатилетию Победы над фашистской Германией, в частности, говорилось: «...советские конструкторы товарищи С. В. Ильюшин, В. М. Петляков, А. Н. Туполев, А. И. Микоян, А. С. Яковлев, С. А. Лавочкин... создали образцы современной военной техники. В результате советские воины получили... самолеты, позволившие нашим летчикам завоевать господство в воздухе».

Жизнь Петлякова вдохновляет деятелей искусства. Известный московский скульптор Зиновий Виленский сделал скульптурные бюсты конструктора и передал их музею Н. Е. Жуковского и предприятию, где в годы войны трудился конструктор.

В Таганроге одно из самых популярных учебных заведений — авиационный техникум имени В. М. Петлякова. Он расположен в здании бывшего Технического училища, некогда ставшем обителью знаний для будущего конструктора. Та же мраморная лестница, те же гулкие коридоры. Техникуму недавно исполнилось пятьдесят лет. Учащиеся поддерживают постоянную связь с семьей Петлякова. В одной из комнат выставлены фотографии и материалы, присланные им сестрами и дочерью Владимира Михай-

ловича. Много сил отдает этой работе директор техникума Сергей Иванович Клоков.

В новом районе Казани есть улица Петлякова. Она напоминает о том времени, когда в глубоком тылу ковалась Победа, когда в волжских, уральских, сибирских городах создавалось мощное оружие, с помощью которого наши воины били гитлеровцев. Она напоминает о вкладе в великую Победу конструктора первоклассных крылатых машин.

...А закончить книгу хочется стихами. Их автор — лауреат Государственной премии СССР поэт Василий Федоров. Василий Дмитриевич работал начальником мастерской на сибирском заводе, выпускавшем петляковские самолеты, встречался с конструктором в Москве, в послевоенные годы бывал в его доме. В строфах поэмы «Седьмое небо» — восхищение талантом, преклонение перед мужеством:

Здесь, что ни звук,—
Досрочная борьба.
Есть звук,
Как одиночная стрельба.
Есть звуки,
Долетающие слабо,
Есть звуки однозвучные,
Как залпы.

Есть звуки нижних,
Звуки верхних нот.
Бьет миномет,
Стрекочет пулемет.
Грохочет пушка.
На вершине хора
Все покрывает
Львиный рев мотора...

По малым звукам
Накопляя гром,
Что потрясет пстом
Дома и рощи,
Здесь строился Пе-2 —
Бомбардировщик,

Пикирующий
Под крутым углом.

Весь новенький,
Всего вчерашний,
Сиял он,
Приподняв крыла
И плексигласовые башни,
Высокие, как терема.
В нем было все для
удивленья,

Все, все —
От башен, дивных нам,
До хвостового оперенья
С двумя киями по бокам...

Не видевший
Ни звезд, ни облаков,
И страху и безверью
Не подвластный,
Его творил
Лобастый,
Коренастый,
Твой сын, Москва,
Владимир Петляков.

СОДЕРЖАНИЕ

Слово о конструкторе	4
Таганрогские годы	6
«Ко мне все приходит с опозданием»	21
Когда вам станет сниться высота	38
Первенец семейства ТБ	54
Надежные крылья	77
Познать непознанное	107
Истребитель становится бомбардиров- щиком	121
Светя другим, сгораю	144
В небе — «петляковы»	163
Твой сын, Москва...	189

ИБ № 1794

Давид Иосифович Гай

ПРОФИЛЬ КРЫЛА

Заведующий редакцией **М. Тесленко**

Редактор **И. Геника**

Художник **В. Бондарев**

Художественный редактор **Э. Розен**

Технический редактор **Л. Маракасова**

Корректоры **Т. Горячева, А. Конькова**

Сдано в набор 29.09.80. Подписано к печати 27.03.81. Л93844. Формат 84×108¹/₃₂. Бумага типографская № 1. Гарнитура «Журнальная». Печать высокая. Усл. печ л 10,92. Уч.-изд. л 10,21. Тираж 75 000 экз. Заказ 549. Цена 50 коп.

Ордена Трудового Красного Знамени
издательство «Московский рабочий».
101854, ГСП, Москва, Центр,
Чистопрудный бульвар, 8.

Ордена Ленина
типография «Красный пролетарий».
103473, Москва, И-473, Краснопролетарская, 13.

50 коп.

МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ