

# "СТО ТЫСЯЧ НОВЫХ ТУПОЛЕВЫХ"

Валентин Анатольевич Белоконь, ©

выпускник ФТФ МГУ/МФТИ,  
член Национального комитета по теоретической и прикладной механике,  
академик Академии космонавтики



Скапа-Флоу



*"Сталин уделял внимание авиации ежедневно..."*  
(Шахурин А.И. - нарком авиапрома в 1939-46 гг.  
[Крылья победы, Москва, 1990]).

*"Германо-советская дружба теперь установлена окончательно..."*

*Оба государства желают, чтобы мир был восстановлен и чтобы Англия и Франция прекратили абсолютно бессмысленную и бесперспективную борьбу против Германии.*

*Если, однако, в этих странах возьмут верх поджигатели войны, то Германия и СССР будут знать, как ответить на это.*

*Я хотел бы отметить исключительно сердечный прием, оказанный мне советским правительством, и в особенности Сталиным и Молотовым".*

(Фон Риббентроп - для ТАСС [Правда, 30 сентября 1939 г.]).

*"17.X.40 г. Правительством СССР было принято решение о сооружении в Минске и Могилеве, то есть в непосредственной близости от границы с Германией, крупных авиапредприятий по производству боевых самолетов и авиадвигателей".*

[Самолетостроение в СССР, книга II, ЦАГИ, 1994].

*1937 год. Медленно, но верно разгорается Вторая Мировая. Это сказывается на гонке авиационных вооружений. Среди лидеров этой гонки - Андрей Николаевич Туполев. Он Герой Труда, Главный Конструктор ЦАГИ, Главный инженер Авиапрома. Его аэропланы: АНТ-6 (ТБ-3), АНТ-14, АНТ-20 (Максим Горький), АНТ-22 (МК), АНТ-25 (РД), АНТ-40 (СБ), АНТ-42 (ТБ-7), АНТ-44 (МТБ) - лучшие в мире. Создаются еще лучшие. Но с периодом этих успехов совпадает нечто нелепое: кося политическими репрессиями настигает цвет научно-технической интеллигенции страны социализма. 21 октября 1937 года Туполев объявляется "врагом народа". По этому поводу виднейший большевик Федор Раскольников в письме к вождю восклицает: "Где лучший конструктор советских самолетов? Вы не пощадили даже его..."*

*В Кремле ищут пропагандистское "обоснование" для успокоения недоумевающих строителей коммунизма. И находят. Кадровикам организации авиапрома предписано очаровывать выпускников авиационных ВУЗов таким лозунгом: "На смену вредителю Туполеву встанут 100 тысяч новых Туполевых!"*

*Время шло, а новых Туполевых не вставало. Разве что таковыми следовало считать таких как молодые Яковлев, Микоян, Ермолаев, да Таиров (их самолеты - это Як-1, -2, -4; МиГ-1, -3; Ер-2, ОКО-6). Маловато. Не по этому ли на съезде ВКП(б) в начале 1939 года царил молчание о "новых Туполевых". А глава авиапрома Михаил Моисеевич Каганович запросто провозгласил: "Да здравствует наш самый главный авиаконструктор товарищ Сталин!" (аплодисменты).*

*Когда вторая Мировая пришла к нам с Запада, ВВС РККА потерпели фантастические потери: около 4000 аэропланов за первые два дня. Немцы - не более 200.*

*Чтобы лучше понять почему, не лишне напомнить определенные фрагменты истории советской авиации.*

Было ли столь вероломным нападение Германии 22 июня? Для офицерской элиты Красной Армии - нет. 6 апреля 1941-го пропала вера в дружбу с вермахтом. Это был день "югославского Ковентри" - варварской бомбежки Белграда армией Люфтваффе. Но почему Сталин как бы не заметил гибели 17 тысяч жителей столицы дружественной Югославии? Он доверился Гитлеру и парадоксально пребывал в своем доверии до восхода солнца 22 июня.

Не потому ли, что фюреру вместе с его японским союзником удалось прельстить "Вождя Народов" блефом перспектив присоединения Москвы к "оси" Берлин - Рим - Токио? И пресловутый сталинский гений нацелился на глобальную игру в раздел Британской империи. А Берия уже весной 1939 г. курировал (не без контактов ли с Берлином?) сверхсекретную разработку лучшего, но опального конструктора Туполева - суперсамолеты (АНТ-57 и АНТ-58), предназначенные, прежде всего, для разгрома Скапа-Флоу, главной военно-морской базы Британии. Судя по ряду симптомов, Сталин собирался в 1942-м ударить с немцами по Британии. Это видно хотя бы по запланированному на 1942 г. не только выпуску 1000 туполевских супербомбардировщиков "103" (АНТ-58), но и сдачи советскому флоту десятков подлодок, двух крейсеров, вооруженных девятью немецкими 380-миллиметровыми орудиями класса "Кронш-

тадт" (41 500 т), первых (из 26!) пяти - класса "Чапаев" (14 000 т). А в 1943 г. - спуск на воду трех 65 000-тонных линкоров, не считая серию легких крейсеров класса "Киров" с двигателями "от Муссолини". Но эти планы были свернуты уже потому, что Гитлер вероломно нарушил союз с Москвой, который подразумевал совместное "доедание" Британской Империи. Собственные имперские амбиции Сталина обусловили переговоры Москвы и Берлина о продаже Москве ряда боевых кораблей, начиная с линкора и трех тяжелых крейсеров класса "Принц Ойген", а также чертежей суперлинкора "Бисмарк"...

Премьер Великобритании Уинстон Черчилль неоднозначно отреагировал на сообщение об успешном нападении японской авиации 7 декабря 1941 г. на базу США Перл-Харбор, где было убито 2795 офицеров и солдат, 879 ранено, уничтожено почти двести их самолетов и главное - потоплено четыре линкора и столько же сильно повреждены, не говоря о множестве более легких боевых кораблей. Напали 360 самолетов с 6 японских авианосцев. 60 их самолетов все-таки были американцами сбиты - почти все зенитным огнем. И хотя господство на Тихом океане перешло к Японии, злорадствующий Черчилль испытал, по его собственным словам, "величайшую радость иметь теперь Соединенные Штаты на нашей стороне". Через четыре дня Германия объявила войну США. И Америка с Англией

оказались, по выражению Рузвельта, "связаны одной веревочкой". Изоляционизму США, на который Гитлер надеялся, пришел конец.

9 декабря Черчилля озарила идея "гордого жеста": немедленно направить два мощных британских линкора - "Рипалс" и "Принц Уэльский" - из Сингапура через Тихий океан, чтобы усилить остатки американского флота.

Объединенный британско-американский флот будет способен, мечтал Черчилль, дать решающий морской бой японцам. И в самом деле: 242-метровый "Рипалс" при быстроходности до 33 узлов имел массу (водоизмещение) 37 400 т, в том числе благодаря 23-сантиметровой боковой броне и шести 380 мм орудий, стрелявших 870-килограммовыми снарядами, начиненными 194 кг взрывчатки. Экипаж - более 1200 моряков. Более новый (1939 г.) 227-метровый "Принц Уэльский" с десятью 356-миллиметровыми пушками развивал 29 узлов при массе до 44 500 тонн, из которых на броню, достигавшую с боков 38 см, приходилось более 14 000 тонн, экипаж - более 1500 человек.

Эти колоссы считались ключевыми в глобальном противоборстве - в том числе для защиты Австралии против японской агрессии.

Черчилль вспоминает: "...захваченный мыслями о привлекательности этих замыслов, я отложил на утро конкретные распоряжения о "Принце Уэльском" и "Рипалсе"... Всего через пару часов эти первоклассные линкоры были подбиты японской авиацией и легли на дно".

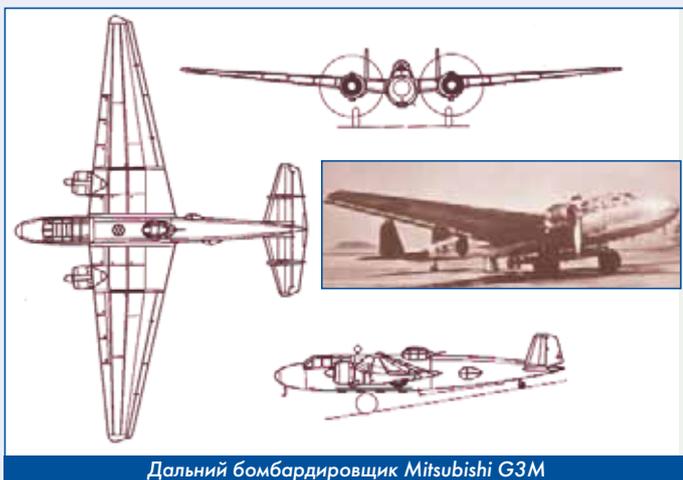
В 10 утра премьер Британии, услышав от морского министра эту весть, испытал "невыносимое потрясение, несравнимое с чем-либо за всю эту войну". Утешало лишь то, что не было свидетелей его истерики.

Истерика премьер Уинстона Черчилля была вызвана, по меньшей мере, двумя причинами - не только невыносимостью утраты любимых линкоров, но и уместными угрызениями совести.

Ведь так недавно - 11 ноября 1940 г. Англия одержала историческую победу на Средиземном море. Главная база ВМФ Италии Таранто была так удачно атакована группой из 21 британских авианосных торпедоносцев Fairy "Swordfish" ("Меч-рыба"), героические экипажи которых, потеряв всего одну машину, сумели разгромить почти половину ВМФ фашистской Италии, включая три подбитых линкора. Среди них особый интерес представлял уникальный новый линкор - гордость самого Муссолини: Littorio (9х380 мм орудий, 46 000 т водоизмещения, 1880 членов экипажа, 240 м длины, броня до 35 см (20 см палубная), скорость до 30 узлов, 24 зенитки). В него британские асы попали тремя 18-дюймовыми торпедами, сброшенными с трех торпедоносцев - архаичных тихоходных (200 км/ч при дальности до цели не более 800 км) ≈3,5-тонных бипланов образца 1934/36 годов(!). Этот парадоксальный британский успех был тщательно изучен и усвоен японской морской авиацией. Возможность такого рикошета ускользнула от внимания британского гения государственности.

Но японцы удивили своими торпедоносцами.

Уничтожение превосходных британских линкоров 7-местными двухмоторными (2 по 1075 л.с.) 8-тонными торпедоносцами "Мицубиси" (60 "G3M2" плюс 26 "G4M1" с потерей трех машин) подтвердило,



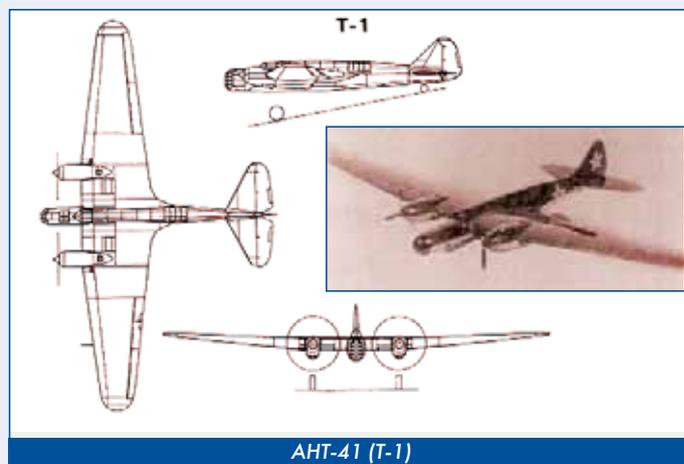
Дальний бомбардировщик Mitsubishi G3M

что главной ударной силой на морях стала авиация. Ее недооценка, доходившая до презрения к японской авиации, была типичной среди британских адмиралов, не позаботившихся о надлежащем ПВО. Аналогичную халатность проявили и американцы 7.II.41 г.

Еще в 1936 г. "с дальним прицелом" в японские ВМФ от фирмы "Мицубиси" стали поступать первые образцы лучшего в мире торпедоносца "G3M" с уникальным тогда ламинарным 25-метровым крылом. Его радиус действия (в который англичане попросту не верили!) был рекордным: до 2000 км к цели с 800-кг торпедой на скорости 300 км/ч. Торпеда несла в себе в четыре раза больше взрывчатки, чем грандиозный снаряд 380-миллиметровых пушек британских линкоров.

Между прочим, крупнейшие американские торпеды имели менее 400 кг взрывчатки, а британские даже менее 200!

Но вряд ли англо-американские эксперты, тем более - японские подозревали, что рекордные показатели японских торпед были, в принципе, перекрыты в СССР, где в 1936 г. уже испытывался в полете торпедоносец Т-1 конструкции Туполева (АНТ-41). Эта 9-тонная машина размахом около 26 м с двумя моторами Микулина по 1200 л.с., способная летать на 150 км/ч быстрее японского конкурента (но не так далеко), вмещала в свой длинный люк сверхсекретную торпеду, в полтора-два раза по мощности превосходившую японскую.



АНТ-41 (Т-1)

Вряд ли Черчилль и Рузвельт подозревали, что целью этого туполевского шедевра были корабли "империалистических держав", начиная с британских. Из дальнейшего повествования следует, что британский флот вполне мог испытать разгром своей основной базы "Скапа-Флоу", по сравнению с которым и уничтожение британских линкоров японцами в южно-китайском море 10 декабря 1941 г., и ликвидация боеспособности тихоокеанского флота США 7 декабря в Пирл-Харборе выглядели бы слабыми.

Главная база британского флота расположена в бухте Скапа-Флоу. Это - центральная часть Оркнейских островов, что у северной оконечности Шотландии. Там - наивысшая концентрация силы, реализующей идею "Правь Британия Морями". И в глазах стратегов Коминтерна, готовящих избавление мирового пролетариата от оков империализма, такая база ВМФ не могла не фигурировать в качестве потенциальной цели. Поэтому совпадение следующих цифр вряд ли случайно: дальность 4200 км создававшегося торпедоносца соответствовала расстоянию в 2000 км до Скапа-Флоу от Мурманска и 1900 км от базы ВВС РККА в Пулково под Ленинградом. Но многообещающий АНТ-41 (Т-1) остался недоработан и недоиспытан.

В один из дней октября 1937 г. на аэродроме НИИ ВВС РККА состоялась презентация этой перспективной машины в присутствии Сталина и его свиты, в которую входил маршал Кулик, недавно сменивший репрессированного Тухачевского - "врага народа", с которым у Туполева было взаимопонимание о перспективах вооружений для РККА.

Испытания Т-1 шли не гладко, нерешенные проблемы были весьма наукоемкими, а Кулик оставался красным офицером - кавалеристом и невеждой в технике, но преданным Вождю. Иными словами - "Тухачевский наоборот".

Желая выслужиться перед Сталиным, Кулик язвительно заметил: "Неужели даже Туполев не смог разместить в люке Т-1 торпеду по-более этой"? Андрей Николаевич бросился к Вождю, восседавшему на раскладном стульчике, и живо жестикулируя, уверял, что достигнутое - это мировой рекорд. Застигнутый врасплох Вождь отпрянул и ... чуть было не свалился со стульчика, что вызвало едва сдерживаемый смехок среди свиты...



А.Н. Туполев (лето 1937 г.)

Через день-другой Андрей Николаевич Туполев исчез. Не стало такого Главного Конструктора ЦАГИ, как и обладателя иных важнейших постов в авиапроме. 49-летний корифей мирового авиастроения был лишен и всех наград, и звания члена-корреспондента АН СССР, не считая свободы.

Забегая вперед, напомним, что сразу после Великой Отечественной, когда он уже ряд лет расстался с коллежкой проволок и стал даже Героем Социалистического Труда, его выбрали академиком АН СССР, но ... последовал звонок из Кремля и ... было объявлено о вторичном избрании Туполева член-корром. В академике его пришлось утверждать вторично - сразу после кончины Сталина.

Его прославленные на весь мир самолеты стали с конца 1937-го называться как угодно, но только не его инициалами АНТ. Дважды совершавший первым в мире трансарктические перелеты АНТ-25 превратился в ЦАГИ-25 или РД, рекордный АНТ-37бис оказался "Родиной", а громадные АНТ-6, высаживавшие экспедиции "Северный Полюс", фигурировали исключительно под инвентарными номерами.

В некрологе на кончину Туполева в январском (1973 г.) номере лондонской "Таймс" будет напечатано такое: "...Туполев был арестован по обвинению в продаже немцам чертежей истребителя, который ими был построен как Мессершмитт-109. Суд НКВД приговорил Туполева к смертной казни... В ожидании казни он получил приказ разработать проект бомбардировщика, выполнил этот приказ и приговор смягчили - его ожидало всего лишь пожизненное заключение. Но когда по его проекту построили Ту-2, наградой был возвращен свободы и новая благосклонность властей".

Сплетня о продаже немцам проекта то ли "109", то ли "110" была пущена в оборот для умиротворения обывателей, т.е. профанов. В народе прошла волна недоумения - "посадить гордость нации, надежду нашей авиации, хорошо известного патриота?" А теперь каждый инженеришка и профессорика затрепещет: "не оправадешься - самого Туполева взяли!".

Впрочем, такое обвинение Туполеву не предъявляли - это выяснено. Ежов официально обвинил Андрея Николаевича в умышленно вредительском проектировании заведомо некачественных аэропланов.

Но тогда надо снимать с производства самолеты его конструкции! Генералы ВВС, не рисквавшие заступаться за Туполева лично, отстояли выпуск основного тогда бомбардировщика АНТ-40 "СБ" - лучшего в Европе и выпущенного в 1936 г. тиражом 268 шт., в 1937-м - 926 шт. Так что, вопреки НКВД, тиражи пошли: 1427 шт. в 38-м, 1778 в 1939-м, 2195 в 40-м! Это не могло не сказаться на судьбе опального Гения. Да и Ежова убрал из НКВД в 38-м, заменив на изодранный Берия. Уже в январе 39-го повод для суда стал иным: "получены показания, избобличающие Туполева как одного из руководителей террористической организации, именуемой РУССКО-ФАШИСТСКАЯ ПАРТИЯ". Пока подыскивали и допрашивали "свидетелей", минули месяцы и состоялась пресловутая дружба с нацистской Германией. Так что обвинение в фашизме, да и в продаже чертежей другому великому авиаконструктору - другу Гитлера Вилли Мессершмитту вышло из моды. Наконец, в январе 40-го было решено его немедленно судить на основе нового пакета обвинений.

Прокурор СССР Панкратьев обвинил Андрея Николаевича в том, что он, "Туполев возглавлял антисоветскую вредительскую ор-

ганизацию в авиационной промышленности и проводил вредительскую диверсионную работу в самолетостроении и занимался шпионажем в пользу Франции", которая к этому времени уже успела превратиться из друга и союзника в потенциального противника. Но этого мало: Туполев "изобличается личным признанием 28.X.37 г. как участник кадетско-монархической организации", хотя "на допросе 23.XI.37 отрицал правильность всех имеющихся на него показаний". Оправдания Туполева не сработали: "Обвиняемый Туполев А.Н. приговорен Военной Коллегией Верховного Суда СССР 28 мая 1940 г. к 15 годам исправительно-трудовых лагерей с поражением в правах на 5 лет и конфискации имущества".

Не получилось: уже 19 июля 1941 г. он оказался досрочно освобожден постановлением Президиума Верховного Совета со снятием судимости...

Для понимания сути этой непростой и имеющей глобальное значение истории мнимых преступлений и реальных подвигов Туполева, сначала познакомимся с уникальным документом - письмом Туполева к самому Лаврентию Павловичу Берии.

Народному комиссару внутренних дел Л.П. Берия от Туполева А.Н.

8-го июня с.г. мне объявлено решение Военной Коллегии, которым я признан виновным и присужден к 15 годам лишения свободы, к 5 годам поражения в правах с конфискацией имущества.

Никогда не занимаясь никакой антисоветской деятельностью, я не совершил ни одного проступка против советской власти и никакого акта вредительства или диверсии, я никогда и никому не давал никаких шпионских сведений и никогда не состоял ни в какой антисоветской организации.

Всё вынужденно мною подписанные, под угрозами, как по отношению ко мне лично, так и по отношению к моей семье, являются ложными и в действительности ничему не соответствуют.

Всю свою жизнь я честно работал на пользу советской власти и мне удалось создать конструкции целого ряда самолетов, торпедных катеров и других аппаратов, которые были приняты на вооружение Красной Армии.

Таковы самолеты: истребители И-4 и И-14, разведчики РЗ, Р6, бомбардировщики: тяжелые ТБ-1, ТБ-3, ТБ-7, скоростной СБ, морские самолеты МДР-4, МТБ-2.

Ряд пассажирских самолетов моей конструкции состоял и состоит на гражданских воздушных линиях. Таковы пассажирские самолеты АНТ-9, АНТ-14, АНТ-35, Максим Горький.

Кроме того, мною сконструирован специальный рекордный самолет РД, на котором были совершены перелеты Громыловым и Чкаловым в Америку. На самолете моей же конструкции "Родина" героини-лётчицы совершили перелет Москва - Дальний Восток.

На самолете моей конструкции "Страна Советов" лётчик Шестаков совершил первый перелет из Москвы в Америку, а Громылов на моих же самолетах "Пролетарий" и "Крылья Советов" совершил полеты по Европе.

Торпедные быстроходные катера Г-4 и Г-5, тоже моей конструкции, приняты на вооружение и построены в достаточно большом количестве, и до сего времени являются самыми быстроходными торпедными катерами в мире.

Вновь спроектированные мною, по особому заданию И. В. Сталина, катера Г-6 и Г-8 к моменту моего ареста проходили испытания в Севастополе.

Г-6 восьмимоторный особо быстроходный тоннажа 80 т особого рода катер миноносец не имеет себе равных и только сейчас стало известно, что немцы стали применять торпедные катера такого же тоннажа и успешно топят английские и французские военные корабли.

Второй катер Г-6 является специально мореходным катером и в то же время малым по габаритам, что позволяет перевозить его по железным дорогам, что при нашем расположении морей и производственных баз особо важно.

Будучи по клевете и лжи арестован, я считал невозможным, что-

бы столь ценный коллектив, который был одновременно со мною арестован, сколь либо долго не работал над созданием новых типов самолетов для нашего Воздушного Флота и сделал письменное предложение.

1. Внедрить в серию срочно самолет моей конструкции ТБ-7, являющийся наилучшим в мире 4-х моторным бомбардировщиком.

2. Внедрить в серию 4-х моторный морской самолет моей конструкции МТБ-2.

3. Внедрить, доведя спешно испытания до конца, т.к.: Г-6, Г-8 - наилучшие в мире на сие число.

4. Внедрить самолет "Иванов".

Построить вновь:

1. 2-х моторный пушечный скоростной истребитель под 2 мотора М-105.

2. Самолет штурмовик массового назначения.

Будучи переведен в КБ, в Болшево, проработав вопросы поражения, за пикирования, морских судов, укрепленных точек и живой силы противника, сделал ряд предложений по созданию пикирующих бомбардировщиков в мае 1939 года, а именно:

ПБ-скоростной 4-х моторный дальний пикирующий бомбардировщик был под моим руководством разработан не только по форме эскизного проекта, но и технического проекта, частично и рабочего проекта.

Тогда же я предложил (апрель 1939 г.) через генерала Давыдова модифицировать совместно с заводом № 22 самолет СБ в пикирующий бомбардировщик переходного типа.

Наконец, в конце 1939 г. я предложил создать пикирующий 2-х моторный бомбардировщик ближнего действия ФБ, который сейчас и находится в постройке, а макетной комиссией военно-воздушного флота признан особо важным для обороны страны и подлежащим самому спешному осуществлению.

Я считаю своим долгом заявить, что к какому-либо недоброжелательному отношению к советской власти я не имел никаких предпосылок.

Я и все мои родные никогда не были ни богаты, ни знатны и ничем не связаны ни со старыми правящими дореволюционными кругами, ни с миром богатых, а всегда жили на свои трудовые доходы.

К моменту создания советской власти я работал по организации аэродинамической лаборатории Московского высшего технического училища и тотчас же начал работать по организации Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ), оказавшего столь важную роль в деле строительства советского воздушного флота.

И таким образом вся моя творческая деятельность проходила уже при советской власти и на ее пользу. Советская власть и лично Иосиф Виссарионович мне всячески помогали создать мои конструкции, дали мне почетное положение в Союзе, наградили орденами и т. д.

Из всего этого вместе взятого видно, что никаких предпосылок к враждебным поступкам по отношению к советской власти у меня не могло быть, да и не было, а, наоборот, Советскую власть я считал своей родной, а Советский Союз - своей горячо любимой Родиной, на пользу которого я и отдавал все свои силы.

Клевете, лжи и врагам советской власти удалось лишить меня доверия и привести в тюрьму, к осуждению.

Я обращаюсь с просьбой, учитывая всю мою работу на пользу Советского Союза по созданию воздушного флота, отмените решения военной коллегии и восстановите меня в правах советского гражданина и предоставьте мне полноценную возможность и далее быть полезным Советскому Союзу созданием новых военных и гражданских самолетов.

Что же касается до вынужденно подписанных мною ложных протоколов, то за свое малодушие я достаточно наказан почти трехлетним лишением свободы.

13 июня 1940 г.

Народный комиссар, я очень прошу принять меня и лично заслушать.

А. Туполев

Итак, Туполев в июне 1940 года апеллирует к Лаврентию Павловичу Берии, убеждая наркома внутренних дел СССР не столько в своей невинности, сколько в полезности своего вклада для ВВС РККА. Но Берия должен был, в некотором смысле, знать это лучше самого Туполева: в те дни более 80 % бомбардировочной авиации Советской Армии состояло из 4255 машин АНТ! Но не этот факт сыграл решающую роль.



Р. Бартини (1948 г.)

Мне рассказывал интернационалист и талантливый авиаконструктор Роберт ди Бартини про личную встречу с Берией. Он урезонивал Берию, что в "шараге" нерационально держать конструкторов, которые сами рвутся к созидательной работе на благо советской авиации, а самого Бартини посадили ни за что! Берия парировал: "так-так, значит посадили ни за что, а теперь выпустить ни за что? Нет, давай разработанный проект, докажи, что он лучше других - за это выпустим!" Бартини так и просидел в "шараге" полных десять лет - до февраля 1948 года..., т.е. значительно

дольше Туполева. Но ему достался не худший удел: конкурент самого Туполева - харьковский конструктор Константин Алексеевич Калинин, создавший первые советские удачные пассажирские и санитарные серийные самолеты, в т.ч. первое серийное "летающее крыло", был замучен до безумия, а затем расстрелян НКВД в 1938 г. В те же времена погибают такие как классик советской авиационной радиотехники Валериан Баженов - соратник Туполева по ЦАГИ, а также создатели снарядов "Катюши" - Лангемак и Клейменов.

Туполева арестовали 21 октября 1937 г. Через неделю нарком внутренних дел Ежов приказал арестовать его жену Юлию. Андрея Николаевича старались деморализовать, лишить собственного достоинства, шантажировать. Детали этой страшной эпопеи канули в лету, но итог известен. Туполеву сумели подорвать здоровье, но не собственное достоинство, несокрушимость которого бесила палачей, как и его независимость, пренебрежение к ритуалам преданности режиму, ради могущества которого он столько сделал и делает. Статус беспартийного большевика так и остался за ним до кончины.

Мировая война, пламя которой уже охватило Дальний Восток еще в 1937 г., не считая более ранних событий в Испании, явно надвигалась на Европу. Роль боевой авиации, которую никакими приказами нельзя создать без фундаментальной и нетривиальной технической культуры, конструкторских и научных школ высочайшего класса, осознавалась политическими элитами мира все вышестееннее. Закат советской авиации в годы 1937-39 был очевиден. И Берия заявил Сталину, что концлагерные "шараги" НКВД поднимут уровень наших ВВС. Было спешно создано - за колючей проволокой - несколько новых авиационных КБ под эгидой "спецтехотдела НКВД" - сокращенно это обозначалось как "СТО". Три таких КБ возглавили туполевцы, арестованные практически одновременно: "СТО-ОДИН", т.е. "100" поручили возглавить В.М. Петлякову, взявшемуся создать двухмоторный высотный истребитель "100". Высотный двух-



С.М. Егер (слева) и А.Н. Туполев (1949 г.)

моторный бомбардировщик с герметической кабиной "102" взялся создать В.М. Мясисев. Туполеву позже этих своих учеников позволили создать свою группу и он был вынужден формировать новый коллектив, узнавая неофициально - через перестукивание с заключенными за стенкой своей

камеры - кто же еще сидит. Так в его списке появились "чужаки", известные Туполеву как талантливые специалисты: Сергей Михайлович Егер, Роберт ди Бартини и другие, среди которых впоследствии оказался и сам Сергей Павлович Королев, спасенный, от гибели хлопотами легендарного летчика Громова: без его обращения лично к Берии летом 1940 г., Королева ждала бы мученическая смерть на лесоповале.

Егер рассказывал мне лично в 1969 г., что ранней весной 1939 г. его из Бутырок, где еще оставался сам Туполев, перевели в большевский концлагерь, заполненный инженерами и военспецами. Там ему встретился Бартини. Ожидая прибытия Туполева они, не теряя времени, начали конструирование двухфюзеляжного истребителя, напоминающего, как потом оказалось, американский "Лайтнинг", на котором в разгар войны в Европе воевал и погиб Сент-Экзюпери. Туполев появился внезапно. Был апрель 1939 г.

Самый оригинальный и самый прекрасный истребитель не устраивал Туполева, не отвечал ни его самолюбию, ни творческому потенциалу, ни конкретным задумкам, сформировавшимся вопреки тюремным мукам.

Андрей Николаевич задумал АНТ-57 - машину, которая призвана перевернуть тактику и стратегию войны, стать инструментом реального влияния на саму историю. Тяжелый дальний пикировщик - очень скоростной и высотный - неуязвимый от зениток и истребителей, многоцелевой, с дальностью 4000...5000 км: способный без потерь и сопровождения совершить успешный налет на Скапа-Флоу. "Наш главный противник - Великобритания со своим мощнейшим флотом, который вполне можно разгромить с воздуха", - первым делом заявил Туполев Егеру и Бартини.

Позже он признался Егеру, что оказался эзком, конечно же, не без провокаций британской агентуры, поскольку в Лондоне понимают, какую угрозу для Британии представляют бомбардировщики, создаваемые Туполевым... Сам Егер склонялся к другой версии: Андрей Николаевич вызывал слишком большую зависть и недоброжелательство слишком многих слишком влиятельных лиц ... но спорить с Туполевым не стал.

Здесь не лишне добавить: пока Туполева опекали деятели масштаба Серго Орджоникидзе и Михаила Тухачевского, Кремль терпел его как исключительную личность. Ему прощали, когда он окружал себя в ЦАГИ лицами дворянского происхождения и к тому же беспартийными. Таковым был и шеф-пилот ЦАГИ Михаил Михайло-

вич Громов. Более того, в Кремле стерпели, когда в 1935 г., на правах заместителя начальника ЦАГИ Туполев посмел официальным приказом запретить членство в коллегии (Ученом Совете) каждому, кто вступил в ВКП(б). Но вот Орджоникидзе не стало, и в его кресло уселся Михаил Каганович - старший брат сталинского любимца Лазаря. И Туполев, не смирившись с такой сменой руководства авиационного ведомства, позволял себе шуточки наподобие: "Ну, теперь едем на прием к нашему дурачку".

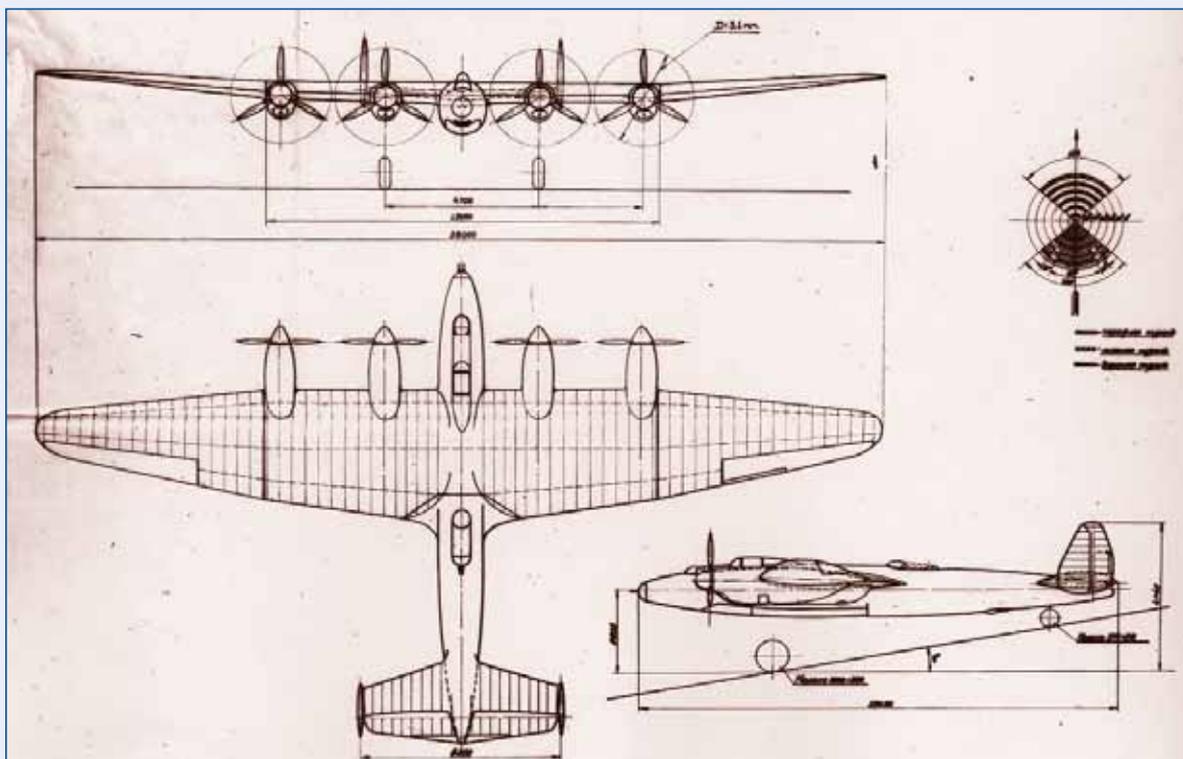
Туполев отбросил мысль об усовершенствовании прежнего недоделанного проекта торпедоносца Т-1, скорость которого не превышала бы 550 км/ч. Англичане уже имели серийные истребители "Спитфайр", развивавшие 575. Новый проект рассчитан на 600 км/ч в первом варианте. 15-тонная машина должна лететь на высоте 10...11 км или даже выше, дойдя до базы ВМФ спикировать, уронив прицельно бронированную 1000-килограммовую бомбу с высоты 5...7 километров, где эффективность зенитного огня противника еще слаба. Бомба разгонится от 900 км/ч (это максимальная скорость пикирования) до скорости звука, если не более, пробивая практически любую корабельную палубную броню. А тяжелый пикировщик развернется домой. Если же его сумеют перехватить "Спитфайры", скорость которых к 1941 г. наверное достигнет 600 км/ч, то их ждет огонь шести 20-мм пушек нашего "ПБ". Такие машины смогут не только подорвать военно-морскую мощь любой державы. Воздушный флот из сотен "ПБ" обеспечит контроль над всей Европой, а о Ближнем и Дальнем Востоке и говорить нечего.

Знал ли Туполев о переговорах с Германией о военном союзе? Вернее, мог знать, что его немецкий конкурент Эрнст Хайнкель создает 30-тонный дальний пикировщик "177", а фирма Дорнье - 16-тонный пикировщик "217". Но скорость этих машин всего около 500 км/ч. К тому же, "177" не стал настоящим пикировщиком. Выпущенный тиражом не менее 1000 штук, он оказался способным лишь на пологое пикие, позволявшее этой машине уходить от преследования "Спитфайров" и "Москито" на скорости около 700 км/ч после ночных бомбежек Лондона...

Вместе с тем, и сам Туполев с сотоварищами, и заказчики в ВВС осознавали некоторую авантюристичность проекта "ПБ". Правда, без доли авантюризма принципиально новые самолеты не создаются... Сделать четырехмоторный 15-тонный и достаточно прочным для крутого пикирования, и дальним, и высотным и при этом очень скоростным?! "ПБ" был проектом на пределе технических возможностей

1940 г. Новый коллектив КБ туполевской "шараги" был уникально хорош, но следовало бы иметь побольше специалистов такого же уровня, больше возможностей вне "шараги", бывшего влияния на промышленность, особенно на технологию производства, чтобы уверенно создать серийный "ПБ". Вот если бы заново слить коллективы Петлякова и Мясищева с туполевским, да еще на воле...

Между тем, практически одновременно с Туполевым (что не столь уж загадочно), в пока еще недружественной Германии тоже начались серьезные разработки тяжелых ( $\approx 20$  т) скоростных ( $\approx 600$  км/ч) пикиров-



Пикирующий бомбардировщик ПБ (материал любезно предоставлен руководством музея истории ОКБ АНТ)

щиков. И предназначались они для разгрома британской базы ВМФ в "Скапа-Флоу". Это был сугубо секретный проект "BOMBER-B". Поспешно, но не совсем удачно, в 1940-1943 гг. строились и испытывались опытные FW-191 Курта Танка, Ju-288 и другие.

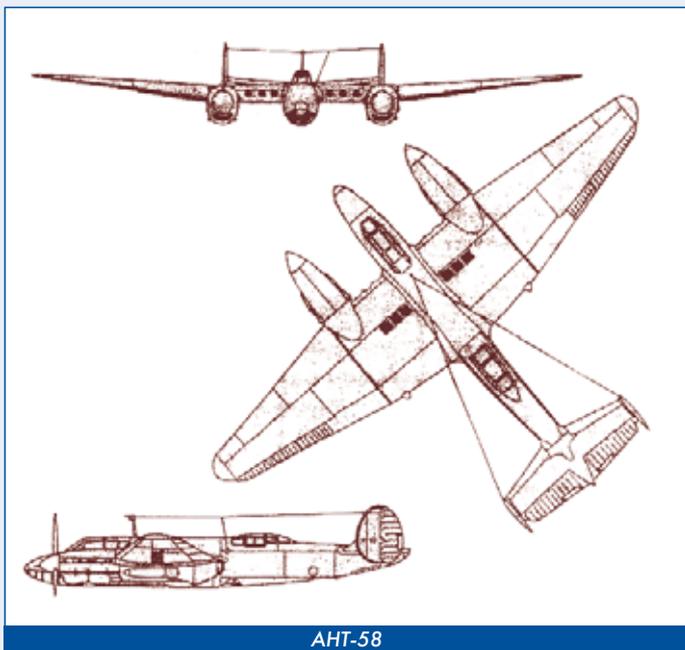
А тут случилось нечто, отодвинувшее замысел "ПБ" в небытие.

В намерениях Туполева, внезапно узнавшего о начале вторжения Германии в Польшу и о пактах ненападения и дружбы СССР с Германией, произошел перелом. Андрей Николаевич осознал, что нам предстоит схватка с Гитлером, а не с Черчиллем... И теперь нужнее иная машина - более легкая 8-тонная, способная при 600 км/ч нести тонную бомбу не на 2000 км к цели, а всего на ≈1000 км: фронтовой бомбардировщик ("ФБ"), поражающий железнодорожные узлы, скопления танков, аэродромы, защищенные склады боеприпасов... и корабли.

Но Кремль по-прежнему придерживался антианглийской позиции, считая теперь, что разгром базы британских ВМФ "Скапа-Флоу" должен планироваться, предусматривая базирование "ФБ" на территории Германии, откуда до "Скапа-Флоу" как раз 1000 км, а от оккупированной Норвегии всего 500 км. Значит, ту же цель накроет более массовый, но не менее эффективный бомбардировщик. Туполев спорить не стал, тем более что более ранний срок до испытаний этого самолета АНТ-58 ("103"), сулил скорое освобождение из "шараги".

Ключевое событие, достойное особого внимания, излагается здесь на основе свидетельства достаточно многих людей - участников события, пути которых со временем очень разошлись, но которых мне довелось знать в конце 60-х и начале 70-х годов. Эти замечательные люди - Егер, Бартини, Стефановский, Нюхтиков и Успенский. Моя попытка уточнить что-либо у самого А.Н. Туполева при двух встречах в апреле 1970 г. увенчалась его фразой: *"Валя, не приставай зря!"*.

21 апреля 1940 года. Москва, улица Радио. Здание КБ АНТ при ЦАГИ - до октября 1937 года. Заседает "макетная Комиссия", рассматривающая проект многоцелевого двухмоторного самолета ФБ "сто три", он же АНТ-58, способного наносить точные удары бронированными бомбами (массой 1 т) с пикирования на скорости 900 км/ч, по целям на расстоянии ≈1000 км от аэродрома базирования. Большая скорость ФБ обеспечивалась хорошей аэродинамикой и двумя АМ-37 по 1450 л.с., что избавляло от необходимости сопровождения истребителями. Кроме бомбовой нагрузки до 3 т предусматривается установка двух 20-мм передних пушек в крыльях и подвеска направляющих, аналогичных системе "Катюша", для пуска 10 ракетных снарядов РС-132 или более крупного калибра 203 мм. Два скорострельных пулемета ШКАС обеспечивают защиту от истребителей,



АНТ-58

ребителей, атакующих ФБ сзади. Среди членов Комиссии - летчики-испытатели П.М. Стефановский из НИИ ВВС и М.А. Нюхтиков - шеп-пилот нового туполевского КБ. Ему предстоит начать испытания ФБ в январе 1941 г.

Особое внимание Комиссии приковано к плакатам, среди которых выделяется карта Оркнейских островов с указанием главной базы британских ВМФ "Скапа-Флоу", а также - общий вид и разрез британского линкора "Нельсон", отличающегося наиболее мощной палубной (верхней) броней толщиной около 16 сантиметров.

Уже 25 мая 1940 г. председатель "макетной Комиссии" начальник НИИ ВВС генерал А.Н. Филин обратился к Берии: *"Комиссия ... единодушно признала, что предложенный тип самолета ... является весьма актуальным и необходимым для ВВС РККА и что необходимо форсировать постройку опытных экземпляров самолета..."*.

Но кто был Филин, пусть он выдающийся авиатор, для Берии? Трагическая судьба Филина уже была предreshена. А по Туполеву уже 28 мая вынесут резолюцию - "отблагодарить" его 15-летним сроком каторги (см. выше). А если бы тот приговор сработал - кому бы присудили авторство АНТ-57 и АНТ-58? Ильюшину, Архангельскому или любимцу Сталина Яковлеву...

Начавшиеся испытания - январь 1941-го - блестяще подтвердили качества "103" ФБ-АНТ-58. Так, М.А. Нюхтиков достиг на этом 10-тонном бомбардировщике 635 км/ч на зависть конструкторам серийных истребителей мира!

17 июня 1941 г. появился приказ Народного Комиссариата Авиационной Промышленности за подписью Шахурина, гласивший, что *"...завод № 18 должен выпустить ... в 1942 году 1000 самолетов "сто три"..."*.

Но Гитлер сорвал (совместные?) планы удара ВВС по главной базе ВМФ Британии, напад 22 июня. Когда Вождя информировали о начале вторжения Вермахта в СССР, Сталин помолчал, потом выразился так: *"а все-таки Гитлер наверное об этом ничего не знает"*. Вождь так надеялся заняться с фюрером разделом "британского наследства"...

А нетривиальная история "103" (перевроплощенного в Ту-2) во время Великой Отечественной войны, тесно связанная с судьбой Туполева и его соратников, - тема следующего повествования. 

(Продолжение следует.)

#### Литература

1. W. Churchill: The Second World War, London, 1959.
2. В.А. Белоконь: "Инженер" № 12, 1990.
3. H. Köhler: Ernst Heinkel, Bonn, 1990.
4. R. Cescotti: Kampfflugzeuge und Aufklärer, Bonn, 1990.
5. W. Wagner: Kurt Tank, Bonn, 1991.
6. Brian Filley: Yunkers Ju 88 in Action, Pt. 2, Squadron, Texas, 1991.
7. Len Deighton: Blood, Tears and Folly, Pluriform, 1992.
8. В. Ригмант: Ту-2, "Авиация и Космонавтика" № 9, 1997.
9. А. Платонов: Энциклопедия советских надводных кораблей 1941-45, Полигон, СП, 2002.
10. Л. Берне, Д. Боев, Н. Ганшин: Отечественные авиадвигатели, Москва, Авио, 2003.
11. В.А. Белоконь: Парадоксы и блеф, 1941, "Политический класс", № 6, 2006.
12. В.С. Егер: Неизвестный Туполев, Москва, 2008.
13. М.Б. Соукке, В.Р. Котельников: Ту-2 (4, I), "Авиакolleкция", Москва, 2008.
14. А.С. Степанов: Развитие советской авиации в предвоенный период, Москва, 2009.



Линкор "Нельсон"