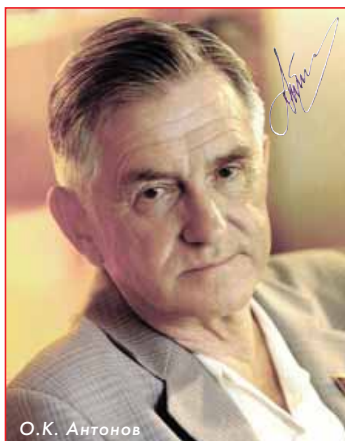


ЗНАКОМСТВО С АНТОНОВЫМ

Георгий Дорфман



О.К. Антонов

Длинное предисловие, или как все начиналось...

...Сколько себя помню, был неравнодушен к самолетам. Вопрос куда идти после школы не стоял - ясное дело, к самолетам поближе! Но в аэроклубе выяснилось, что никаких самолетов и планеров там давно уже нет и вообще, аэроклуб теперь это - Саратовский учебный авиационный центр и готовит сержантов-вертолетчиков на Ми-2... По моему юношескому мнению? только в память о том, что сам Гагарин учился здесь летать на самолете, самолетную секцию надо было бы оставить хотя бы просто, как дань традиции. Короче говоря, услуги ЦУАЦ по подготовке армейских радистов, шоферов, телеграфистов никак не приближали меня к самолетам - их в Саратове просто не было. Смириться с таким положением дел было невозможно и я сгоряча написал заметку в местную молодежную газету "Заря молодежи", где описал плачевное состояние нашей малой авиации и сравнил с положением дел на "проклятом Западе". Когда получил свой первый гонорар, символические 3 р. 62 к. (стоимость бутылки водки в то время), в редакции меня попросили срочно явиться ... в Союз писателей. Теряясь в догадках, я пришел на Советскую 20/28. Ни колонн, ни бюстов классиков, ни маститых бородачей я там не нашел - саратовское отделение СП располагалось в обычной квартире первого этажа жилой девятиэтажки. За столом, утопая в клубах сигаретного дыма, сидел остроносый лысоватый человек с пронзительным цепким взглядом. Оглядев меня с головы до ног, он сказал: "Лихо пишешь... Садись, дружить будем". "Ты зачем заметку написал: писанины ради или у тебя за авиацию сердце болит?" Пришлось признаться, что "сердце болит" уже лет с пяти и неизлечимо... Вот так я и познакомился с тогдашним главой саратовской писательской организации, летчиком-испытателем, планеристом, парашютистом, Владимиром Борисовичем Казаковым - человеком, беззаветно влюбленным в авиацию и во всё с нею связанное. Казаков был автором многих книг авиационной тематики. Встреча эта переросла в многолетнюю дружбу старого пилота и мальчишки-студента.

Однажды в разговоре я вскользь упомянул о давнишней мечте - построить маленький бипланчик и полетать на нем. Казаков живо заинтересовался и спросил, когда же будет построен аппарат. Увы, нужных мне материалов в Саратове 1977 года в помине не было. Оговорюсь: для меня не было. Но только не для Казакова! Пар звонков на авиазавод - и на



Планер Голубь. Рисунок Олега Антонова, воспроизведенный на обложке журнала Смена № 8 за 1924 г. и саратовский Техникум, где этот планер строился



свет появляется уникальный по своей абсурдности документ, в котором говорилось, что областная писательская организация просит администрацию САЗ для ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ отпустить трубы 16х2, фанеру 8 и 1 мм толщиной и т.п. При всей его абсолютной сомнительности, письмо сработало и никто не задался вопросом, зачем мастерам художественного слова авиационные материалы. Через неделю, потратив около 45 рублей, я стал обладателем основных материалов для постройки...

Тем временем наши беседы с Владимиром Борисовичем продолжались, ведь к тому времени я уже недурно знал историю авиации и мог чем-то помочь, чем-то подправить мэтра. Когда однажды зашла речь о теме новой книги, я предложил тему, которая напрашивалась сама: писать об Антонове ("ОКА"). Для меня это было очевидно: юность он провел в Саратове, первые планеры построил и испытал здесь же, первый самолет, который поднял меня в воздух, был Ан-24, да и жил я через дорогу от техникума, где был построен его первый планер "Голубь". Книги о Туpoleве, Ильюшине, Лавочкине, уже были, а об Антонове - только пара его автобиографических книжек "На крыльях из дерева и полотна" и "Десять раз сначала", которые я зачитал до дыр в библиотеке. Казаков же учился летать во время войны на антоновских А-1 и А-2. А потом летал пилотом на десантном планере А-7 в партизанский край. После войны полетал на Ан-2. Короче, почва для новой книги была подготовлена и одобрена... Проблема была одна: как найти Антонова? Каково же было мое потрясение, когда через неделю после разговора о книге, выслушав мои очередные сетования на секретность Главного конструктора, Казаков молча, с хитрющим выражением лица выложил передо мной толстенный справочник Союза писателей СССР, открытый на странице "Антонов Олег Константинович, г. Киев, ул. Огарева, д. 1". Вот и вся секретность!!!

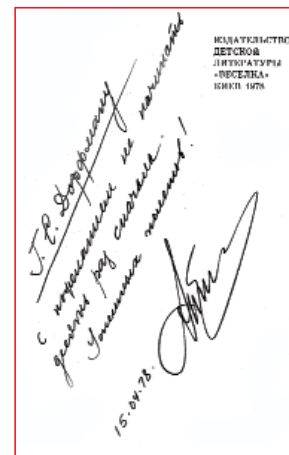


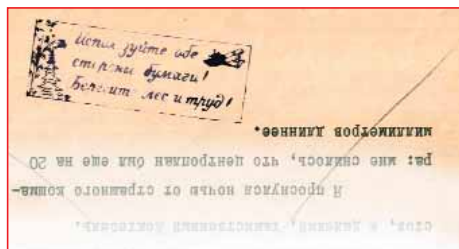
Переписка

Врать не буду, адрес Антонова буквально жег мне карман. В душе боролись боязнь помешать человеку, которого я ставил выше бога с одной стороны и целый ворох вопросов по конструкции самолета - с другой. В Саратове был авиатехникум и авиазавод, но беседы с преподавателями мне ничего не дали, а получить консультацию в КБ САЗа было просто невозможно.

Поэтому приличия быстро рухнули под натиском проблем и я написал письмо Антонову с интересовавшими меня вопросами по конструкции двухлонжеронного крыла биплана и, конечно, спросил, почему он до сих пор не построил авиетку 16 л.с., о которой писал в своих книгах.

Честно говоря, на ответ я не рассчитывал. Однако через две недели я получил большой пакет с ответным письмом и две книжки в подарок - антоновская "Десять раз сначала" с дарственной надписью и, о чудо, редчайшая книжка И.Н. Виноградова "Расчет и конструкция маломощного самолета" 1932 г. издания!





Книжка уже тогда была великой редкостью и очень помогла мне в работе.

Само письмо было написано черной ручкой на обороте какого-то перечеркнутого машинописного текста. В углу фиолетовый штампик:

изображен Ан-2 над лесом и надпись: "Используйте обе стороны бумаги! Берегите лес и труд!". Содержание письма восхитило: коротко, ясно, чувствуется, что все рекомендации дает опытный самодельщик, прочувствовавший суть дела через собственные руки. В конце постскриптум: "P.S. Сообщаю Вам адреса двух любителей, с которыми советую завязать переписку. Они испытывают те же трудности, что и Вы" и ниже адреса: Николая Николаевича Бухарова ("НикНика"), старого планериста и пилота СБ, который знал Олега Константиновича еще по Коктебелю, и Анатолия Агафоновича Балуева ("Балуева"), мастера спорта по высшему пилотажу и уникального самодельщика. Сейчас, по прошествии 35 лет, я могу только поражаться тому, насколько точен был выбор Антонова в его рекомендациях.

НикНик был одним из последних носителей бесценного опыта работы планерных кружков 30-х годов, в которых зеленая молодежь молотком и рубанком создавала чудесные планеры и летала на них. Именно у Бухарова я первый раз задумался о разумной минимализации применяемых материалов и технологий. Он прекрасно обходился минимумом материалов, даже в подкосах крыла и шасси применяя деревянные детали. Железки можно было посчитать по пальцам, а из станочного оборудования - одна дрель.

Балуев, или как его любовно называли ученики, Агафонец, ни много ни мало, научил меня летать на Як-18Т и достаточно уверенно пилотировать даже то, что летать и не должно...!

Вот такими судьбоносными оказались всего 4 строчки из письма Антонова студенту-самодельщику...

Дальше пошла переписка и вовсе удивительная. Инициатором был сам О.К. Антонов. Мне периодически приходили толстые заказные письма с вырезками из недоступных для меня журналов "Aviation magazine", "Flight international", выкопировками из книг. Однажды приходит записочка: "Напомните, не Вам ли я обещал копии статей по винтам?" Я ответил, что не мне, но все равно не откажусь. Копии я получил немедленно, причем по сей день не знаю, из каких изданий они пересняты, хотя, вроде бы, перечитал уже всё. Стоило мне спросить, какие приборы надо обязательно ставить на самолет, как немедленно пришли рекомендации, где наряду с очевидными для меня указателем скорости, вариометром, высотомером, особо фигурировал указатель поворота - скольжения с трубкой Вентури. Обезав всех знакомых, я выяснил, что приборов таких давно нет, а нынешний ЭУП-53 тяжел и автоматически тащит за собой 27-вольтовую систему питания. Поделвшись проблемой, я спросил у ОКА, можно ли заменить ЭУП подсмотренным у одного самодельщика устройством, состоявшим из здоровенной гайки М20, подвешенной на шнурке от ботинка к козырьку кабины. Ответ пришел в виде изящной коробочки из миллиметровой фанеры, в которой лежал новенький немецкий планерный ЭУП, легчайший, работающий от обычной квадратной батарейки КБСЛ. Этот ЭУП прекрасно работал на моем самолете и бережно сохраняется до сих пор.

Тем временем фюзеляж самолета постепенно обростал деталями:

появилась приборная доска, кресло, РУС, сектор газа. По случаю раздобыл у картингистов предельно изношенные "барумовские" покрышки без камер. Не найдя ничего, подходящего по размеру, я поддался на уговоры "бывалых" и заехал в колеса более крупные камеры от огорожденной тачки. За свое глупейшее желание "побыстрее попробовать" голый фюзеляж на ходу, я заплатил немалую цену. Колесо на ходу лопнуло, аппарат опрокинулся и я лишился двух зубов слева от удара об арретир столь "нужного" на бескрылом самолете высотомера и двух зубов справа от удара в ненужную ручку от Ми-1, которую я непонятно зачем воткнул в вал управления перед ездой. Каркас самолета от удара не пострадал, а мозги пилота стали на место...

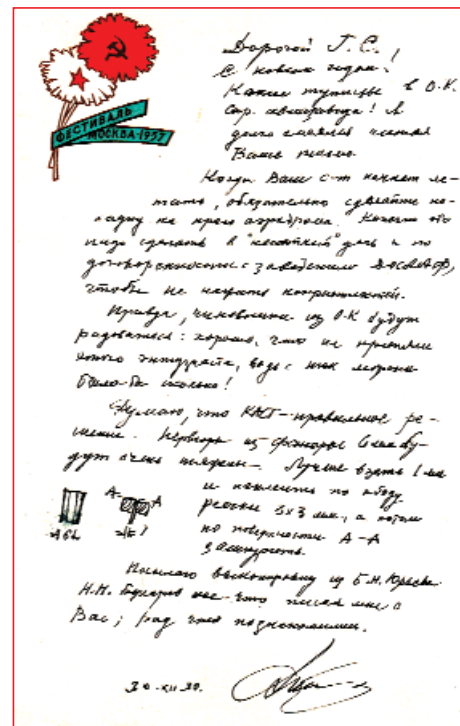
В очередном письме, смеха ради, я описал, с возможным юмором, эту глупейшую ситуацию, в которую загнал себя сам под влиянием юношеских эмоций. Утром 24 ноября 1978 года получаю телеграмму от ОКА: "Сообщите, какого размера колеса нужны". Я ответил, что от 200 до 300мм, но прекрасно обойдусь сам, колесами от мотороллера. Ровно через 20 дней пришла посылка из Киева с двумя новенькими авиационными дутиками ф255х110 от Як-12 с запиской: "Извините за задержку, я теперь требую от снабженцев, чтобы на складе был запас маленьких колес"...

Вспоминая о таких, поистине королевских подарках совершенно незнакомому человеку, я могу только гадать о причинах такого отношения к себе. Ведь для человека, который рисовал перьевой ручкой любые рисунки одним росчерком, мои тогдашние корявенькие эскизы были ужасны. И вопросы, которые я ему задавал, были крайне наивны. Единственное, что могу предположить - что ОКА как-то понял, что из авиации я не уйду и буду делать самолеты всю жизнь, несмотря на препоны. Помню, описал ему случай, как осенью 80-го года попытался устроиться на работу на Саратовский авиазавод. Разговор с кадровиком вышел великодушным.

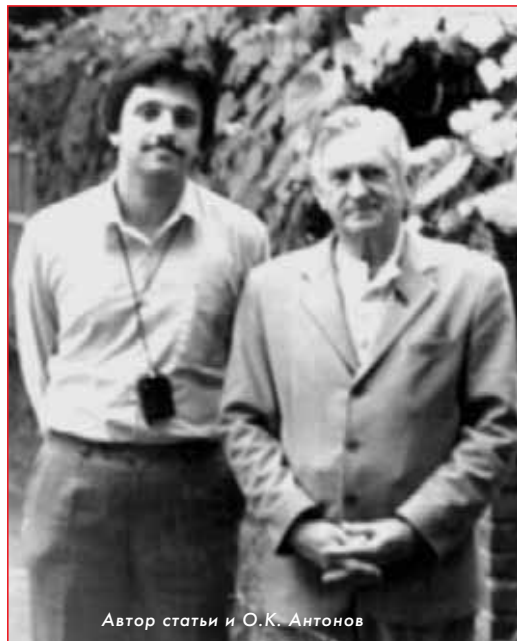
- Возьмите на работу, хочу быть ближе к самолетам...
- У вас непрофильное образование, инженером взять не могу.
- Ничего, возьмите слесарем...
- Вы не учились в ПТУ.
- Но я авиамоделлист, все умею...
- Нет, надо ПТУ.
- Тогда возьмите учеником слесаря, через полгода сдам на разряд...
- Нет. У вас высшее образование.
- Тогда возьмите инженером..."

И так по кругу 3 раза. Когда до меня дошло, что меня просто не хотят брать, я ушел, но сценку эту Антонову описал. Он ответил: "Дорогой Г.С.! ...Какие тупицы в отделе кадров Саратовского авиазавода! Я долго смеялся, читая ваше письмо."

Тем временем, работа над самолетом, хоть и с огромным торможением, очень медленно, но продвигалась. По мере продвижения постепенно до меня начал доходить глубинный смысл дарственной надписи на антоновской книжке "не начинать 10 раз сначала". Отсутствие своего помещения постоянно приводило к простоям и переселениям: из квартиры на 8 этаже - в мастерские строительста - в авиамодельный кружок - затопленный подвал Дворца Пионеров - частный



О.К. Антонов в рабочем кабинете



Автор статьи и О.К. Антонов

гараж - заводской ДОСААФ. Каждый раз потери времени, темпа, средств, материалов... Антонов за свою жизнь не один десяток раз попадал в аналогичные ситуации и именно поэтому прозорливо желал мне избежать всего того, через что прошел сам...

Личное знакомство

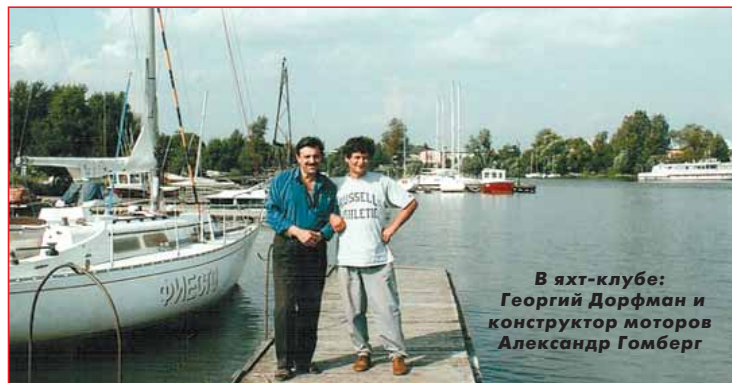
В конце июля 1982 года я женился и моя киевская тетка преподнесла царский подарок: две недели медового месяца в её пустой квартире. Я с радостью полетел туда, но не медовый месяц, а безумная идея ЛИЧНО встретиться с Генеральным влекла меня туда...

Естественно, не использовать такой шанс я не мог, и, потерпев недельку, все-таки набрал заветные цифры домашнего номера 44-12-27. Мне повезло, ОКА был дома. Я представился. Секунда молчания... "А, это вы! Приходите. Семнадцатого можете? Не могу, Олег Константинович, уезжаю на днях домой. Тогда завтра, в 9.00."

Более всего я боялся опоздать - знал, что ОКА не выносит непунктуальности. Поэтому 11 августа проснулся на всякий случай в 5 часов утра. Киевский район Святошино я не знал вообще. Пошел от метро наугад, встречные никакую улицу Огарева не знают. Очередная бабушка тоже пожала плечами и спросила: "Что там за учреждение или еще чего?" "Антонов там..." пробормотал я в отчаянии. "Тю, так бы сразу и сказав, що до Олэгу Константиновичу, а то заладив: "Огарева - Огарева", пишли, ответу, це рядом будь". Так я оказался на тихой улочке Огарева, у забора вокруг причудливой архитектуры особняка с эмблемой в виде крылатого карандаша на фасаде. Позвонил, калитка открылась, я вошел и замер... От дома по тропке на меня шустро надвигался здоровенный сенбернар. Но тут появился хозяин и крикнул: "Не бойтесь, она добрая! Место, Альма!". Мы поднялись по винтовой лесенке на второй этаж и я попал в рабочий кабинет. Огромный стол, на нем эскизы, мольберт с неоконченной картиной, теннисные ракетки, модель крыла. У оригинальной модели хвоста "Антея" я задержался. "Это решение пришло ко мне во сне", - похвалился ОКА, проследив направление моего взгляда. Множество книг, трехтомник "Справочник авиаконструктора" 1938 года, рядом тоненькая книжца, явно самиздат, "Велимир Хлебников". Ока заметил мой интерес к столь необычному соседству. Улыбнулся: "У Хлебникова хорошее изречение есть - "люди делятся на

изобретателей и приобретателей", очень верная мысль". Мы присели у явно самодельного бюро и полтора часа, с 9.00 до 10.30, проговорили и о самолетах, и о Саратове и о творческих планах. ОКА был прост, очень конкретен, но я все время чувствовал исходящую от него ауру утонченного, рафинированного интеллигента, столь редкую в наши времена. Потом ему позвонили с работы, мы вышли из дома на улицу, где уже поджидала весьма потертая Волга, я попросил шофера сфотографировать нас вместе. Жаль, рука водителя дрогнула и снимок получился не очень резким, но он мне очень дорог, как память об этом замечательном, необыкновенном человеке, который был в моей жизни... Уже в машине я набрался храбрости и спросил, какой профессией надо обладать, чтобы сейчас попасть к нему на работу. Ответ был неожиданным. "Сейчас самая для меня нужная специальность - это грамотный программист. Мы делаем сейчас весьма крупный объект и потребность в программистах огромная". Тогда я еще ничего не знал о "Руслане" и оригинальном методе раскроя обшивок, который был разработан специально для него...

Машина в это время подъехала к метро и на том мы распрощались. Я понял, что с моими навыками о Киеве можно не мечтать... Вернувшись из Киева, я с удвоенной энергией взялся за свой недоделанный мотор. Самолет временно был приостановлен из-за отсутствия дюралевых профилей на задние лонжероны крыльев. Восьмого декабря, через 3,5 месяца после моего посещения Киева, придя с работы, я обнаружил у себя гостя, антоновского снабженца, Валентина Петровича Зухара. Первая его фраза была: "Олег Константинович велел при-



В яхт-клубе: Георгий Дорфман и конструктор моторов Александр Гомберг

вести Вам дюралевые профили на крылья..." Профили, которые я искал уже 5 лет.... Выйдя из состояния соляного столба, я ночью помчался в камеру хранения аэропорта и на автобусе приволок огромный сверток домой. Развернул... Завернутые в прозрачный целлофан и перевязанные розовой ленточкой, там лежали два разных комплекта профилей, уже анодированные и загрунтованные. Я знаю, что такое счастье. Я испытал его... Что испытал Зухар, попав в заботливые руки тестя, я не знаю, т.к. в самолет мы погрузили практически бесчувственное тело...

Этот сверток был последним подарком от Антонова. 4 апреля 1984 года, узнав из новостей о его смерти, я первый раз в жизни не смог сдержать слез...

По-моему, Олег Константинович олицетворял собой высший тип человека, интеллигента и руководителя огромного современного производства. Для него всегда на первом месте были отнюдь не самолеты, а человек. И своё высокое служебное положение он использовал не наживы ради, как многие сейчас, а во благо тем, кто по его мнению, нуждался в помощи.

А



Георгий Дорфман у аэроглиссера своей конструкции