

тосъемочный вариант) до 2350 (пассажирский). Скорость у всех машин была примерно одинаковой (до 174 км/ч), потолок от 4500 до 5500 м, дальность полета до 1040 км.

На аэрофотосъемочном самолете, лучшем в свое время для выполнения картографических работ, установили два фотоаппарата для съемок через специальный люк в полу кабины. Экипаж состоял из летчика, штурмана и фотооператора. Самолеты широко использовали для аэрофотосъемок в различных районах страны.

Владелец продававшей нам свои самолеты немецкой авиационной фирмы Мориц Дорнье был обеспокоен, как он сам заявил, конкуренцией со стороны молодой советской авиационной промышленности. Узнав, что заканчивается постройка первого самолета из серии К-4, Дорнье срочно послал в Харьков свой новый пассажирский самолет «Меркур». Его пилотировал один из лучших немецких летчиков. На борту самолета среди других пассажиров находился брат владельца фирмы, ее коммерческий директор Клаудиус Дорнье. После посадки самолета на аэродроме Сокольники в Харькове пассажиры не могли выйти из него без посторонней помощи. Дело в том, что из-за отсутствия вентиляции они отравились отработанными газами.

Управление Военно-Воздушных Сил поручило одному из опытных летчиков — В. М. Мельникову — проверить летные качества самолета и определить его пригодность к эксплуатации на гражданских авиатрассах.

По случаю прибытия самолета «Меркур» в московском представительстве «Укрвоздухпути» Дорнье устроил банкет. На нем присутствовали гости из

Харькова, немецкие представители, летчик Мельников. Около двух часов почти пилот «Меркура», немецкий толстенький немец, подошел к Мельникову и взял его под руку:

— Пойдемте, подышим свежим воздухом, — сказал он.

Выйдя на улицу, немецкий летчик заговорил о самолете, о перспективах его сбыта в Советском Союзе.

— Наша фирма не остановится перед затратами, — сказал он откровенно, — если вы дадите положительный отзыв о самолете...

— Мне, советскому летчику, взятку предлагать?! — закричал возмущенный Мельников и, размахнувшись, дал немцу пощечину. Выбежавшие на шум участники банкета кое-как уладили конфликт.

На следующий день был назначен контрольный полет самолета «Меркур» по маршруту Москва — Харьков — Минеральные Воды — Баку — Тифлис — Москва. Сидевший справа от немецкого летчика Мельников внимательно следил за его действиями и работой двигателя и агрегатов самолета. Как ни старался немецкий летчик скрыть недостатки, от Мельникова не укрылось, что при нормальных эксплуатационных оборотах мотора самолет не дал скорости, разрекламированной фирмой. К тому же, он отметил и недостатки в управлении машиной.

Ознакомившись с отчетом Мельникова, наше правительство отказалось от покупки самолетов «Меркур». Да и стоили они дорого — около 80 тысяч рублей золотом.

Коммерческий директор фирмы Клаудиус Дорнье, находясь во время перелета и испытаний самолета

в Харькове, устроил для летчиков «Укрвоздухпути» банкет.

— Самолеты нашей фирмы отказываются закупать в Советской России из-за конкуренции Калинина, — откровенно заявил Дорнье.

После этих событий развитие завода и постройка калининских самолетов пошли более быстрыми темпами.

На линейке Харьковского аэропорта все больше появлялось новых самолетов К-4, вытеснявших с воздушных линий немецкие «Кометы». Они выполняли рейсы в города Украины, Ростов и другие относительно близкие пункты. Пора было выходить на «большую дорогу», доказать возможность использования калининских самолетов для длительных перелетов с большим коммерческим грузом.

20 августа 1929 года дирекция общества «Укрвоздухпуть» объявила в печати о предстоящем большом перелете самолета К-4 под названием «Червона Україна».

«Самолет К-4 конструкции инженера Калинина, выстроенный целиком из отечественных материалов на авиационном заводе «Укрвоздухпуть» гор. Харькова, совершает свой первый большой перелет через Сибирь на Дальний Восток.

Цель и задачи перелета:

установление рекорда СССР на дальность полета без посадки с коммерческим грузом;

испытание самолета в больших перелетах с перегрузкой против нормы (900—1450 кг);

выяснение возможности вождения самолетов по приборам ночью на большие дистанции и проверка астрономической ориентировки самолета;

показать советской общественности достижения советских конструкторов и нашей промышленности; определение скорости самолета на больших дистанциях».

Конечный пункт перелета — Иркутск. Для экипажа легкого одномоторного самолета задача не простая. В кабину уложили балласт — мешки с песком весом 350 килограммов в качестве дополнительной нагрузки. В составе экипажа — надежные люди, большие мастера летного дела. Командиром назначен М. А. Снегирев, штурманом И. Т. Спириин — впоследствии генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза, автор научных трудов по аэронавигации. Колоритной фигурой был бортмеханик С. В. Кеглевич — венгр по национальности, из военнопленных первой мировой войны, вступивший в ряды Красной гвардии после Октябрьской революции, участник гражданской войны.

Председатель правления «Укрвоздухпути» И. И. Калениченко вручил командиру перелета удостоверение, в котором содержалась просьба ко всем советским и общественным учреждениям и организациям оказывать необходимое содействие для успешного выполнения перелета. В те времена такого рода обращения к местным организациям часто оказывалось весьма необходимым. На дальнем пути, фактически над неизведанными просторами, когда экипаж подстерегали метеорологические сюрпризы, поломки несовершенных двигателей, редкие вынужденные посадки, помощь «земли» была очень нужна.

Подписали удостоверение председатель Совета по гражданской авиации П. И. Баранов и член Совета, главный инспектор ГВФ СССР В. А. Зарзар.

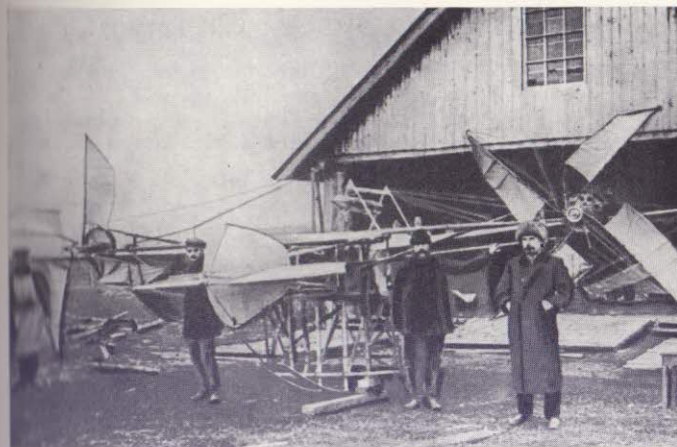
Из Харькова вылетели ночью. Самолет, на серебристом фюзеляже которого выделялась ярко-красная надпись «Червона Україна», сопровождала небольшая группа людей: Калинин, Касяненко, Грацианский и еще несколько работников завода.

С первых же десятков километров пути самолет попал в сложные метеоусловия. Это была смелая попытка доказать возможность полета по приборам вне видимости земли ночью, когда еще не была установлена радиосвязь самолета с землей.

Передо мной первое донесение Снегирева о ходе перелета. Косо летящие, поспешной рукой написанные строчки на листочке, вырванном из тетрадки в клетку: «В УВП. При сильном порывистом ветре прибыли в Москву. Рассвет застал нас в районе г. Орла. Метеорологические условия в ночном этапе неблагоприятны. Всю ночь сплошная облачность, временами дождливого характера, то же в районе Белгород, Курск. Вследствие плохой видимости пролет Обо-яни замечен не был. Идем дальше. Снегирев, Спирин».

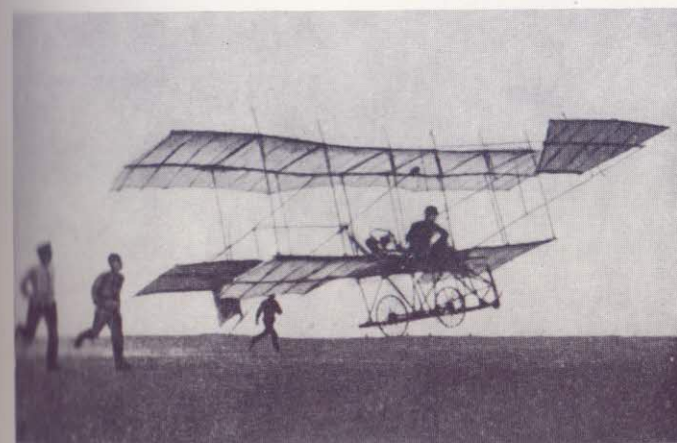
Затем телеграммы от Снегирева по ходу перелета регулярно поступали в Харьков, на ул. Чернышевско-го, 66, где размещалось правление «Укрвоздухпути».

С точностью до одной минуты можно проследить, как выполнялся график перелета, по сведениям, которые высылал в Харьков начальник воздушно-почтовой линии Москва — Иркутск И. К. Кириллов. В моем распоряжении есть архивная справка: «Вылетели из Москвы 22 августа 1929 года в 5 часов 25 минут утра, прибыли в Казань в 12 часов 30 минут. Ночью после отдыха вылетели в Курган, где приземлились в 6 часов 10 минут утра. Без посадки пролетели Омск». Снегирев телеграфировал, что о пролете Омска «сообщено вымпелом».



А. В. Школин у аэроплана собственной конструкции

Один из первых летательных аппаратов на взлете





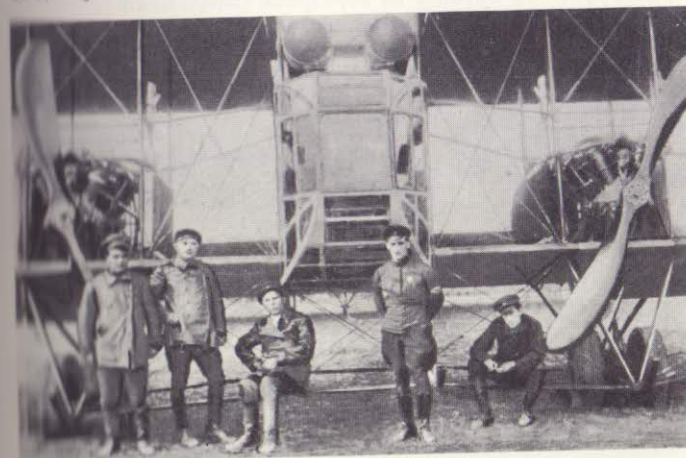
С. В. Гризодубов

С. В. Гризодубов
на аэроплане
собственной
конструкции



Группа активистов Осоавиахима. Харьков, 1925 год

Самолет «Илья Муромец».
В центре — командир корабля А. К. Туманский





М. В. Фрунзе на митинге на аэродроме Сокольники по поводу передачи акционерному обществу «Укрвоздухпуть» первых самолетов



К. А. Калинин

Первый советский серийный пассажирский самолет К-1. 1925 год





После первого полета самолета К-1. Слева стоят
летчик С. А. Косинский и конструктор К. А. Калинин
Самолет К-2 «Робітник Січнівки». 1926 год



Первый в стране
санитарный самолет К-3.
1927 год



Летчик-испытатель
М. А. Снегирев
у самолета К-4

НА ПОМОЩЬ ВОЗДУШНОМУ ФЛОТУ.

С 23-го сентября на Украине и в Крыму начинается НЕДЕЛЯ ПОМОЩИ ВОЗДУШНОМУ ФЛОТУ. В эту неделю мы должны сделать еще один решительный шаг вперед — и созданию крепких красных крыльев.

На золото капиталистов, выжатое из рабаче - крестьянского труда, строятся сейчас за границы самолеты и дирижабли. Растет военная угроза буржуазии нашему свободному существованию, нашему широкому труду.

Чтобы капиталисты не посягнули на нас, чтобы защитить наши красные города и села от налетов врага в случае войны — строите трудящиеся свой красный Воздушный Флот, стройте воздушную оборону.

Воздушный флот может принести огромную пользу военному делу, но в то же время может пригодиться и для мирных целей. Для торговли, перевозки почты и пассажиров, для борьбы с пожарами, для разных хозяйственных задач.

Неужели наши Советские страны не используют авиацию по своему для культурных целей, неужели мы не применяем самолеты и борьбу с хозяйственной рухлякой, с нашей тьмой, отсталостью, некультурностью.

Ни одного неисполненного обязательства перед красным воздушным флотом. Не жди, не жди! Помоги красному воздушному флоту сейчас же!

Харьк. Губотдел Воздух-флота.

Воззвание Харьковского
Губотдела Воздухфлота

КРЕСТЬЯНИН: Самолет поможет тебе бороться с вредителями твоих посевов. Самолет принесет тебе во много раз скорее поезда нищету и письмо из города и свяжет тебя с культурными центрами.

Он наконец будет предсказывать тебе безошибочно состояние погоды и будет знать когда убрать хлеб, сносить траву и т. д.

РАБОЧИЙ: Самолет приблизит тебе и деревню, поможет тебе наладить нашу торговлю и фабрично-заводскую промышленность, даст возможность развить гораздо шире некоторые отрасли труда — рыболовное дело и т. п.

ТОВАРИЩИ! Будем же строить Красный Воздушный Флот для мира, для борьбы с бедностью нашей, если потребуются, для отпора сияющему зубу врагу.

Пусть каждый из Вас внесет свою лепту на создание 100 самолетов, которые должны дать Украине и Крыму в течение года.

Пусть каждый честный гражданин Республики запишется сам немедленно, а в течение недели Воздухфлота и вербует новых членов О-ва Авиации и Воздухоплаванья Украины и Крыма: этим он поможет строительству красных крыльев.

Пусть каждое учреждение, каждое предприятие, вынесшее постановление в разное время о постройке самолета своего имени, в течение недели внесет полностью взнос на свой самолет.



Первое конструкторское бюро К. А. Калинин

Летно-подъемный состав авиазавода. 1927 год





Комсомольской ячейке «Укрвоздухпути» вручено переходящее Красное знамя райкома комсомола. 1927 год

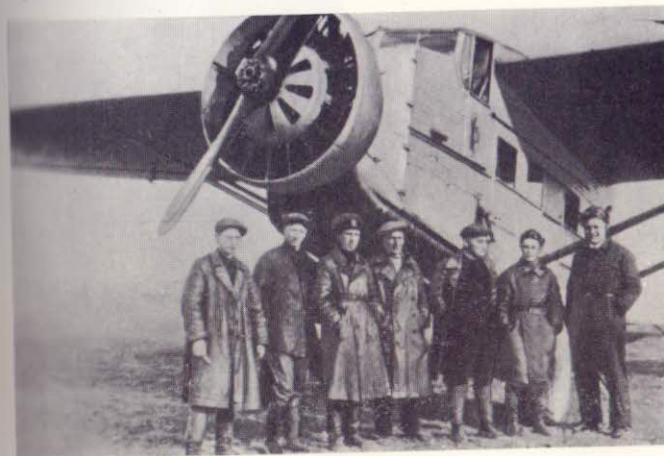


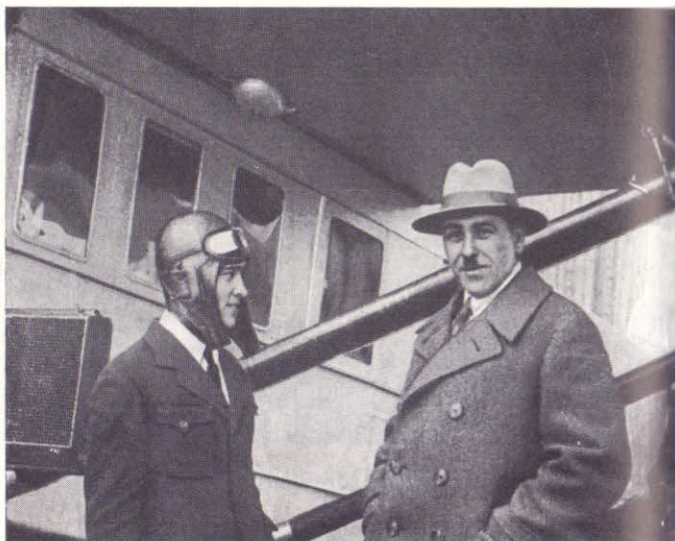
И. Г. Немаи



Самолет К-5 в Харьковском аэропорту. 1933 год

Группа авиаторов у самолета К-5





К. А. Калинин
и летчица Екатерина Грунауэр
у самолета К-4.
Кадр из кинехроники.
Харьков, 1929 год



Инженер В. А. Тарпалицкий с группой механиков
и мотористов изучает мотор М-11.
Харьковский аэропорт, 1933 год

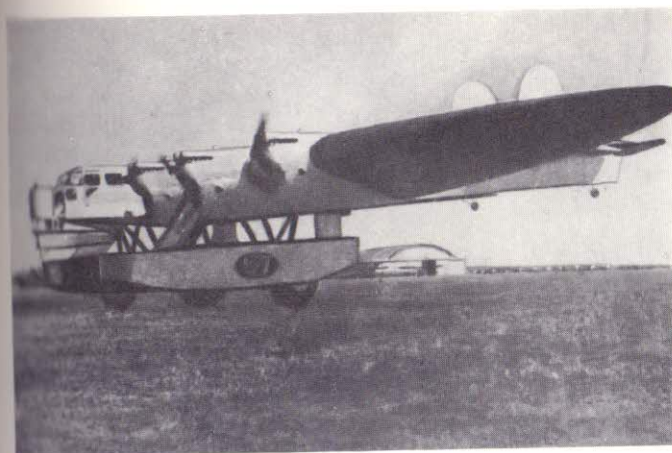
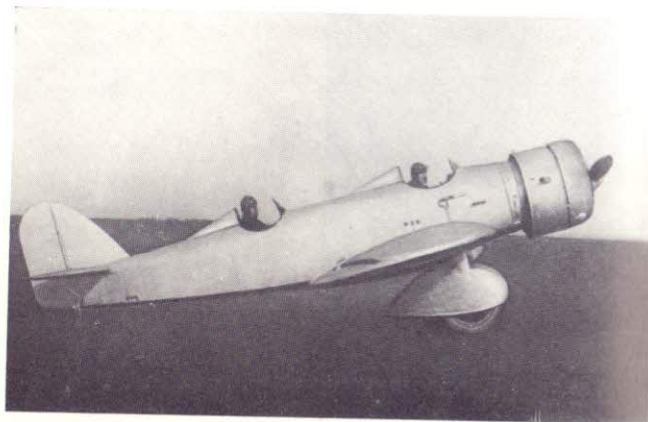


Герой
Советского Союза
А. Н. Грацианский



Самолет К-9

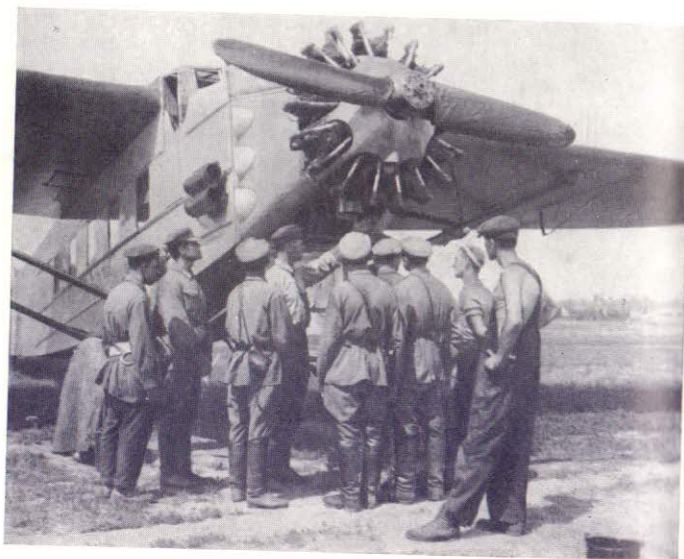
Самолет К-10



Самый крупный в мире
для своего времени самолет К-7.
1933 год



М. Б. Ляховецкий



Экскурсанты в Харьковском аэропорту
у самолета К-5

«Большие советские перелеты», «Блестящий рейс» — такие заголовки давала газета «Советская Сибирь» своим репортажам. «В воскресенье 25 августа в 4 часа 5 минут по местному времени в Новосибирск прилетел украинский самолет «Червона Україна», совершающий перелет Харьков — Иркутск. Самолет построен в 1929 году на заводе УВП. Самолет «Червона Україна» — один из аппаратов четвертого выпуска, построен по конструкции инженера Калинина — К-4.

Аэроплан вылетел из Харькова 22 августа, сделав посадки в Казани, Кургане и Новосибирске. Цель полета — испытание системы К-4 в перелете на дальнее расстояние с дополнительной нагрузкой в 350 килограммов. Летчик «Червонной Украины» тов. Снегирев в беседе с нашим сотрудником сообщил: пройдено уже четыре пятых пути перелета. Машина идет великолепно, вместо обычной скорости в 150—155 километров самолет развил от Кургана скорость до 162 километров в час.

Бортмеханик Кеглевич рассказал:

— Из Харькова вылетели ночью. Отлетев 15—20 километров, попали в полосу сильного дождя. Так летели до рассвета. Над Уральскими горами наткнулись на новую трудность. Резкие порывы ветра создавали болтанку. Мы сидели точно в футбольном мяче, а свирепый ветер бросал самолет в разные стороны. Подалеко от Новосибирска встретили снежные заряды и летели в них около 15 километров. В кабину попадал снег, было очень холодно. Но это все неважно.

— Хорошо, что цель, которую преследовал наш полет, была достигнута, — сказал на прощанье летчик т. Снегирев.

На другой день, 28 августа, предполагали вылететь в обратный путь. Однако пришлось задержаться на несколько дней из-за непрерывных дождей. К метеорологическим неприятностям добавилось плохое качество импортных моторов.

— Машина превзошла все ожидания, вот только мотор иностранной фирмы два раза подводил, — такую оценку самолету дал по возвращении в Харьков М. А. Снегирев.

В Харьков вернулись уже на третьем моторе. Два предыдущих взамен гарантированных фирмой 120 часов, работали — один 70, а другой всего 4 часа.

Начальник ВВС Красной Армии, позже начальник Главного управления авиационной промышленности (ГУАП Наркомтяжпрома) П. И. Баранов так оценил значение перелета:

«Нельзя не отметить перелет одномоторного самолета «Червона Україна» по маршруту Харьков — Новосибирск — Иркутск — Харьков, протяженностью более 10 000 километров, который продемонстрировал высокие качества этого самолета».

Результаты рекордного на то время перелета самолета «Червона Україна» подтвердили его надежность и высокие летные качества. Стабилизатор с изменяемым углом установки в полете позволял снижать нагрузку со штурвала и улучшать управляемость даже при значительном изменении положения центра тяжести.

Замечательные качества калининского самолета подтвердил и такой, пожалуй, беспрецедентный случай в истории транспортной авиации, происшедший на аэродроме Армавира. О нем вспоминал заместитель главного конструктора А. Т. Руденко.

— Дело было летом 1930 года. Летел я по служебным делам из Харькова в Минеральные Воды. Посадку для заправки горючим сделали в Армавире. После взлета пилот почувствовал, что самолет шел тяжело, с зависшим хвостом. Летчик срочно отрегулировал стабилизатор, но все же управление рулями высоты было тяжелым. По приказу пилота бортмеханик выяснил, что виной этому человек... сидящий на хвосте фюзеляжа.

Что же происходило на аэродроме в тот день? Ветер силой 5—6 метров дул в сторону аэровокзала, который представлял собой попросту говоря, избушку. Пилот В. А. Романов, глянув на ветроуказатель, попросил повернуть самолет строго против ветра. Машина имела короткий фюзеляж и неуправляемый хвост. При рулежке по неровному аэродрому самолет имел тенденцию отрывать хвост от земли и очень трудно разворачивался. Поэтому при вырубании его сопровождал моторист, который помогал самолету разворачиваться. По инструкции пилот должен был рулить с такой скоростью, чтобы моторист мог идти средним шагом, а не бежать. К сожалению, большинство пилотов это правило не соблюдало, и мотористы вынуждены были бежать или садиться на фюзеляж около киля и ехать по полю.

Романов и бортмеханик Отто Вапаг уже сидели в кабине самолета, который загружали почтой. Были там и пассажиры. Пилот дал газ и пошел на взлет. Молодой моторист, недавний пастух из ближайшей станицы Михаил Иванов кинулся к хвосту и помчался рядом. Вначале он бежал, потом начал делать гигантские шаги. А когда хвост стал отрываться, Иванов бросился животом на фюзеляж, закинул ногу и

сел верхом. Самолет оторвался от земли и взлетел вместе с ним. В позе лихого кавалериста моторист держался одной рукой за скобу, а другой придерживал картуз на голове...

— Мы видели, — свидетельствует ветеран Аэрофлота К. Эдер, наблюдавший с земли за этим поистине трюковым номером, — как самолет удалялся все дальше и дальше, набирая высоту. Но вскоре он начал очень осторожно разворачиваться, как говорят летчики «блинчиком», стал планировать на аэродром. Нельзя было не отметить искусства пилота Романова. Расчет и посадка были идеальными. Самолет был буквально притерт на три точки.

Экипаж и пассажиры выбежали из самолета и окружили странного «каскадера», который сполз с хвоста и с растерянным видом сидел на земле.

— Куда это ты собрался лететь? — спросили его.

— Думал высадиться в Невинномысском, я оттуда родом, — ухмыляясь, заявил оправившийся от испуга неудачливый воздушный путешественник.

Пилот Романов рассказал:

— При взлете я, естественно, обратил внимание на то, что самолет очень тяжело отрывается от земли. Взлетаю я на нем не первый раз. Знаю, что перегрузки нет. Но хвост явно не желал подниматься. Я уперся обеими руками в баранку, сунул газ «по защелку» и кое-как взлетел. В воздухе я снова почувствовал, что машина «висит» у меня на руках. Я начал размышлять: с чего бы это? Но тут новое событие привлекло мое внимание — я вдруг ощутил, что педали под ногами как-бы шевелятся. Я снял ноги с педалей, посмотрел и вижу, что, действительно, они двигаются.

Бортмеханик от удивления открыл рот.

— Посмотри, Отто, — крикнул ему Романов, — что там такое?

Отто встал, открыл окно, посмотрел на фюзеляж, уселся и, наклонившись к летчику, невозмутимо проговорил:

— Волётка! Там человек сидит, Мишка Иванофф...

Так благополучно завершился этот кратковременный полет с непредусмотренным никакими летными правилами дополнительным грузом на хвосте.

В нормальных условиях летчик совершенно не уставал от управления во время рейса. После взлета и выхода на курс он обычно передавал управление бортмеханику и только перед посадкой снова брался за штурвал.

В случае остановки мотора самолет мог сесть на любую подходящую поляну. С высоты 2000 метров он мог лететь без мотора со снижением 20 километров, подбирая удобную площадку для посадки.

Стабилизатор с изменяемым углом установки в полете допускал большой диапазон центровки самолета К-4 (а позже и К-5) и помогал во многих аварийных ситуациях. Однажды одному из самолетов К-5, работавших на линии Харьков — Баку, понадобился капитальный ремонт, который можно было с успехом выполнить только в Москве. Руководители аэропорта потребовали разобрать самолет на месте и отправить его поездом. Но командир самолета В. Н. Волков не согласился с этим и настоял на том, чтобы перегнать машину по воздуху. Кроме бортмеханика, летчик взял на борт еще и пассажиров, хотя это категорически запрещалось. Но в те времена летная дисциплина не отличалась таким высоким уровнем, как сейчас...

Когда подлетели к Курску, из-за поломки шатуна, самолет сильно затрясло и двигатель вместе с моторной рамой оторвался. Положение катастрофическое: самолет без мотора, центр тяжести сдвинулся назад. Но летчик не растерялся. Изменив угол атаки стабилизатора и пересадив поближе к себе пассажиров, он справился с пилотированием и спланировал на вспаханное поле. После установки нового двигателя полет был продолжен. Дело было зимой, и упавший двигатель нашли лишь летом в реке Обоянь.

Как и любое нововведение, освоение такого устройства, как стабилизатор с изменяемым углом установки, требовало от летчика предельной собранности. Нельзя было допускать какого бы то ни было отклонения от инструкции. Нарушение этого требования могло повлечь за собой трагические последствия. Так погиб легендарный герой гражданской войны Ян Фрицевич Фабрициус.

Находясь на лечении в Сочи, он встретился со знакомым по армии бывшим военным летчиком Станиславом Каланом. Тот начал работать линейным пилотом в обществе «Укрвоздухпуть» и выполнял пассажирские рейсы по линии Харьков — Сочи — Тифлис.

Ян Фабрициус решил прервать свой отпуск, потому что, как он писал жене, «к такой праздной жизни не мог привыкнуть». Утром 24 августа 1929 года он занял место в самолете К-4. Сидел у тяжелого чемодана с подарками для своих маленьких детей и смотрел в окно. Самолет, миновав Ривьерский мост, неожиданно закачался и стал резко снижаться. Кто-то громко вскрикнул. Испугалась и заплакала Инночка — маленькая дочка инженера Андреева. Фабрициус торопливо стал отвязывать ремни. Понял:

Калан не сможет посадить самолет на пляж, усеянный людьми. Самолет врезался в воду. От сильного толчка груз свалился на пассажиров. Летчика и бортмеханика выбросило в море. Фабрициус помог жене инженера отстегнуть ремни. К окну кабины подплыл Калан, крикнул:

— Товарищ Фабрициус, скорее выходите!

— Вначале помогите женщине с ребенком, — сказал Фабрициус.

И успел протолкнуть их в дверь кабины. А когда стал вылезать сам, хлынула вода, самолет пошел ко дну. Спасательной станции поблизости не было. Утонувший самолет вытащили канатом отдыхающие на пляже... Помощь опоздала...* Причиной катастрофы была рассеянность летчика, оставившего стабилизатор при взлете в посадочном положении. На современных самолетах существует сигнализация, исключая подобные ошибки.

На трассах Аэрофлота

Главный конструктор всегда поддерживал инициативу журналистов, которые стремились всемерно популяризовать достижения советского самолетостроения. Поэтому Калинин охотно принял участие в подготовке к первому в СССР дальнему перелету пассажирских самолетов. Это была «воздушная экспедиция» рабочей молодежи Украины в столицы республик Закавказской Федерации — Грузии, Армении, Азербайджана, организованная обществом

* См.: Кондратьев Н. На фронте в огне. М.: 1932. С. 123—124.

«Укрвоздухпуть» и редакцией газеты «Комсомолец Украины».

Газета ежедневно печатала сообщения о ходе подготовки к перелету. Комсомольские журналисты пришли к Калинин в конструкторское бюро, где состоялась беседа.

— К-4 летает по всем маршрутам «Укрвоздухпути», — говорил Константин Алексеевич, — а с этого года пойдет и по линиям «Добролета». Молодцы комсомольцы, что задумали этот перелет, и маршрут выбрали удачный, живописный. Мы будем летать невысоко, всего каких-нибудь 500 метров. Увидим шахты Донбасса, поля, реки Дон, Кубань, снежные шапки кавказских вершин. Нужно сказать, что этот маршрут очень заинтересовал иностранных туристов. Ежедневно мы получаем много запросов по этому поводу. В истории не только советской, но и в мировой авиации это первый случай создания эскадрильи и перелета целой группы пассажирских самолетов.

Калинин повел участников беседы осмотреть самолеты. Заглянули в кабины, делились впечатлениями. Пять мест, мягкие кресла, занавески, уютно. Вот рядом стоят заграничные машины, там шесть мест. Но что касается оборудования, наше не хуже, средняя скорость одинакова — 160 километров в час.

— Расстает снег, повезем в теплые края, — усмехаясь, говорит конструктор, прощаясь с ребятами.

Свои стихи самолету К-4, его конструктору посвятили молодые поэты Терень Масенко, Иван Нехода. Писатель Владимир Кузьмич опубликовал очерк о Калинин и его сотрудниках. «В трудных условиях, — писал он, — Калинин делает самолеты с молодыми инженерами — комсомольцами Неманом, Грацианс-

ким, Руденко, Александровским, мастером Савицким, летчиками Косинским, Снегиревым». Позже В. Кузьмич написал книги о Калинин — «Авиоспираль» и «Крылья». Книгу «Крылья», вышедшую в Харькове в 1932 году под редакцией писателя Михаила Тардова, автор предварил посвящением: «Калинину Константину Алексеевичу — сыну окрыленной Украины, ныне награжденному орденом Трудового Красного Знамени».

Не так-то просто было добиться права участвовать в перелете. По указанию ЦК комсомола Украины делегаты от молодых рабочих из Харьковского, Одесского, Днепропетровского, Сталинского, Луганского, Артемовского, Киевского, Криворожского, Мариупольского, Николаевского, Запорожского и Полтавского округов выбирались на рабочих собраниях. Были среди них забойщик марганцевого рудника бывший буденновец Майоров, молодой слесарь Харьковского тракторного завода Левицкий, батрак с Сахновщины Николай Северин, текстильщица... Собрались в полет журналисты, молодые комсомольские писатели Павло Усенко, Иван Кириленко, Владимир Кузьмич, сатирик Иван Ковтун, печатавшийся под псевдонимом Юрий Вухналь.

Перед вылетом собрались в редакции газеты «Комсомолец Украины», откуда всей группой отправились на аэродром.

Сокольники, Харьковская воздушная станция «Укрвоздухпути». Солнечный, праздничный день 1 Мая 1929 года. Стоят готовые к полету семь самолетов К-4. Звучит оркестр. Девушки в красных косынках, с букетами цветов в руках. Парни в выходных костюмах затягивают песни. Оживленные лица, веселый смех. И некоторая робость: все-таки небыва-

лое дело — первый раз в жизни лететь... Нужно смелость иметь. А тут еще приглашают взвешиваться — зачем это? Посыпались веселые реплики... Но после первых минут полета смех утих, лица побледнели: легкие самолеты сильно болтали. С удовольствием вышли в Ростове на поле аэростанции после трехчасового перелета. Правда, не всем так повезло. Приземлились шесть самолетов.

— А где седьмой? — задавали вопрос летчикам члены делегации.

— Остался в Ростове. И с пассажирами.

Среди них были Владимир Кузьмич и Павло Усенко. Позже выяснилось, что из-за повреждения двигателя самолет сделал вынужденную посадку недалеко от города, у железнодорожной станции Степовая. Пассажиры наземным путем добирались до Ростова. Павло Усенко потом рассказывал: ждать всегда нудно — и у самолета, как когда-то — у чумацкого воза.

Эскадрилья пассажирских самолетов пролетела над Тихорецкой, Туапсе, перевалом Гойхт. Участники перелета побывали в Минеральных Водах, в Сочи.

Сочинский «аэродром» — почти в центре города, он оказался совсем неподходящим для приземления даже легкого самолета К-4: поле покрыто кочками и ямами. Только смелость, ловкость и умение летчиков помогли им справиться с посадкой. Все же камеры на двух колесах не выдержали и лопнули, и их пришлось заменить. В Сочи гости побывали в санатории «Кавказская Ривьера», беседовали с отдохнувшими рабочими и крестьянами. Впервые в истории авиации группа самолетов перелетела через Сухуми, Кутаиси и Сурамский перевал в Тифлис. Здесь участники перелета встретились с председателем Совнаркома Грузии старым большевиком Филиппом Махарадзе.

На массовом митинге представитель молодых украинских рабочих сказал:

— Рабочая молодежь Украины отмечает Первомай тем, что посылает свою делегацию к молодым рабочим Закавказской Советской Федерации. Чем прочнее будут интернациональные связи комсомольцев СССР, тем тверже и победоноснее будут шаги социалистического наступления молодой революционной гвардии. Мы хотим ознакомиться с вашими достижениями в культурно-национальном строительстве.

Друзьям с Украины отвечали:

— Дорогие товарищи! Мы не знаем границ, нас не разъединяют нейтральные зоны. Мы встречаем вас не как гостей, не будем вас развлекать, покажем наши достижения. Вы приехали из рабочего Харькова, преодолев тысячи километров. Только пролетариату принадлежат безграничные просторы СССР.

Делегация посетила первую в Грузии Земо-Авчальскую гидроэлектрическую станцию — ЗАГЭС, древнюю столицу республики Мцхету, нефтяные промыслы и клуб женщин-тюрчанок в Баку. В Ереване люди вообще еще не видели самолета. Подходили и осторожно щупали крылья, удивляясь, как такая легкая конструкция может поднять человека в небо.

Гостей с Украины приветствовали представители Закавказского крайкома ВКП(б), Совнаркома Грузии, Всегрузинского ЦИК, Заккрайкома ВЛКСМ, подчеркивая, что этот перелет молодежи на советских самолетах конструкции Калинина является свидетельством укрепления живой связи между комсомольскими отрядами Советского Союза в борьбе за социализм. В вечере дружбы в театре имени Руставели участвовала молодежь из Азербайджана, Армении, Аджарии, Осетии.

Киносъемку перелета выполнил присланный из Киева оператор ВУФКУ (Всеукраинское фотокиноуправление) Дюла Сода — венгр, бывший военнопленный, красногвардеец, участник гражданской войны.

Перелет группы самолетов К-4 носил не увеселительный или рекламный характер. Новые машины Калинина предназначались для обслуживания вновь открываемых авиалиний, чего так настойчиво добивался представитель Закавказских республик в правлении «Укрвоздухпути» — первый грузинский летчик Виссарион Савельевич Кебурия. Совет по гражданской авиации признал вполне целесообразным изменить воздушную линию Москва — Харьков — Баку, проведя маршрут через Сочи — Сухуми — Кутаиси — Тифлис. С весны 1929 года на ней устанавливалось ежедневное сообщение.

Среди празднично одетых тифлисцев в тот день, 5 мая 1929 года, ожидали прибытия самолетов из Харькова В. С. Кебурия и командир авиаотряда М. С. Мачавариани. Участник первой мировой и гражданской войн, организатор военной и гражданской авиации Закавказья, Михаил Сергеевич Мачавариани уже в преклонном возрасте продолжал работать в Грузинском управлении Гражданского воздушного флота и многое мне рассказывал о полетах в Тифлисе сына украинского народа, одного из первых планеристов Георгия Теревеко, который и погиб там в 1912 году, о первых днях развития воздушного транспорта в республике.

...И вот на горизонте появилась шестерка К-4. Приветственно покачивая крыльями, самолеты совершают круг почета и заходят на посадку. Кебурия и Мачавариани, за ними все встречающие на аэродроме

подошли к самолетам. Летчиков на руках понесли по полю.

Вечером грузинское правительство и общественность торжественно чествовали экипажи самолетов, соединивших воздушной линией столицы СССР и УССР со столицей Грузии. Чествовали летчиков, уже тогда хорошо известных: бывшего командира истребительного отряда в годы гражданской войны, инструктора школы высшего пилотажа, летчика-испытателя Бориса Кудрина, который еще в 1921 году, выполняя особое задание Орджоникидзе, вместе с летчиком Мельниковым совершил выдающийся по тем временам перелет через Карагинский перевал и доставил на своем самолете окруженной дашнаками Армянской Красной Армии золото и директивы командования. Были среди них и А. Туманский, начальник воздушлиний «Укрвоздухпути» В. Гоппе, первоклассные пилоты В. Матвеев, И. Захаров, П. Баранов.

Чтобы магистраль стала рентабельной, Кебурия договорился с уполномоченным Наркомпочтеля в Закавказье и тот передал обществу «Укрвоздухпуть» на зимний период план на перевозку около ста килограммов почты по воздушному тарифу. Московская почта перегружалась в Армавире на самолеты и попадала к адресату на двое суток раньше, чем если бы она шла поездом или автомобилем по Военно-Грузинской дороге, тем более, что зимой на перевале автосообщение вообще прерывалось.

Это была нелегкая трасса. Ведь самолеты еще не имели связи с землей, между аэродромами она поддерживалась с помощью обыкновенного телеграфа, а то и просто частными телеграммами. Так, в журнале правления общества «Укрвоздухпуть» рядом с сообщениями о движении самолетов можно было

встретить и такую телеграмму: «Солнце спряталось за тучи. Соня» — это супруга Кебурия сообщала в Харьков о погоде в Тифлисе...

И все же «Западное», или как его еще называли — «Черноморское» направление трассы Москва — Тифлис через Харьков и Сочи сразу же приобрело большую популярность у населения. За один день добираться из Москвы до черноморских курортов — это было здорово! Не хватало самолетов, чтобы удовлетворить всех желающих. За 1929 год по этой трассе было перевезено 1124 пассажира, 54 тысячи килограммов почты и грузов, 6200 килограммов багажа*.

В те первые годы воздушных сообщений пассажирские самолеты зимой по трассам не летали. Навигация начиналась в мае. Но на Харьковской воздушной станции «Укрвоздухпути» оживление начиналось уже весной. С наступлением устойчивой погоды самолеты отправлялись в агитационные полеты, катали над аэродромом желающих получить «воздушное крещение».

19 апреля 1929 года один из самолетов К-4, взлетев над аэродромом, взял курс на восток. На борту в качестве груза было 20 бидонов с горючим. Три дня добирались представители Украины до Алматы. Перелет оказался интересным и в то же время очень сложным. Посадки производились не в городах, а возле сел, лежащих на пути маршрута — аэродромов нигде не было. «Шайтан-арбу» (чертову телегу) встречали местные жители с испугом, любопытством, изумлением, а экипаж — с казахским гостеприимством. Каждому хотелось потрогать железную

* Немирова М., Аваллиани Ю. Сквозь годы на крыльях. Сабчота Сакартвело. Тбилиси.: 1973. С. 83—92.

птицу, узнать о ней как можно больше. Незнание языка не смущало. Прощались, как истинные друзья.

Но цель экипажа — не только доставить машину. Недаром на фюзеляже самолета крупными золотыми буквами было начертано «Подарок Украины Казахстану». Сразу же после прилета авиаторы взялись за работу.

А дел в развивающейся республике оказалось немало. На строительство знаменитого Турксиба необходимо было срочно доставить сложные приборы, топографов и геодезистов, ценное оборудование, помогать строителям и геологам, железнодорожникам и гидрогеологам.

В те годы громадная территория Центрального Казахстана на геологических картах оставалась по существу «белым пятном». Но уже шли поисковые работы. Часто среди геологов на борту самолета, где бортмехаником летал Ф. М. Нестеренко, можно было встретить Каныша Имантаевича Сатпаева, видного ученого, впоследствии президента Академии наук Казахской ССР.

В один из августовских дней 1936 года акын Казахстана Джамбул Джабаев приехал в гости к пограничникам-авиаторам. Весь день он провел у военных, познакомился с их жизнью, боевой учебой, самолетами.

— Много ездил по степи, — сказал Джамбул, — но вот самолет вижу впервые. Хотелось бы полетать, да годы, наверное, не те...

90-летний Джамбул с восхищением наблюдал за полетом самолета, специально для него поднятого в воздух. Вечером в клубе Джамбул под аккомпанемент домбры пел свои песни о Ленине, Красной Армии, Советской Конституции. На память о встрече акын

получил подарок авиаторов — модель самолета К-4, сделанную руками бортмеханика Ф. М. Нестеренко.

Уже в наши дни, в начале 70-х годов, довелось Нестеренко сделать еще один макет — для музея боевой славы войск Восточного пограничного округа.

— Причем здесь пассажирский самолет? — недоумевали пришедшие на встречу с ветеранами молодые пограничники, увидев на столе красивый макет К-4.

Передавая модель, Нестеренко рассказал молодым воинам об одном случае из своей жизни.

...Шел 1930 год. Непокойно было на границе. То и дело просачивались на нашу территорию басмачи, белоэмигрантские банды. Они внезапно нападали на пограничные посты и даже заставы.

Однажды, пролетая недалеко от границы, экипаж самолета К-4 заметил ожесточенную перестрелку с нарушителями границы. Увидев самолет, пограничники знаками объяснили летчикам, что у них кончились патроны. Самолет, который обслуживал погранзаставы, сделав несколько заходов, точно сбросил боеприпасы. Вскоре авиаторы узнали, что их помощь была своевременной. Пограничники отбили атаку непрошенных гостей. Так пассажирский самолет «К» впервые принимал участие в боевых действиях.

Мало известен факт — существование в то время самолета-лаборатории К-4, о которой рассказал мне работавший в конструкторском бюро Калинина Игорь Константинович Платонов, впоследствии инженер-механик в авиационной промышленности. Его старший брат Константин, в то время студент Харьковского медицинского института, занялся исследованием поведения летчиков в полете как с психологи-

ческой, так и физиологической точек зрения. Понадобился самолет для создания летной психофизиологической лаборатории. Калинин поддержал идею Платонова и, получив устное разрешение П. И. Баранова, выделил для этой цели самолет К-4, списанный с пассажирских линий, предварительно дав указание отремонтировать его. Пилотировали самолет летчик завода Снегирев и бортмеханик Кеглевич, а также военные летчики. Просуществовала эта летающая лаборатория около трех лет.

Самолеты Константина Калинина вышли и на международные трассы. Об этих малоизвестных страницах истории гражданской авиации на Украине свидетельствуют архивные документы.

К середине 20-х годов воздушные связи Советского Союза с зарубежными странами стали расширяться. С мая 1922 года действовала первая международная линия Москва — Кенигсберг, продленная ватем до Берлина. В 1926—1927 годах вступили в действие международные воздушные трассы Улан-Уде — Улан-Батор и Ташкент — Кабул.

Правительство Советской Украины также было заинтересовано в установлении прямых воздушных связей с зарубежными странами. Вот почему нашла поддержку инициатива Союза Авиационников об организации больших заграничных перелетов. В 1926 году в Харькове создали Всеукраинскую комиссию по организации заграничных перелетов в составе представителей ВУЦИК, Совнаркома УССР, УВО, ЦК ЛКСМ Украины, ЦК незаможных селян, «Укрвоздухпути», правления Аэрохима. Пленум комиссии постановил, чтобы Украина приняла участие в кампании не только по сбору средств и в проведении общенародной агитационной работы во время заграничных

перелетов, но и путем непосредственного участия в них, как республика, являющаяся составной частью СССР.

Предполагалось совершить перелет одного из самолетов «Укрвоздухпути» в Персию (Иран). Совнарком УССР разрешил провести для этой цели добровольный сбор средств по всей Украине и Молдавии на сумму 150 тысяч рублей. Газеты писали: «Свой самолет от УССР полетит в Тегеран. Самолет построил украинский инженер Калинин». И дальше: «Перелет в Тегеран будет наглядным доказательством наших успехов и достижений в области самолетостроения. Перелет будет осуществлен на самолете К-2, построенном на Харьковском авиазаводе «Укрвоздухпути». Этим самолетом было положено начало металлическому самолетостроению на Украине. Вылет намечен на июнь 1926 года по маршруту Харьков — Москва — Харьков — Ростов — Минеральные Воды — Баку — Энзели — Тегеран, предстоит пройти путь в 3600 километров за 26 летних часов. В Москву самолет должен прилететь с представителями УВП и украинской прессы. В техническую организацию перелета УВП дает своих летчиков».

Перелет не был осуществлен по независящим от нас обстоятельствам: препятствовало шахское правительство. Под нажимом иностранной фирмы, которая держала в руках линию Берлин — Тегеран и стремилась не допускать проникновения советских самолетов в Персию, оно не согласилось на его осуществление. Да и самолет К-2 еще не был приспособлен полностью для таких дальних перелетов. Его совершил позже К-4.

В конце 20-х годов было установлено регулярное воздушное сообщение между Украиной и Ираном.

В те годы самолеты «Укрвоздухпути» обслуживали крупнейшую внутрисоюзную авиатрассу Москва — Харьков — Ростов — Минеральные Воды — Баку. В Иране концессию на все воздушные перевозки имела германская фирма. Она была заинтересована в том, чтобы, соединив трассой Баку и Тегеран, замкнуть круговую линию Берлин — Москва — Харьков — Тегеран — Багдад — Каир — Рим — Париж — Берлин.

В октябре 1927 года харьковская «Радиогазета» писала в статье «Что нового в организации воздушных линий СССР — Персия?»: «Сегодня утром на Харьковский аэродром возвратился из Тегерана самолет «Укрвоздухпути». На нем прилетел член правления УВП И. К. Кириллов, пробывший почти месяц в Тегеране по поводу переговоров об установлении воздушного пути Харьков — Баку — Тегеран».

Один из известных строителей советского гражданского воздушного флота И. К. Кириллов с 1926 года работал заместителем начальника воздушных линий и начальником отдела аэрофотосъемки «Укрвоздухпути». В числе немногих членов правления он поддерживал новаторские начинания К. А. Калининна.

Переговоры в Тегеране увенчались успехом. Составили договор о порядке эксплуатации иранских аэропортов и организации линии Харьков — Баку — Пехлеви (Энзели) — Тегеран. В декабре 1927 года было подписано соглашение между правительствами СССР и Ирана об обмене воздушной почтой. Так как наше правительство возражало против того, чтобы немецкие экипажи летали над районом Баку, фирма пошла на соглашение с советской стороной, обязавшись взять к себе на службу русского летчика (это был А. К. Туманский) и бортмеханика, которые

только одни могли обслуживать линию Тегеран — Баку. Договор утвердил Совнарком УССР.

Первый рейс на трассе Харьков — Баку — Иран был совершен 7 февраля 1928 года. На борту самолета находились журналисты. Так открылась первая регулярная международная воздушная линия Украинской ССР. Рейсы выполняли опытные пилоты М. Снегирев, И. Захаров, С. Косинский, И. Буоб, А. Туманский.

— После десяти месяцев полетов на линии Тегеран — Энзели — Баку, — рассказывал А. К. Туманский, — я вернулся на родину и в 1929 году получил назначение в харьковский узел воздушных сообщений линейным пилотом первого класса для обслуживания линии Харьков — Москва и Харьков — Минеральные Воды.

Порядок выполнения рейсов в Иран был таков: раз в неделю, по вторникам, харьковский самолет от Баку шел дальше, на Энзели, куда к тому времени прибывала машина из Тегерана. Пассажиры пересаживались, почту перегружали и мы разлетались в разные стороны. А по субботам я уже на самолете К-4 выполнял сквозные рейсы Харьков — Баку — Тегеран — Баку — Харьков. Участок трассы Баку — Энзели имел протяженность всего 380 километров, но условия для полетов были очень сложными. Горный хребет, затем рисовые поля, болота и сады исключали возможность благополучной посадки в случае неисправности двигателя. Почти весь год город и горы закрыты облаками. В Энзели во время ливней площадку часто заливало водой из-за отсутствия стоков, и тогда приходилось садиться на узкой (5—6 метров) прибрежной песчаной полосе длиной 250 метров.

Любопытная деталь: полеты И. К. Кириллова на харьковских самолетах в Иран использовались для пересылки дипломатической почты. Агентство Наркоминдела СССР в Баку выдало ему такую справку: «Предъявителю сего гр. Кириллову, начальнику воздушных линий УВП, вручена агентством НКВД в Баку дипломатическая почта, адресованная полномочному представительству СССР в Персии, в Тегеране». А полпред СССР в Иране Я. Давтян удостоверяет, что «зам. предправления и начальнику воздушных линий «Укрвоздухпуть» И. К. Кириллову по роду своей службы при перелете между Баку и Тегераном необходимо иметь при себе огнестрельное оружие».

Открытие международной трассы Украина — Иран восторженно встретили общественность и пресса. «Воздух зовет» — такой заголовок интервью с И. К. Кирилловым дала харьковская рабочая газета «Пролетар». «Блестящие полеты советского пилота И. А. Буоба в Тегеране произвели большое впечатление на население», — извещала харьковская «Радиогазета».

За первые два года эксплуатации воздушной трассы Харьков — Иран выполнено 147 рейсов, перевезено 139 пассажиров, 4 818 килограммов почты и грузов, палетано свыше 40 тысяч километров. Сегодня эти цифры выглядят весьма скромно. Но с выходом калининских самолетов на заграничные трассы была вписана еще одна строка в историю нашей гражданской авиации.

Завершая наш рассказ о К-4, биография которого неотделима от истории развития Гражданского воздушного флота страны, еще раз предоставим слово Алексею Туманскому.

— Самолетный парк харьковского узла составляли доживающие свой век самолеты «Комета-3» с мотором мощностью 360 л. с. и отечественные машины конструкции К. А. Калинина, выпускавшиеся Харьковским авиазаводом. Основная работа велась на самолете К-4. Машина вмещала четырех пассажиров и летчика с бортмехаником, была довольно устойчива, нетрудна в управлении, проста на взлете и посадке. Главным же достоинством этого самолета являлось, по-моему то, что кабина летчика и бортмеханика была закрытой. Это намного уменьшало утомляемость экипажа при длительных полетах.

А летать приходилось много, и работа была нелегкой. Основная трудность заключалась в том, что самолеты не имели оборудования для «слепых» полетов, а регулярность рейсов требовалось поддерживать во что бы то ни стало. Помню, как по случаю открытия новой линии Харьков — Сочи — Баку мы вылетели в Тифлис, где был устроен веселый праздник (в нем участвовал едва ли не весь город). Через два дня меня и летчика Ивана Семеновича Баранова отправили обратно в Харьков со специальным заданием. Весь путь от Тифлиса до Харькова мы покрыли за один день. По тем временам это был рекордный перелет на пассажирских линиях. Его отметила пресса.

Во всех трех модификациях построили 22 самолета К-4. Изготавливать их в больших количествах не стали, так как двигатель у нас не производился. Пора было переходить к моторам отечественного производства. Возросли и требования к воздушным перевозкам.

Широкая эксплуатация К-4 в разных климатических зонах создала предпосылки для дальнейшего

совершенствования калининских пассажирских самолетов. Поэтому конструкторское бюро и его руководитель, еще в процессе сборки К-4, разработали и сразу же ввели в серийное производство пассажирский самолет К-5, более вместительный и комфортабельный.

Первый полет самолета К-5 состоялся утром 18 октября 1929 года на харьковском аэродроме Сокольников. Полет выполняли летчик-испытатель М. А. Снегирев и бортмеханик П. Н. Власов. По заведенной главным конструктором традиции он также принял участие в первом полете своей новой машины. Ресурсные испытания самолета и двигателя проводил в качестве летчика-испытателя А. Н. Грацианский.

В праздничном номере газеты «Комуніст» за 7 ноября 1929 года, посвященном двенадцатой годовщине Великого Октября, помещено фото самолета К-5 с такой подписью: «Сегодня впервые полетит самолет К-5 — новый пассажирский самолет конструкции тов. Калинина». В отчете об октябрьской демонстрации трудящихся Харькова под заголовком «Победоносный поход людей и машин» напечатано: «...Над демонстрацией парил наш советский самолет нового типа К-5, построенный на протяжении последних месяцев».

Первоначально самолет строили с неосвоенным еще в производстве двигателем М-15 мощностью 450 л. с., что приводило к вынужденным посадкам из-за частых поломок коленчатого вала, шатунов и выхода из строя свечей. Двигатель М-15 пришлось снять и заменить двигателем М-22 мощностью 480 л. с. Он оказался достаточно надежным и эксплуатировался Аэрофлотом вплоть до начала 40-х годов.

Самолеты К-5 быстро завоевали симпатии летчиков, обслуживающего персонала и пассажиров. Они

были не только дешевле зарубежных конструкций, но и имели более высокие летно-технические данные. Так, самолет К-5 с двигателем М-22 развивал максимальную скорость до 200 км/ч, был простым и легким в управлении, обладал хорошей устойчивостью и высокими взлетно-посадочными качествами. При потере скорости самолет не сваливался в штопор, а опускал нос и набирал скорость, что являлось очень важной особенностью для безопасности полетов.

По схеме самолет К-5 — подкосный высокоплан с крылом эллиптической формы в плане. Конструкция самолета смешанная — из стальных тонкостенных труб, дерева и полотна. Для своего времени она была наиболее простой, дешевой, легкой и хорошо поддающейся ремонту. Листовой дюралюминий применялся только для обшивки пилотской и пассажирской кабины, гондолы двигателя, в конструкции кресел и в обтекателях подкосов.

Новшеством в конструкции была управляемая от педалей хвостовая опора — костыль, который значительно улучшил маневренность самолета на земле при рулежке. Наличие стабилизатора с изменяемым углом установки в полете сохраняло управляемость самолета в широком диапазоне центровок.

За 1930—1934 годы построили 260 самолетов. Кроме перевозок пассажиров и грузов самолет широко применялся для десантирования парашютистов и в санитарных целях.

В 1934 году осуществили попытку повысить летные качества самолета за счет установки на нем более мощного двигателя М-17Ф с водяным охлаждением, мощностью 680 л. с. Скорость возросла до 240 км/ч, но дополнительный вес винтомоторной установки,

радиаторов и топлива уменьшил нагрузку самолета. Поэтому замена двигателей была произведена на небольшой части машин.

В те годы на трассах Аэрофлота летали также цельнометаллические девятиместные самолеты ПС-9 (АНТ-9) с тремя двигателями. Скорость их была выше, чем у К-5. Однако недостаточная вместимость машин и низкая платная нагрузка стали причиной того, что широкая эксплуатация самолетов оказалась экономически нецелесообразной. И самолеты К-5 в течение десяти лет составляли основной парк гражданской авиации на внутренних авиалиниях.

В середине первой пятилетки в структуре Гражданского воздушного флота произошли серьезные изменения, непосредственно коснувшиеся деятельности К. А. Калинина, его конструкторского бюро и авиазавода. Два советских акционерных общества воздушных сообщений «Добролет» и «Укрвоздухпуть» объединялись, что устраняло параллелизм в их работе. Это открывало широкие перспективы для бурного развития гражданской авиации в нашей стране, перевода ее на новые организационные (государственные) формы, обеспечивающие единое централизованное руководство и планирование в этой важной отрасли народного хозяйства.

15 января 1930 года в Харькове состоялось последнее общее собрание представителей акционеров общества «Укрвоздухпуть».

— Три года назад, — сказал, открывая собрание, председатель правления «Укрвоздухпути» И. И. Касяненко, — мы своевременно взяли твердый курс на самолетостроение, создали конструкторское бюро, переустроили свои маленькие мастерские в завод, первый в Союзе, который строит самолеты для граждан-

ской авиации. Работа конструктора инженера Калинина дала возможность сейчас уверенно сказать, что в 1930 году наши воздушные линии будут обслуживаться самолетами, почти целиком своей конструкции и продукции.

Заместитель главного конструктора А. Я. Щербаков зачитал заявление группы инженеров, в котором отмечалось «громадное значение проводимой работы в деле гражданского самолетостроения».

Единодушными в своей оценке деятельности конструкторского бюро К. А. Калинина были участники собрания — представители Совнаркома УССР, инспекции Гражданского воздушного флота, заводоуправления. Подчеркивалось, что им разработаны собственные методы конструирования самолетов, что создан ценный состав квалифицированных рабочих, инженеров и технического персонала, имеется хорошая производственная база. Так, если вначале завод располагал лишь четырьмя станками, то сейчас их — 74. Много теплых слов было сказано в адрес творца нового типа самолетов Калинина, который сгруппировал вокруг себя творческий актив. Подводя итоги работы общества «Укрвоздухпуть», признали его основным достижением создание сильной конструкторской группы, которую необходимо всемерно поддерживать.

Сдержанно, без отступлений, приступил к своему докладу К. А. Калинин:

— Работа начала разворачиваться с 1928—1929 годов, когда мы сконструировали К-4 за два с половиной месяца, с небольшим штатом, что при обычной работе требует не меньше четырех месяцев. С этого времени конструкторское бюро реорганизовано в отдел опытного самолетостроения и сейчас имеет в сво-

ем составе 53 инженера и техника. За последнее время проведена работа по выпуску К-4 и К-5. Опытные машины, благодаря специальным условиям, стоят у нас дешевле, чем в других конструкторских бюро и за границей.

Вполне можно понять чувство глубокого удовлетворения, с которым собрание акционеров принимало резолюцию по заключительному докладу председателя правления И. И. Касяненко.

«Конструкторское бюро для гражданского самолетостроения, единственное в СССР, за очень небольшой промежуток времени стало на уровень наилучших подобных предприятий передовых капиталистических стран. Начав свою работу во главе с конструктором т. Калининым в 1926/27 гг., бюро за это время провело конструкторскую работу: санитарного самолета, фотосамолета, пассажирских самолетов на 5 и 8 мест, почтового самолета, маломощного самолета для сообщений центра с округами, а теперь выходит уже на путь строительства самолетов мирового значения»*.

Совнарком СССР постановил харьковский авиазавод «Укрвоздухпуть» и отдел опытного самолетостроения передать Государственному авиатресту. Аэрофотоъемочная эскадрилья выделялась в подчинение Главному геодезическому комитету ВСНХ СССР, то есть, они выводились из Гражданского воздушного флота.

Фирменные бланки авиазавода имели теперь такой гриф: «Наркомвоенмор. Государственное Всесоюзное объединение авиационной промышленности. Государственный союзный завод опытного самолетостроения

* Центральный архив Министерства гражданской авиации. Ф. 14, оп. 75, д. 291, л. 90—95.

(ГРОС). Сокольники». Константин Алексеевич документы подписывал так: начальник ГРОС, главный конструктор инженер Калинин.

В Харькове набирали силу немало и других авиационных центров — научных, производственных, спортивных, учебных. Поэтому раздавались голоса в пользу создания условий для более тесного объединения работающих в этих организациях кадров. Возникла идея построить крупный авиационный комплекс, куда бы вошли авиазавод, конструкторское бюро, авиационный институт, аэрофотосъемка, аэропорт, управление воздушными линиями, авиашкола Осоавиахима и другие авиационные учреждения.

Необходимость создания такого авиационного комплекса обосновывал в своей статье заведующий перспективным отделом ГРОС И. Г. Неман: «У нас в Харькове есть конструкторская группа, авиационный институт, крепкие технические и квалифицированные кадры, опытное самолетостроение и авиазавод. Все это может войти в авиакомбинат, который соединял бы серийный выпуск самолетов и моторов и научные работы по авиации». Но эти проекты тогда не могли быть осуществлены: государство вынуждено было расходовать средства на более необходимые нужды.

«...Слово имеет изобретатель Калинин»

Реорганизация авиазавода и создание Всесоюзного объединения Гражданского воздушного флота совпали с новым подъемом политической и трудовой активности трудящихся.

Весной 1930 года вся наша страна готовилась к XVI съезду ВКП(б). К тому времени под руководством Коммунистической партии все шире развивалось развернутое наступление социализма по всему фронту, все советские республики добились крупных успехов. Валовая продукция промышленности достигла около 180 процентов довоенного уровня. Все более укреплялась тяжелая индустрия. Широкие массы крестьянства твердо становились на путь социализма. Трудящиеся Харьковщины с энтузиазмом восприняли решение Политбюро ЦК ВКП(б) о строительстве в столице республики тракторного завода.

Готовились к достойной встрече партийного съезда и авиастроители. С большим удовлетворением узнал коллектив авиазавода о том, что главному конструктору К. А. Калинин у губернской партийной организации поручает выступить на съезде с приветствием. Это известие глубоко взволновало Константина Алексеевича. Было решено преподнести подарок съезду — новый самолет К-5, совершив на нем накануне большой перелет по индустриальным городам Украины. Эту идею поддержала редакция газеты «Комуніст».

24 июня 1930 года на аэродроме Сокольники к вылету готовился самолет К-5, только что вышедший из стен завода. На его фюзеляже красной краской выведены лозунги: «За массовое строительство собственных самолетов!», «На советских крыльях — к социализму!» На хвосте машины нарисована карта маршрута перелета: Киев — Винница — Одесса — Кривой Рог — Днепропетровск — Сталино — Луганск — Краматорск — Харьков. На борту самолета — главный конструктор К. А. Калинин, председатель правления «Укрвоздухпути» И. И. Касяненко, писатель Мечислав Гаско, ударники производства, жур-

налисты. Пилотировал самолет летчик М. А. Снегирев, бортмехаником был С. В. Кеглевич, налетавшие к тому времени по 500 тысяч километров.

Этот перелет калининского самолета был яркой демонстрацией развивающейся советской авиапромышленности, пропагандой первых достижений массового отечественного самолетостроения для Гражданского воздушного флота.

В Киеве самолет К-5 совершил посадку на том же самом аэродроме, где всего лишь пять лет назад впервые поднялся в небо первенец советского гражданского самолетостроения К-1. Бесперывным потоком двигались на аэродром переполненные трамваи и автобусы с представителями заводов, местных партийных и советских органов.

А вечером в помещении госцирка рабочая общественность города тепло приветствовала экипаж и пассажиров самолета К-5. Овацией встретили рабочего инженера-конструктора Калинина. В приветственной телеграмме XVI съезду партии говорилось о том, что волей рабочего класса будут обеспечены повышенные темпы социалистического строительства.

Участники перелета встречались с рабочими заводов «Большевик», «Ленинская кузница». На заводе «Арсенал» К. А. Калинин присвоили звание «почетный рабочий».

Вот краткая хроника событий, связанных с пребыванием экипажа и пассажиров самолета К-5 в Виннице, Одессе, Елизаветграде (Кировограде), Кривом Роге.

Винница... Сегодня пролетариат Винницы чествует экипаж самолета К-5. Трудящиеся Винничины требуют построить большой моторостроительный завод на Украине и наладить выпуск самолетов. На митин-

гах представители редакции газеты «Комуніст» рассказали о том, как пролетарии Киева и Харькова поддерживали конструктора Калинина. Выступили заслуженный летчик Снегирев, инженер-конструктор Касяненко. Ударник авиазавода Бочаров рассказал о том, что благодаря социалистическому соревнованию удалось снизить себестоимость самолета.

Одесса... Митинг на аэродроме, катание активистов — друзей воздушного флота. Елизаветград (Кировоград)... Митинг на заводе «Красная звезда». Кривой Рог... На аэродроме собрались четыре тысячи горняков. Состоялись показательные полеты самолета с ударниками на борту. На торжественном собрании выступил Касяненко.

6 июля 1930 года самолет К-5 приземлился на московском аэродроме. Константину Калинин предстояло выступить на XVI съезде партии.

На вечернем заседании съезда шло обсуждение доклада председателя ВСНХ СССР В. В. Куйбышева о выполнении заданий первой пятилетки. Председательствующий объявляет о том, что «для приветствия от украинских летчиков слово имеет изобретатель Калинин».

— Товарищи,— сказал Константин Калинин,— от имени рабочих, инженеров Харьковского авиазавода, а также от рабочих собраний Киева, Винницы, Одессы, Елизаветграда, Кривого Рога, Днепропетровска — городов, через которые мы пролетали — XVI съезду пламенный пролетарский привет!

Аплодисментами встретили делегаты съезда выступление Калинина. Он говорил о том, что к числу новых машиностроительных предприятий, названных в докладе В. В. Куйбышева, относится и завод гражданского самолетостроения в Харькове, коллективу

которого принадлежит немалая роль в усилении темпов развития народного хозяйства.

— При наших пространствах, бездорожье воздушный транспорт может оказать неоценимую услугу народному хозяйству, — говорил далее Калинин. — Но в этой области мы сделали еще слишком мало. Мы недостаточно пользуемся самолетами в сельском хозяйстве как средством связи руководящих центров с периферией.

У нас на Украине группа коммунистов инженеров и рабочих, стремясь на деле осуществить генеральную линию партии, добилась при содействии партийных организаций возможности создания опытного и серийного производства гражданских самолетов. Этим мы поможем избавить нашу гражданскую авиацию от иностранной зависимости. За два года мы сделали несколько типов самолетов, последний из них по стоимости и по качеству несколько ни уступает новейшим заграничным самолетам. Мы считаем, что это только первый шаг, и наша задача — работать над дальнейшим усовершенствованием машин. В ближайшее время мы выпустим машину, которая должна поднимать 50 пассажиров.

Это ответственное заявление конструктора на партийном форуме о готовности выпустить многоместную пассажирскую машину базировалось на точных расчетах. И мест в самолете будет намного больше...

А пока Калинин рассказывает внимательно слушающим его делегатам партийного съезда о том, что недавно на одной из новых серийных машин по инициативе Центрального органа Коммунистической партии Украины газеты «Комуніст» был совершен перелет по рабочим центрам республики под лозунгами: «За советское машиностроение, самолето- и моторо-

строение!», «За массовое внедрение самолетов!», «За развитие воздушных сообщений!», «За выполнение промфинплана!» Во всех городах рабочие массы с энтузиазмом встречали машину, видя в ней еще одно убедительное свидетельство победоносного строительства социализма.

— Само собой понятно, что эти гражданские машины будут способствовать не только развитию социалистического строительства, но и укреплению обороноспособности страны. Внедрение самолетов в народное хозяйство означает, что строительство самолетов и моторов закрепляется в машиностроении и создаются кадры воздушных работников. А это — мощный резерв для военной авиации.

Свое выступление Калинин закончил словами:

— По воле пролетариата тех городов Украины, в которых побывали, мы прилетели в Москву приветствовать XVI съезд партии, и от его имени мы дарим съезду эту машину в знак того, что и в дальнейшем с большевистской настойчивостью будем проводить на деле генеральную линию партии. Будем работать над созданием необходимых пролетарской диктатуре машин, машин лучших, чем у капиталистов.

На следующий день, 9 июля, Калинин со своими спутниками вылетел в Сталино (Донецк) для следования по намеченному маршруту. Около десяти тысяч рабочих пришли тогда на встречу с участниками перелета. Выступавшие говорили о необходимости дальнейшего развития отечественного самолетостроения, и тут же начали сбор средств для этой цели. От кого-то из рабочих в президиум поступила записка, автор которой сообщал, что вносит на развитие новой отрасли промышленности 5 рублей. По просьбе рабочих он поднялся, попросил извинить его за то, что

забыл подписать записку, и назвал свою фамилию: Щукин, плотник, пришел с детьми встретить самолет. Его благородному примеру последовали сотни земляков. Мнение донецких шахтеров было единодушным: «Даешь небо!»

Самолет К-5 побывал в Луганске (Ворошиловград), Краматорске, где на маленьком аэродроме собралось 15 тысяч человек. И только отличные летные качества самолета и мастерство пилота позволили совершить здесь благополучную посадку.

15 июля 1930 года участники перелета возвратились в Харьков.

Труженики неба — в воздухе и на земле

Выполняя свои многотрудные обязанности главного конструктора по улучшению конструкции серийных самолетов, Калинин одновременно занимался разработкой новых опытных машин.

В 1930 году прошел испытания самолет К-6, предназначенный для перевозки почты и матриц газет. Он мог быть использован также для аэрофото-съемок.

Крыло, оперение, шасси и ряд частей и деталей были взяты у самолета К-5. Фюзеляж сравнительно тонкий, сварной из стальных труб. Две половины характерного для калининских самолетов эллиптического крыла стыковались по оси самолета на кабинах. Летчик помещался в передней кабине, а задняя длиной в 4 метра была приспособлена под нагрузку. Полетный вес — 2820 кг. Самолет имел довольно большую по тем временам крейсерскую скорость —

170 км/ч, а максимальную — 210 км/ч. Вozил матрицы «Правды» на самолете летчик П. П. Качура.

Впервые в Советском Союзе доставка самолетов, газетных матриц была организована по маршруту Москва—Харьков в начале июня 1931 года. Вот что сообщала газета «Правда» 5 июня: «Правда» за 4 июня продавалась вчера в Харькове. Матрицы газет доставляются на аэроплане. Первый опыт увенчался успехом. Матрицы номера «Правды» были отправлены вчера рано утром в Харьков. Самолет приехал в Харьков в 10 ч. 58 мин. утра. Благодаря прекрасной работе пилота т. Местон Б. Л. и бортмеханика т. Грачова, несмотря на крайне неблагоприятную погоду, самолет прибыл вовремя и в 11 ч. 12 мин. матрицы были доставлены в типографию. Существенную помощь оказала администрация Московского и Харьковского аэропортов. В 12 ч. 45 мин. первый номер «Правды» вышел из печати. В 1 ч. дня Союзпечать получила для розницы 11250 экз. «Правды» и 27 000 для подписчиков».

Харьковские «Вісті» так рассказывали о доставке из Москвы первых матриц «Правды»: в 14 часов газеты отправлены на ХПЗ, ГЭЗ (ныне завод имени Малышева и Харьковский электромеханический завод), на ХТЗ, завод «Серп и молот».

С этого дня харьковчане первыми в стране стали читать «Правду» в тот же день, что и москвичи.

16 июня 1931 года в составе Всесоюзного объединения Гражданского воздушного флота был сформирован авиационный отряд особого назначения имени Центрального органа ВКП(б) газеты «Правда». В том же месяце матрицы ежедневно доставлялись уже в Одессу, Севастополь, Ленинград, Свердловск и другие города.

Третье событие большой политической важности, как доставка воздушным путем матриц газет из Москвы в другие города нашей страны, начало которому положил первый рейс в Харьков, дало новый толчок рабочему шефству над гражданской авиацией. В связи с этим, 30 июня 1931 года «Правда» писала: «Наша задача — всемерно форсировать охват воздушными путями различных частей Советского Союза, двинуть строительство гражданской авиации большевистскими темпами». Далее газета рекомендовала самые разнообразные формы помощи: ударное выполнение заказов заводами-поставщиками, шефство над аэропортами, участие комсомола в «штурме неба». Большая группа пилотов и механиков отряда и воздушных линий была объявлена редакцией ударниками «Правды».

Инициативу в содействии развитию гражданской авиации проявили рабочие Московского электростанционного завода. В открытом письме в «Правду» они, принимая шефство над столичным аэропортом, призвали ряд крупнейших предприятий Ленинграда, Харькова, Баку, Минска и других городов взять деловое шефство над аэродромами своих городов.

В начале 30-х годов в Аэрофлоте существовала авиация транспортная, сельскохозяйственная, исследовательская. В сентябре 1932 года Совнарком СССР принял решение о создании агитэскадрильи, назвав ее именем А. М. Горького в честь 40-летия его литературной деятельности. По инициативе газеты «Правда» и других органов печати начался сбор средств трудящихся на строительство самолета-гиганта «Максим Горький», других самолетов эскадрильи. К марту 1933 года собрали более 11 миллионов руб-

лей. А в мае того же года эскадрилья приступила к работе.

С Московского аэродрома поднялись в воздух первые самолеты эскадрильи АНТ-9, У-2, «Сталь-2» и калининский самолет К-5, которому присвоили имя журнала «Огонек». Командиром агитэскадрильи имени Горького был назначен редактор журнала, известный журналист Михаил Кольцов.

К-5 «Огонек» отправился в первый агитационный перелет на Украину и Северный Кавказ. В кабине машины находились рабочие политического управления Наркомзема СССР и журналисты. Цель перелета — подведение итогов весенне-посевной кампании. Его участники посетили много колхозов и совхозов, провели агитационно-массовые митинги. Высокую оценку давали работе агитбригады местные партийные и советские органы. Вот один из отзывов: «Прилет аэроплана был организационным звеном в нашей работе. Колхозная масса действительно большевистски боролась за выполнение своего плана, за право принять в своем колхозе аэроплан эскадрильи имени Горького».

Через год К-5 в составе группы других самолетов эскадрильи по заданию Народного комиссариата снабжения СССР вылетел в Азербайджан, к рыбакам Каспия на путину. За шестнадцать дней обслужили десять рыбзаводов. А в 1937 году, по приглашению Азербайджанского ЦИК, пилот Л. Титов и бортмеханик П. Ильяшенко привели самолет для участия в агитационной кампании по выборам в Верховный Совет СССР.

Агитбригада побывала в 24 районах республики, провела митинги, в которых участвовало более 25 тысяч человек. С самолета сбросили 1250 тысяч

листовок Президиум азербайджанского ЦИК постановил объявить благодарность и премировать экипаж самолета «за проявленную энергию, самоотверженность и добросовестность при выполнении возложенной на них ответственной задачи».

Особенно нравился всем голубой самолет У-2, носивший имя журнала «Работница». Чистоты он был необыкновенной, ведь хозяевами этого самолета были женщины — пилот Валентина Гризодубова и бортмеханик Екатерина Слобоженко. В. С. Гризодубова вспоминает: «Работа каждого члена эскадрильи оценивалась не только по его четному мастерству, но и по мастерству большевистской агитации. Командир эскадрильи Михаил Кольцов часто собирал нас перед рейсом вместе с руководителями промышленности или сельского хозяйства, по заданиям которых мы летали».

В октябре 1933 года на харьковском аэродроме Сокольники приземлился самый большой в то время пятимоторный самолет «Правда» — флагман агитэскадрильи. Его пилотировал известный летчик Иван Васильевич Михеев. 35 пассажиров — московские рабочие-ударники прилетели в столицу Украины для обмена передовым опытом работы. Первый прилет АНТ-14 вызвал большой интерес у жителей Харькова, которые приезжали на аэродром, чтобы полюбоваться многомоторным самолетом. АНТ-14 прилетал в Харьков еще трижды. На нем совершили круговые полеты лучшие рабочие заводов и фабрик.

Одним из самолетов агитэскадрильи командовал летчик из Харькова — И. И. Нусберг. Это был не только большой мастер летного дела, но и прекрасный агитатор и пропагандист. В январе 1936 года знатный забойщик Алексей Стаханов обратился с письмом к работникам Аэрофлота, летчикам Особой

сводной агитационно-воздухоплавательной эскадрильи имени Горького.

«Недавно, — писал А. Стаханов, — я побывал в гостях на своей родине, в своем родном колхозе, здесь я встретился с пилотом, с краснознаменцем Иваном Ивановичем Нусбергом.

Когда-то деревня не имела понятия о воздушных стальных птицах. А теперь каждый колхозник уже имеет возможность видеть самолет у себя в колхозе. Авиация становится близким, родным делом колхозной деревни. Большую роль в этом деле играет прилет самолетов агитэскадрильи имени Горького.

В нашей стране сейчас широко развернулось стахановское движение, почин, который я сделал у себя на шахте, становится достоянием миллионов... Работать без малейших аварий, беречь машину, овладеть ею — это важнейшая задача. В этом я вижу основную цель стахановского движения».

Обращение донбасского горняка нашло горячую поддержку у работников гражданской авиации. Экипаж самолета К-5 № Л-516 Харьковского аэропорта командира И. Пурпыша, объявив себя «ведущим и ударным экипажем», вызвал на соревнование все экипажи самолетов К-5 Второй воздушной линии, выполнявших рейсы по маршруту Харьков—Одесса. На этот призыв откликнулись командиры самолетов К-5 И. Захаров, С. Тропольский, брат Иосифа Пурпыша — Донат, другие мастера летного дела. В результате стахановской работы пилотов и техников межремонтный налет часов на самолеты К-5 в транспортном авиаотряде командира И. Лапоногова увеличился вдвое. Иосиф Семенович Лапоногов, летчик Чапаевской дивизии — участник первой мировой, гражданской и Великой Отечественной войн, один из

первых пилотов-«миллионеров» Аэрофлота. Длительное время, уже после войны, мы работали вместе в Украинском управлении гражданской авиации, его воспоминания были для меня ценнейшим источником сведений о тех легендарных временах.

Расширялись масштабы применения авиации в народном хозяйстве. Аэрофлот начал создавать специализированные авиационные подразделения для химической обработки земельных угодий, для перевозки пассажиров на местных воздушных линиях. В 1932 году в Полтаве приступила к работе первая на Украине база сельскохозяйственной авиации.

Примечательно, что Калинин, всегда чутко улавливавший возраставшие потребности народного хозяйства в авиационном обслуживании, решил выступить и здесь с новинкой. Ею стали двухместные самолеты для так называемой «исполкомовской» авиации, которые можно было использовать для перевозок почты внутри районов.

К-9 был легким подкосным самолетом с двигателем в 60 л. с. Конструкция смешанная. Каркас фюзеляжа — ферменный, сварной из стальных труб. Крыло площадью 16 квадратных метров эллиптической формы — деревянное на подкосах, обшивка всюду полотняная. Высоко расположенное крыло — на кабанах. Испытания, проводившиеся в 1930 году, показали, что двигатель в 60 л. с. для самолета таких размеров и веса (взлетный вес — 770 кг) недостаточен. Скорость едва достигала 120 км/ч при посадочной — 60 км/ч. Требовался двигатель минимум в 80 л. с., но такого в те годы еще не было, и К-9 больше не строили.

Через год появился самолет К-10 — легкомоторный двухместный, свободно несущий моноплан, с нижним

расположением крыла, которое имело автоматические предкрылки и закрылки. Мотор — уже широко известный советский М-11, скорость — 145—175 км/ч. Необычным было то, что у обоих самолетов крылья и оперение могли очень компактно складываться. При этом подготовка машины к полету осуществлялась всего за несколько минут. Это было очень удобно для ее эксплуатации и хранения в любом колхозном сарае. Добавим, что К-10 имел спортивную и учебно-тренировочную с двойным управлением модификации. Был также его сельскохозяйственный вариант с опылывателем.

Калининские самолеты разлетелись из Харькова по всей стране, их видели в небе самых отдаленных ее уголков.

Так, осенью 1931 года А. Н. Грацианский совершил дальний технический полет на К-5 по маршруту Харьков — Ростов-на-Дону — Минеральные Воды — Красноводск — Ашхабад — Самарканд — Ташкент — Оренбург — Самара — Пенза — Харьков. Затем он осуществил агитационный рейс по городам Украины. Главная цель — показать широким массам достижения советского самолетостроения, привлечь в ряды Осоавиахима новое пополнение, пробудить у тружеников городов и сел стремление активно участвовать в строительстве Красного воздушного флота.

В те годы появление над городами Украины самолетов было большим радостным событием. Киевляне новый самолет К-5 увидели летом 1932 года.

«Это был жаркий августовский день, — вспоминает А. Н. Грацианский. — Я прилетел из Харькова, чтобы продемонстрировать новую машину. На аэродроме Жуляны состоялся торжественный митинг, мы при-

нимали поздравления по поводу выпуска первых серийных советских пассажирских самолетов. Помню счастливое, усмехающееся лицо его создателя К. А. Калинина. Катали активистов Осоавиахима. За два дня я совершил тридцать четыре прогулочных полета».

Полеты К-5 над Киевом ускорили сбор средств на строительство аэропорта и воздушных линий, которые должны были соединить Москву с Одессой через Киев, а также Харьков с Киевом. Киевский областной комитет содействия гражданской авиации собрал около 4 миллионов рублей. Главное управление Гражданского воздушного флота выделило для Киева два самолета К-5. Они так и назывались: «Киевлянин-1» и «Киевлянин-2» имени боевого органа Киевского обкома КП(б)У редакции газеты «Пролетарская правда». В день десятилетия Гражданского воздушного флота, 9 февраля 1933 года, в Киеве, в Броварах, был открыт первый аэропорт.

8 октября 1932 года газета «Вісті ВУЦВК» писала:

«Среди нескольких тысяч гостей из разных уголков СССР, которые приедут на открытие крупного сооружения — Днепрогэса, будут и гости с воздуха. Несколько самолетов от Управления воздушных сообщений и Харьковского авиазавода появятся в днепровском небе в эти праздничные дни. От Харьковского авиазавода прилетит известный авиаконструктор тов. Калинин. Задача — продемонстрировать нашу гражданскую авиацию и помочь строительству аэропорта на Днепрогэсе. Самолеты поднимут в воздух над большим строительством несколько сот лучших ударников. Честь вести самолет на открытие Днепрогэса предоставлена опытным пилотам и бортмеханикам. Первый самолет ведет пилот тов. Пурпыш, на

рабочих, член партии с 1920 года, несколько раз награжден за боевую работу и авиаслужбу».

Неожиданно и Грацианскому посчастливилось побывать на своем К-5 на Днепрострое в день пуска электростанции. Утром 10 октября 1932 года в Харьков из Москвы прибыл самолет Р-5 со свежими центральными газетами, посвященными рождению энергетического гиганта. Самолет совершил вынужденную посадку из-за неисправности двигателя. Грацианскому предложили перегрузить газеты в К-5 и доставить по назначению. При подлете к Запорожью его глазам открылась панорама уже завершённой плотины и станции и многотысячная толпа участников массового митинга у здания машинного зала. На аэродроме перегрузили в кузов автомашины несколько тысяч экземпляров «Правды», «Известий», «Комсомольской правды» и отправили к месту торжества. На трибуне вместе с передовыми строителями стояли М. И. Калинин, Г. К. Орджоникидзе, Г. И. Петровский. Столичные газеты, датированные этим же днем, сразу разобрали участники митинга.

Когда наша Родина готовилась отметить 20-летие Великого Октября, по железнодорожной линии Ленинград—Москва пошел скорый поезд «Красная стрела». Аэрофлот тоже готовился пустить свою «Красную стрелу» — самолет К-5. Правда, и до этого ленинградские летчики брали иногда пассажиров на Москву, но эти рейсы были нерегулярными. Перевозились только грузы и матрицы газет «Правда» и «Известия».

— Тогда мы имели хорошие по тем временам самолеты типа К-5, рассчитанные на 8 пассажиров и двух членов экипажа, — вспоминал бывший пилот А. Муреев. — Открытие пассажирской воздушной

линии возложили на меня. В конце апреля К-5 прибыл в Ленинградский аэропорт. Самолет был оборудован всеми аэронавигационными приборами для «слепого» и ночного полета. В самолете созданы максимальные удобства для пассажиров: мягкие кресла, калориферы отопления, все внутри обито голубым шелком, на полу ковровые дорожки. Сама машина бежевого цвета, вдоль фюзеляжа от мотора до стабилизатора нарисована стрела.

Открытие линии наметили на День печати — 5 мая. В аэропорту собрались журналисты, фотокорреспонденты газет, партийные и советские работники, летчики, техники. После короткого митинга экипаж и пассажиры заняли места, и самолет поднялся в воздух. Перелет Ленинград—Москва занял 3 часа 35 минут. Так самолетом К-5 была открыта пассажирская воздушная линия, связавшая Ленинград со столицей СССР.

— С любовью я вспоминаю наш милый К-5, один из первых самолетов, прокладывавших северные авиалинии, — говорит бывший пилот Куйбышевского аэропорта П. Борисов, совершавший регулярные рейсы протяженностью около тысячи километров по трассе Куйбышев—Москва, с посадкой в Пензе. — Прodelывали этот путь за шесть с лишним часов. Хотя и нелегко пассажиры переносили длительные перелеты из-за болтанки, все же загрузка была всегда полная.

Московское управление ГВФ пополняло свой парк популярными калининскими машинами. Самолеты К-5 выставлялись на самых протяженных воздушных трассах. Еще в 1931 году начались их регулярные полеты на линиях Москва—Сталинград—Элиста и Армавир—Элиста—Астрахань.

...В начале тридцатых годов самолеты из Тифлиса в Москву летали через Баку. На это уходило двое суток. И только когда Закавказское управление воздушных линий получило самолеты К-5, появилась возможность сократить путь на 1100 километров, проложив воздушную трассу через Главный Кавказский хребет. Вылетая на рассвете из Тифлиса, пассажиры к концу того же дня оказывались в Москве. Опытный полет на самолете К-5 № 508 выполнил 25 июня 1933 года летчик А. И. Петров. Так был покорен Кавказиони. В августе 1933 года на калининских самолетах начались регулярные полеты по новой воздушной трассе Тифлис—Москва.

7 июля 1936 года в Минском аэропорту впервые приземлился самолет К-5, пилотируемый летчиком Рябушенко. Этим полетом были начаты регулярные почтово-пассажирские рейсы между Москвой и столицей Советской Белоруссии.

В своей речи на торжественном заседании, посвященном десятилетию Гражданского воздушного флота (1933 год) Валериан Владимирович Куйбышев сказал: «Не так давно мы в области авиации зависели исключительно от границы. Не так давно мы ставили только иностранные моторы. Мы выписывали целый ряд деталей, необходимых для аэропланов. Теперь мы освободились от иностранной зависимости и все аэропланы производим собственными силами».

Цель, поставленная Калининым и его товарищами, была достигнута. Созданная на Харьковском авиационном заводе пассажирская машина К-5 вытеснила на авиалиниях страны самолеты немецкой фирмы «Дорнье».

Самолеты АНТ-9, «Сталь-2» и «Сталь-3» заменили другие иностранные самолеты. Так, если принять количество иностранных самолетов, составлявших парк гражданской авиации Советского Союза в 1923 году за 100 процентов, то в 1930 году они составляли 48,2 процента, а в 1935 году были вытеснены полностью.

Самый большой в мире

Организация серийного выпуска самолетов позволила Калинин и его конструкторскому бюро заняться претворением в жизнь давно вынашиваемой дерзкой идеи постройки гигантского пассажирского самолета. О своих замыслах главный конструктор рассказывал на рабочих собраниях, в беседах с журналистами, выступал со статьями в газетах и журналах.

Советская пресса всегда принимала активное участие в строительстве воздушного флота страны, внимательно следила за первыми успехами в этой области. Генеральный авиаконструктор А. С. Яковлев в книге «Цель жизни» дает высокую оценку роли журналистов в большом, государственной важности деле: «Среди поклонников и пропагандистов авиации и воздушного спорта были такие маститые журналисты, как Михаил Ефимович Кольцов, Давид Иосифович Заславский, Алексей Николаевич Гарри».

В один из летних вечеров 1933 года я встретился в гостинице «Красная» в Харькове с журналистом-известинцем Алексеем Николаевичем Гарри, который часто навещал конструкторское бюро Калинина. Зашел у нас разговор о новом, просто-таки фантастическом самолете Калинина.

— Пять лет назад — рассказывал А. Н. Гарри, — я видел, как в двух необорудованных ангарах очень смелые люди строили первые советские самолеты системы Калинина. В цехах, что скорее напоминали кустарную столярную мастерскую, несколько рабочих с помощью допотопных инструментов при слабом электрическом освещении выпиливали нежные деревянные первюры, маленькие детали будущих советских крыльев. А уже в октябрьские дни 1929 года на поле Харьковского аэродрома не было ни одного иностранного самолета. Стояли четырнадцать К-4 и один К-5. В то время этот советский самолет казался нам чудом техники. И в тот же вечер Калинин показал мне то, что я, каюсь, воспринял как совершеннейшую фантастику...

Когда Калинин был еще слушателем академии имени Н. Е. Жуковского, он вынашивал идею постройки самолета-гиганта. В его воображении возникали очертания небывалых еще машин. Видимо, его вдохновляли выдающиеся достижения русского авиаконструктора И. И. Сикорского, создавшего первый в мире четырехмоторный самолет «Илья Муромец». Из технических журналов ему было известно, что в Америке, Германии, Италии начали проектировать и строить тяжелые многомоторные самолеты и гидрорпаны. Для того, чтобы свободно читать зарубежную периодическую литературу, Калинин изучил английский язык. Знал он и немецкий, и французский. Крыло самолета должно было, по его мнению, принять форму наилучшую по аэродинамическим качествам — эллиптическую: все в крыле!

На столе у Калинина можно было видеть рисунки и чертежи будущего самолета, сотни наметок, расчетов, перечеркнутых нетерпеливой рукой. Нет, это не

то, что нужно, вот здесь следовало бы удлинить линию. И вновь резинка стирает, казалось бы, уже законченную деталь... Переходил от ватмана к листу фанеры, служившему грифельной доской, спешил, и мел крошился в его руках... Отрешаясь от повседневных будничных забот, работал по ночам. Глаза набрякали от бессонницы. Утром — ведро воды на тело, немного одеколона на лицо, чтобы разгладилась усталые морщины. Привычка к самодисциплине восстанавливала силы, и конструктор был снова готов к упорному труду над своим проектом.

Только с немногими Калинин обсуждал ход своих творческих поисков. Подводил собеседника к стене, где серые занавески скрывали от глаз посторонних большой лист ватманской бумаги. Через весь лист громадным пятном лежал эллипс, две узкие фермы поддерживали хвостовое оперение.

— Это лишь первая эскизная набросок, — говорил конструктор. — Нужны еще основательная проработка, громадная проектировочная работа, специальный цех для постройки такого гиганта, длительная борьба за освоение специальных сталей. Но я думаю, что мы с вами все же на этом самолете полетим...

Калинин по горькому опыту знал, что между чертежами и действительностью — большая дистанция, хорошо понимал, что именно будет ему мешать и от кого он может ждать помощи. В предисловии к вышедшей в Харькове в 1931 году повести молодого автора, рабочего авиазавода Феликса Фульмо «К-7» Калинин писал:

«Автор произведения «К-7» очень живо и правдиво рисует в своей повести борьбу рабочих и советских инженеров за советскую технику.

В повести показаны типы рабочих-энтузиастов, ведущих за собою массу, которые увлекают настойчивостью своих стремлений и безграничной верой в правоту своего класса и его победы.

Пробивать путь советскому авиастроительству в Харькове было очень трудно. Об этом знает вся наша общественность. Волна невежества, а иногда просто преступного отношения пыталась затопить рождающуюся здесь авиационную культуру. Классовый эптузиазм рабочих, руководимый большевистской партией, сохранил и воспитал эту культуру, и сегодня она растет свободно и бурно, давая социалистические плоды.

В повести «К-7» мы видим изображение этой борьбы и победы. Эта повесть навеивает читателю желание бороться за авиакультуру, как ее герои.

Повесть рисует непреклонную волю комсомольцев к преодолению трудностей, дает картину настоящего шефства над авиацией...

Молодой талантливый автор повести «К-7», сам рабочий авиазавода, вместе с ним переживает повседневную борьбу за укрепление авиакультуры, за овладение авиатехникой, и потому его повесть так хорошо отображает жизнь и борьбу коллектива и его героев».

Большое значение придавал Калинин участию молодежи в строительстве самолета. Он всегда подчеркивал, что только настоящее шефство молодежи над авиацией дало возможность осуществить его намерения: молодежь увлеклась стремлением «общими усилиями создать отличную машину и бросить ее в бой за пятилетку, за социализм».

Главный конструктор заботился о том, чтобы молодые рабочие могли повышать свою квалификацию,

приобретать специальные знания, завершить образование. Вечерних техникумов и вузов тогда не существовало. Калинин организовал группу из двадцати желающих учиться молодых рабочих, выделил из технического персонала конструкторского бюро и завода инженеров для преподавания, составил учебный план, сам «оформил» эту группу «техников-комсомольцев» в органах народного образования.

Занятия проходили на заводе. А через два года группу передали в Харьковский авиационный институт для учебы без отрыва от производства. Из нее вышли впоследствии квалифицированные авиационные инженеры и конструкторы. Одного из них, способного рабочего моториста Тимофея Чупахина, Калинин через рабфак послал учиться с сохранением части заработка в Ленинградский политехнический институт.

— Константин Алексеевич, — вспоминал главный конструктор авиационных моторов, член КПСС с 1925 года, лауреат Государственных премий СССР Тимофей Петрович Чупахин, — работал, не считаясь ни со временем, ни со здоровьем. Коммунист Калинин воспитывал молодые кадры, всегда тепло относился к своим подчиненным — и к рабочим, и к инженерно-техническим работникам, чем снискал любовь и уважение коллектива предприятия.

Семнадцатилетним техником пришел в 1928 году работать на завод Игорь Константинович Платонов. Трудился в отделе приспособлений, который возглавлял А. И. Касяненко. Когда за чертежной доской он разрабатывал кольцо Тауненда к самолету К-5, подошел Калинин, медленно вынул из кармана красный карандаш и вдруг, быстрым движением крест

на крест перечеркнув чертеж, сказал: «Даю неделю на исправление». Повернулся и ушел.

— Я долго сидел и искал ошибку, — вспоминает И. К. Платонов. — Нашел. На это мне потребовалось более двух дней. А Константин Алексеевич с одного взгляда определил ее. Он был чрезвычайно эрудированным человеком.

Платонов думал, что Калинин забыл об этом мелком эпизоде. Но не тут-то было. Ровно через неделю он вызвал его с чертежами в кабинет. Это была отгороженная часть общего конструкторского зала, где стоял письменный стол и несколько стульев, а на стенах висели свертки ватмана.

— Константин Алексеевич взял у меня чертежи, — добавляет Платонов, — внимательно просмотрел, похвалил, но очень скуп. На похвалы он не был щедр. Скорее — наоборот. Он был человеком доброжелательным, даже мягким, но не добреньким. Его аккуратность, добросовестность и требовательность хорошо были известны тем, кому довелось с ним работать. Он не давал пощады лодырям, не прощал разгильдяйства и небрежного отношения к делу. Но в первую очередь он был требователен к себе. Мне порой казалось, что к себе он был просто беспощаден. Мы, молодые, с удивлением задавали себе вопрос: когда же Константин Алексеевич отдыхает? Он всегда был на заводе, всегда был занят делом. Главного очень уважали, но побаивались его «всеведения» и требовательности.

Все, кто имел счастье работать рядом с Калининным, отмечают его удивительную скромность и бескорыстие. Так, крайне щепетильный в денежных делах, он отказался от авторского гонорара, который тогда выплачивался главным конструкторам после запуска са-

молотов в серийное производство, ибо считал создание самолета творчеством всего коллектива. Читая по вечерам лекции, руководя дипломным проектированием в созданном при его участии Харьковском авиационном институте, Константин Алексеевич в течение пяти лет не получал за это никакой оплаты. Так было и в Киевском политехническом институте. Обстановка в квартире — простая, только самое необходимое. Со своей большой семьей (у него было трое детей) главный конструктор жил только на скромную заработную плату — партийный максимум, который в те времена был определен для всех большевиков-руководителей, независимо от того, какой пост они занимали.

Чуткость и отзывчивость были органической чертой его характера. Однажды двое столяров по неизвестным причинам не вышли на работу. Узнав об этом, Калинин пошел в цех.

— Товарищи, — обратился он к рабочим, — не знаете ли, что случилось со столярами?

— Константин Алексеевич, — подошел к нему молодой рабочий, — я знаю. Когда возвращались с работы домой в деревню, а живут они недалеко от Журавлевки, шли напрямик через узкую досчатую кладку, оступились в темноте и упали в реку.

Не дожидаясь конца рабочего дня, Калинин сказал своему заместителю Андрею Трофимовичу Руденко:

— Хотя река Харьков и не Волга, все же рабочие, вероятно, промокли и заболели. Пойдем к ним, чем-нибудь поможем, понесем лекарства.

— Я сбегал за лекарствами, купил аспирина, скипидару, Калинин принес флакон спирта и большой пакет ваты, — вспоминал Руденко. — Вышли за ворота, а за нами едет телега с дровами, — автомашин на

заводе не было. Дрова тоже предназначались для рабочих.

Помощь оказалась кстати. Рабочие жили в холодной комнате, которую снимали в деревенской хате. Они, видимо, простудились, а врачебную помощь тогда в сельской местности получить было трудно. Константин Алексеевич, как заправский фельдшер, приготовил и поставил компрессы, напоил лекарствами, чаем. Затопили печь, попросили хозяев присмотреть за больными. Вскоре рабочие выздоровели и вернулись в цех.

Внимание к бытовым условиям жизни сотрудников было присуще К. А. Калинин. Как устроились вновь прибывшие, есть ли необходимое на первых порах для работы на новом месте? Все это интересовало главного конструктора.

Однажды летом 1926 года, в выходной день, Калинин зашел в общежитие летчиков «Укрвоздухпути» к Грацианскому и Руденко с предложением посетить нового сотрудника — инженера А. Чуприну, выпускника Харьковского технологического института. По дороге накупили гостинцев, провели день в семейном кругу, в теплой дружеской беседе. Хозяев навестили соседи, тоже работавшие в Сокольниках. Побывали потом и у них.

Свой, особый подход был у Калинина при найме рабочих. Дело в том, что тогда еще существовала биржа труда, и для опытного авиационного производства Калинин разрешили самому отбирать рабочих нужных специальностей. На бирже труда Константин Алексеевич садился за картотеку, в первую очередь выписывал фамилии наиболее нуждавшихся, много-много семейных рабочих. Встречался с ними, рассказывал о том, над чем трудится коллектив, и только после этого составлял заявку на рабочую силу.

Благородные черты характера К. А. Калинина привлекали к нему людей. Члены группировавшегося вокруг него коллектива брали с него пример, учились у него. К нему приходили за советами, но не как к начальнику конструкторского бюро или директору завода, а как к старшему товарищу. Приходили в его небольшой кабинет, находили в цеху, его всегда сопровождали рабочие или сотрудники по дороге с работы или на работу. Приходили к нему на квартиру. Его знали многие семьи рабочих.

Заводчане, сотрудники конструкторского бюро отвечали Калинину участливым, уважительным отношением к его замыслам. Рабочий коллектив всегда поддерживал Калинина, когда он добивался воплощения своих планов. Так было и тогда, когда он боролся за осуществление своей дерзновенной мечты построить самый большой самолет.

Калинину не раз приходилось преодолевать бюрократические заслоны. Снисходительно посмеиваясь над фантазером, каким им казался конструктор, скептики пытались уговорить его отказаться от идеи создания самолета с таким весом на обычной производственной базе.

— Ну что, Константин Алексеевич, будем строить мы, наконец, К-7? — обступали Калинина рабочие, когда он возвращался на завод после очередных хождений по главам.

Дело сдвинулось с мертвой точки, когда рассмотрением проекта занялся Реввоенсовет СССР.

Детально рассмотрев все материалы проекта вместе с данными аэродинамических продувок и другими расчетами, Научно-технический комитет Управления Военно-Воздушных Сил РККА рекомендовал продолжать работу по созданию самолета. Под председа-

тельством К. Е. Ворошилова и при участии Г. К. Орджоникидзе в 1931 году Реввоенсовет СССР утвердил эскизный проект. Начался второй этап — разработка технического проекта всех агрегатов самолета, на что уже были выделены соответствующие ассигнования. В начале 1932 года технический проект был закончен. Одновременно получены новые результаты испытаний на прочность многих деталей, узлов и материалов.

Константин Алексеевич воспрянул духом. Он живо интересовался работой строителей, которые начали возводить специальный цех; под его руководством изготовили макет самолета в натуральную величину со всем оборудованием. Смелым было решение выполнить каркас самолета сварным из стальных хромомолибденовых труб.

Заводы страны такую сталь не выпускали. Заместитель председателя ЦИК СССР и председатель ЦИК УССР Г. И. Петровский обратился с просьбой изготовить трубы к коллективу Днепропетровского металлургического завода имени В. И. Ленина, где как раз начали работать над освоением высококачественных сталей.

Мы предполагаем построить свой самолет со стальным каркасом. Но импорт стали из Швеции обойдется в 100 тысяч рублей золотом. Не может быть, чтобы в нашей стране не смогли делать хромомолибденовую сталь — таков был смысл письма, направленного на завод Калининским.

Письмо обсуждалось на совещаниях специалистов металлургического завода. Молодые инженеры, которых поддерживал директор, заявили: мы первые в Союзе возьмемся за изготовление стали, лучше шведской.

Но тут возникли трудности с нормализацией труб. Днепропетровцам вызвались помочь начальник отдела термической обработки Харьковского авиазавода инженер с 35-летним производственным стажем В. И. Данилевич, его помощник инженер М. С. Клебанов, мастер сварочного цеха А. С. Чаплинский. За месяц они обучили мастерству сварки стальных труб рабочих предприятий не только Украины, но и других республик. Со временем тонкостенные трубы из советской хромомолибденовой стали начали применять на всех заводах нашей авиапромышленности.

Для К-7 из Днепропетровска получили необходимое количество труб, которые испытали в лаборатории на прочность после сварки и термической обработки.

Ноябрь 1932 года. Под треск юпитеров, при свете которых запечатлевали на пленку тайну рождения нового гиганта советской авиации, Всеукраинский староста Григорий Иванович Петровский зажег спичкой газовую горелку и сварил на стапеле первый узел каркаса самолета. Внизу пустого еще нового сборочного цеха, лишь по углам загроможденного стальными трубами разных диаметров, духовой оркестр заиграл «Интернационал». Наверху, на стапелях, один за другим выступали ораторы — рабочие, мастера, партийные работники, инженеры. Они говорили о большевистской смелости, о готовности коллектива отдать все силы и знания делу строительства советской авиации.

А вечером в переполненном клубе, когда неожиданно погас свет и озаренная лучами прожектора над головами аудитории из глубины зала проплыла на проволоке маленькая модель К-7, на глазах многих при-

сутствующих появились слезы радости и гордости за новый самолет, который взлетит в наше небо.

На строительство К-7 был переведен весь состав Харьковского авиационного завода опытного самолетостроения, другой завод в это время продолжал выпускать серии пассажирских самолетов К-5.

Самолет-гигант рос не по дням, а по часам, стальной остоу обростал дюралевой обшивкой. Стены цеха, стапель, готовые агрегаты были украшены красными плакатами: «За темпы!», «За качество!», «За освоение сложнейших технических процессов!», «За скорейшее рождение самого большого в мире самолета!» И рабочий коллектив отвечал делом на эти призывы.

Многотиражная газета «Радянські крила», «молнии», листовки совместной выездной редакции газеты «Правда» и заводской редакции «За К-7» рассказывали об ударниках, перекрывавших установленные нормы выработки.

Коллектив сформировался дружный, сплоченный общим большим делом. Новички быстро осваивались и сразу же включались в производственный ритм. Все трудились с энтузиазмом. Если нужно было, трудились вечерами и в выходные дни — не по приказу, по велению сердца.

Случалось, что сложные для изготовления детали не получались, шли в брак, мастер оказывался в затруднительном положении. Тогда от рабочих посылали ходоков к Калининну, вместе с главным конструктором решали, что нужно изменить, а потом брались сами, без чертежа, только по общему эскизу сделать и довести деталь, а по ней уже можно было исправить или выполнить чертеж.

Одним из таких умельцев был опытный токарь коммунист Андрей Филиппович Петраков.

— Константин Алексеевич, — обратился однажды рабочий к главному конструктору, — я берусь сам сделать цилиндры.

Речь шла о больших цилиндрах жидкостно-газовых амортизаторов шасси самолета К-7, впервые применяемых вместо простых резиновых амортизаторов. Работа очень трудоемкая, требовалось не менее месяца, чтобы изготовить четыре цилиндра. В Харькове не каждый завод мог выполнить этот заказ: с такими точными допусками не везде имели дело. Никто не знал, когда Петраков работал — ночью, в выходные дни? Но через неделю он принес и положил на стол Калинин все четыре цилиндра, причем уже испытанные под большим давлением воздухом на своем же приспособлении.

Руководил проектной частью и затем строительством К-7 молодой инженер-конструктор, выпускник Харьковского технологического института А. Я. Щербаков, будущий автор десантно-транспортного самолета Щ-2.

В семье Алексея Яковлевича хранится грамота, в которой сказано: «Треугольник Харьковского авиазавода за успешную организацию масс на борьбу за К-7, за большевистское упорство в работе и за ударное отношение к порученному партией заданию, за подлинно самоотверженное участие и проявленный энтузиазм в социалистическом соревновании и ударничестве по повышению производительности труда и улучшению качества продукции награждает товарища Щербакова А. Я. званием ударника».

— Незабываем день, когда, завершив сборку, самолет К-7 выкатили из цеха на аэродром, — вспоминал спустя четверть века Алексей Яковлевич.

Это было летом 1933 года.

Ветераны-кальпинцы ходили вокруг машины, удивлялись собственному творению. Это был самый большой в мире сухопутный самолет. Вернее, колоссальное летающее крыло толстого профиля без обычного фюзеляжа, с семью моторами водяного охлаждения по 750 л. с. каждый. Шесть — на передней кромке крыла, седьмой, с толкающим вихрем на задней кромке между хвостовыми балками. К сожалению, двигатели АМ-34 тогда еще не имели редукторов, и для самолета-гиганта были в сущности мало пригодны. Их относительно небольшие воздушные винты обдували необычно толстое крыло, что сильно снижало их коэффициент полезного действия.

Крыло имело вид спрямленного центроплана и эллиптические в плане консоли. Центроплан был обшит дюралюминием, консоли — полотном.

Все помещения и баки с горючим располагались в центроплане. Самолет был рассчитан на 120 пассажиров и 12 членов экипажа. Крыло в центроплановой части имело в высоту около 2,33 метра, что позволяло разместить два ряда кабин по типу четырехместных спальных купе железнодорожного вагона. В центре самолета располагались комфортабельная кают-компания на 24 человека. Топливо размещалось в 14 баках возле силовых установок.

Остальные технические данные и летные характеристики К-7 были таковы: размах крыла — 53 м, длина самолета — 28 м, высота — 9,5 м, площадь крыла 454 кв. м., максимальная длина хорды крыла — 10,6 м; вес самолета пустого без нагрузки — 24,4 т, нагрузка нормальная — 13 т, нагрузка максимальная — 19 т, максимальная скорость — 225 км/ч, посадочная скорость — 80—90 км/ч, потолок — 5500 м, разбег — 400 м, пробег 300 м.

Впереди крыла по оси выступала кабина экипажа для двух летчиков, штурмана, радиста, главного механика. Мотористы и обслуживающий персонал размещались в других частях самолета. От заднего лонжерона шли хвостовые балки ферменного типа, на которых крепились горизонтальное и вертикальное оперение.

Шестиколесное неубиравшееся шасси состояло из двух тележек ферменной конструкции с жидкостно-газовой амортизацией. Главные задние спаренные тормозные колеса низкого давления имели диаметр два метра. Уже по этой одной цифре можно представить себе общие габариты этого гиганта! Тележки шасси заключались в обтекатели из листового дюралюминия — так называемые «штаны».

Александр Михайлович Снегирев — сын известного пилота, работавшего с Калинин, рассказывает:

— В обтекателе левой тележки находилась входная дверь и винтовая лестница, ведущая в помещение самолета. Не помню уже, сколько там было ступенек, но такое впечатление, что всходишь на второй этаж дома — или на верхнюю палубу современного аэробуса...

Когда отец поднимался и усаживался со мной в свое пилотское кресло, я выглядывал вниз и мне становилось страшно от огромной, как мне казалось, высоты...

На дверях командирской кабины укреплена серебряная доска с надписью: «Коллективу строителей К-7 от шефа — «Известий ЦИК СССР и ВЦИК».

Самолет взлетал в горизонтальном положении, как современные авиалайнеры с трехколесным шасси, но без передней опоры. Взлет и посадка соответствовали методике, применяемой на самолете с шасси, имею-

щим носовую опору. Кроме внутреннего телефона, для быстрой связи крыла с хвостом, устроена электрическая тележка, которая при нажатии кнопки перевозила членов экипажа из крыла в хвост и обратно. Трамвай на самолете!

Еще больший интерес представлял военный вариант К-7.

Создавая его, Калинин исходил из двух важных назначений этой машины: тяжелый бомбардировщик и десантный самолет на 100 парашютистов. Не напрасно им очень интересовались иностранные наблюдатели. На К-7 можно было установить 12 огневых точек. Четыре орудия и восемь пулеметов! Да еще не менее 10 тонн бомб. Настоящая «летающая крепость»! И появилась она в небе за девять лет до американских самолетов «Бойнг-29», поступивших на вооружение в годы второй мировой войны.

Доцент Харьковского авиационного института П. В. Дыбский вспоминал:

— Кроме повизны в общей схеме и компоновке, самолет воплотил ряд новых конструктивных идей, которые пришлось решать впервые. Впервые применили колеса балонного типа диаметром два метра и шириной 80 см. Еще в период проектирования стало ясно, что на рычагах управления у такого большого самолета окажутся чрезмерные усилия. По инициативе Калинина приняли перспективное решение: на кронштейнах установить сервоули с целью уменьшения нагрузок в системе управления. Сейчас они широко используются в авиации.

В нескольких словах поясним, в чем заключался этот один из многих новаторских принципов, использованный Константином Алексеевичем Калининным при проектировании самолета К-7.

Серворули применялись на больших океанских пароходах. Только на них были лишь рули одного направления (поворота). А на самолете управление осуществлялось в трех направлениях: в продольном направлении вверх или вниз (рули высоты), в поперечном по курсу (рули поворота) и в поперечном направлении (элероны). Со всеми этими рулями летчик был связан не напрямую, а через очень небольшие по площади серворули, связанные с основными (большими) рулями. Пилот легко манипулировал серворулями, а они уже своей воздушной нагрузкой придавали нужное направление большим рулям, а значит и самолету.

Задачам управления тяжелым самолетом было посвящено много теоретических и экспериментальных исследований в аэродинамических трубах ЦАГИ. Так как предполагалось создание на заводе аэродинамической лаборатории, Калинин направил сотрудника КБ Игоря Платонова в учебную командировку в экспериментально-аэродинамический отдел ЦАГИ, где он должен был осваивать работы на аэродинамических трубах и на весах, препарировать модели. На трубе Т-1 производились продувки и моделей самолетов Калинина.

Бригаде Платонова довелось продуть модель одного из вариантов самолета К-7. К этому времени из Харькова приехал Константин Алексеевич. Как рядовой оператор, он принимал участие в установке модели, возился с растяжками, сам работал у весов Прандтля.

Всего было выполнено около 300 продувок, по их результатам установили серворули на одном из серийных К-5, на котором А. Н. Грацианский сделал около пятидесяти экспериментальных полетов. Толь-

ко после этого приняли решение установить серворули на К-7.

...Снегирев привычно уселся в кресло и осторожно включил газ. Винты завращались сильнее, стальной гигант медленно пополз по зеленому полю. Пилот еще прибавил газ, самолет побежал, вздрагивая на кочках. Непередаваемое волнение ощущает летчик, впервые испытывая новорожденный самолет! Рядом с пилотом сидел главный конструктор. Снегирев повернулся и, увидев в глазах Калинина необычайно напряженное выражение, чуть-чуть взял ручку на себя. К-7 тотчас же стал «вспухать». Самолет повис в воздухе, он уже перестал принадлежать земле, он стал птицей. В статье «Дерзость», опубликованной в «Известиях», Алексей Гарри писал: «Преодолевая сильное желание немедленно же поднять самолет ввысь и, положив его на левое крыло, сделать круг над аэродромом, пилот отдал ручку от себя, и гигантские парные колеса запрыгали по земле. Потом Снегирев подрулил по полю обратно к заводу. Открыв верхний командирский люк, над гигантским эллипсом крыла возник бледный Калинин. Он снял шлем, свежий ветер обвевал его мокрую голову. Самолет летал, на первый раз было достаточно, все обстояло благополучно».

С нетерпением ждали из Москвы разрешения на первый полет. На самолете, который пилотировал М. М. Громов, впоследствии Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации, прилетел начальник Главного управления авиационной промышленности Наркомтяжпрома, до этого начальник Военно-Воздушных Сил РККА Петр Иванович Баранов. Ранним августовским утром на аэродром прибыл командующий войсками Украинского военного округа И. Э. Якир.

К этому знаменательному дню летчик М. А. Снегирев выполнил обычную программу испытаний на земле: руление, небольшие подлеты. Но как эта громадина поведет себя в воздухе?

И хотя конструктор был уверен в своих расчетах, все же, чтобы исключить все сомнения, он вошел в самолет, сел рядом со Снегиревым в качестве второго пилота.

...Самолет все быстрее и быстрее бежит по аэродрому. Вот он отделяется от земли, взлетает. Это было необыкновенное зрелище. Гул семи моторов разбудил жителей города, они вышли на улицы, балконы, взбирались на крыши домов, с восторгом всматривались в небо, горячими аплодисментами приветствуя новую победу советского авиастроения.

Петр Иванович Баранов, объявив благодарность Снегиреву за безукоризненно выполненный полет, в том же приказе объявил выговор Калинин за самовольный полет на опытном самолете.

В течение августа устранялись неполадки, выявленные во время первого полета. Только 1 сентября представилась возможность совершить второй полет. Последующие проходили успешно. Самолет был устойчив, прост и послушен в управлении.

Какую оценку давал своему детищу конструктор? Предоставим слово Константину Калинин:

«Идея сконструировать самолет К-7 у меня зародилась давно,— писал он в газете «Вісті»,— еще в 1925 году. Я питал идею, которая тогда казалась далекой мечтой. В 1929 году я сформулировал свой проект, который после двух лет доработок начал осуществляться, и уже в 1933 году творение коллектива, пройдя большой путь, осуществилось, пошло в воздух в виде самолета-гиганта. Следует сказать, что

современные типы самолетов уже давно определили границы своего совершенствования, особенно в части больших тяжелых машин. Чтобы дать машину более совершенную, необычную, нужно было искать совсем новые пути в самолетостроении. Простое увеличение параметров распространенных ныне типов уже не может дать нужных результатов. Поэтому при создании самолета эти новые пути ведут в сторону новой схемы самолета, в сторону использования крыла для размещения грузов. Это значит, что пути ведут к летающему крылу, который мы считаем идеалом, до сих пор еще никем не созданным.

Чтобы сделать этот переход к летающему крылу, в середине которого размещаются все перевозимые грузы, возникла потребность создать машину по принципу «все в крыле». К-7 не имеет фюзеляжа. Впервые применена хромомолибденовая сталь со сваркой. Шасси, отличные от других. Это еще одно его преимущество. Теперь от схемы К-7, где впервые в мире применен принцип «все в крыле», в последующем следует осуществить переход на полное летающее крыло».

Ценным для нас является мнение о самолете шеф-пилота М. А. Снегирева.

«Испытания,— писал он,— начали в августе... Сев за штурвал, я не имел никаких сомнений относительно летных способностей самолета. Но не было и твердого убеждения, что машина с самого начала будет работать безупречно, потому что очень оригинальна схема конструкции. К тому же, впервые применен новый способ управления, серворули. Это делало первый большой полет очень ответственным.

После отрыва от земли я окончательно убедился, что самолет идет устойчиво во всех плоскостях. Вин-

томоторная группа работала безукоризненно. Но процесс посадки у него, как известно, намного сложнее посадки обычных самолетов. Она усложнялась тем, что самолет — это большая грузовая масса с несколькими моторами. Но, несмотря на это, К-7 садится плавно, на колесах установлены специальные тормоза».

Еще одну важную деталь отметил Снегирев. Пробег К-7 при посадке не превышает пробега обычных самолетов К-5. Это значит, что он (напомним, его взлетный вес рассчитан на 120 пассажиров или 100 десантников) может эксплуатироваться на грунтовых аэродромах. Легок доступ к моторам, что дает возможность осматривать и ремонтировать их в пути, причем, можно выключать часть двигателей и продолжать полет.

«Стальной самолет К-7» — так назвал свой большой репортаж в газете «Вісті» Остап Вишня. «Запроектированный еще в 1929 году, — писал он, — К-7 увидел мир в августе 1933 года. Огромным он родился, поэтому и задержалось его появление. И все же в короткие сроки построен он на Харьковском авиазаводе — за семь месяцев».

Что же такое К-7? Писатель дает техническую характеристику машины. Но больше всего интересовали его люди, которые работали над самолетом, давали ему путевку в жизнь. Остап Вишня в первую очередь выделяет пилота К-7 М. А. Снегирева, сдатчика всех машин новой конструкции на авиазаводе, отмечает его высокое мастерство, добросовестность, смелость, преданность делу.

«Много было героических моментов в строительстве самолета-гиганта. Днем и ночью работали в цехах

лучшие ударники, и это в такой полукустарной мастерской! Что же тогда родится на заводе, если его оборудовать по последнему слову техники? Безусловно, — мечтал писатель, — появятся К-77, К-777! Потому что К. А. Калинин полностью подготовлены проекты такой машины, которая поднимет в воздух значительно больше народа, нежели мы с вами можем представить. К-7 режет стальной грудью воздух над Советским Союзом. Честь и слава творцам его!»

В центральных газетах под шапками «Вперед и выше стальные крылья Советов!», «Ударники Харьковского опытного авиазавода построили самолет-гигант К-7!», «К-7 выпущен в воздух» был напечатан рапорт авиастроителей ЦК ВКП(б) и Совнаркому СССР, ЦК КП(б) Украины и Совнаркому УССР, Реввоенсовету СССР, Наркомтяжпрому, а также шефу завода редакции газеты «Известия ЦИК СССР и ВЦИК»: «Коллектив рабочих и инженеров харьковского завода построил из советских материалов, с советскими моторами и выпустил в воздух гражданский самолет К-7, который является самым большим сухопутным самолетом в мире и обладает рядом выдающихся преимуществ. На самолете наиболее удачно выполнен принцип «все в крыле», давший огромные преимущества самолету и позволяющий нам перейти к чистому летающему крылу.

К-7 — первый в мире гигант, построенный из стальных труб, которые освоил и этим освободил нас от импорта Днепропетровский завод имени Ленина. Мы первые разрешили труднейшую задачу освоения высококачественной хромомолибденовой стали в конструкции самолета-гиганта. В этом гиганте мы успешно применили испытанный заводом метод сварки стальных

узлов, ставший принципом конструкции всех типов самолетов от К-1, выпускаемых нашим заводом уже в течение семи лет.

В К-7 разрешен ряд новых проблем авиационной техники. Полеты успешно проходивших заводских испытаний показали, что проектные данные оправдываются полностью, и те новые идеи, которые заложены в К-7, уже являются доказанными.

Эта победа — результат громадного политического, производственного и культурного подъема, охватившего заводской коллектив вместе со всеми трудящимися нашей страны.

Он дал возможность харьковскому заводу создать к 16-й годовщине Октябрьской революции первый экземпляр крупнейшего в мире сухопутного самолета, способного служить дальнейшей борьбе трудящихся Советского Союза за построение бесклассового общества».

Рапорт подписали директор завода и главный конструктор инженер К. А. Калинин, начальник строительства К-7 А. Я. Щербаков, секретарь заводского парткомитета А. Я. Черная, председатель заводского профсоюзного комитета С. М. Шпорхун.

О ближайшем сотруднике Калинина, Алексее Яковлевиче Щербакове мы рассказывали выше. Секретарем партийного комитета авиазавода (неосвобожденным) была работница Александра Яковлевна Черная, сплотившая актив предприятия. Председателем заводского профсоюзного комитета избрали Сергея Михайловича Шпорхуна, мастера, руководившего труднейшим, ведущим по срокам и качеству работ на стройке участком — изготовлением и сборкой каркаса крыла. Это на его участке две консоли крыла были смонтированы за тринадцать дней, вместо 15, наме-

ченных и без того жестким сроком. Центроплан смонтировали за 14 дней.

Газеты называли имена рабочих и технических специалистов, внесших большой вклад в строительство самолета К-7. Сотни новых рабочих, незнакомых прежде с самолетостроением, прошли хорошую школу под руководством начальника монтажного цеха Александра Григорьевича Жиронкина.

В составе небольшой калининской группы переехал из Киева в Харьков Михаил Климентьевич Савицкий. Начав слесарем-сборщиком, он стал позже прорабом строительства, организатором и координатором работы всех бригад, участвовавших в сборке самолета.

Рабочий-медник с 37-летним трудовым стажем Тарас Иванович Иванов за все время строительства не допустил ни одного случая брака, а его работа требовала часто ювелирной точности, смекалки, мастерства. Андрей Филиппович Петраков — мастер токарных работ, сэкономивший заводу своими рационализаторскими предложениями десятки тысяч рублей. Безукоризненно работали моторы, подготовленные под наблюдением технического руководителя винтомоторной группы Ашера Исааковича Сигалова. Ударную бригаду по металлической обшивке самолета организовала клепальщица Анна Герасимовна Чепурна. Она выполняла клепку вручную, на этой совсем не женской работе обрабатывая по тысяче заклепок в день.

Бывший комбриг Червоного казачества, командир 4-й танковой бригады И. В. Дубинский, работавший тогда в Совнарком УССР, писал позже о том, что Влас Яковлевич Чубарь пристально следил за работой неутомимого конструктора, повседневно ему по-

могал. Осенью 1933 года, когда машина К-7 проходила испытания, весь состав очередного пленума ЦК КП(б) Украины по инициативе В. Я. Чубаря прибыл на аэродром, чтобы посмотреть на повинку советской авиации и выразить признательность ее создателям.

Председатель Совнаркома УССР В. Я. Чубарь обратился к коллективу авиастроителей с письмом:

«С большой радостью и гордостью за нашу советскую технику горячо приветствую постройку и испытание сухопутного самолета К-7, который является совершеннейшим произведением талантливого конструктора т. Калинина и руководимого им коллектива молодых конструкторов.

Пролетарской стране нужна авиация, достойная наших великих исторических задач. Постройка К-7 является чрезвычайно ценным вкладом, помогающим разрешить проблему надежного, быстрого и удобного самолета для наших многочисленных аэролиний и дальнейшего развития аэросообщения в стране, занимающей шестую часть земного шара.

Успешно разрешая важную проблему авиационной техники, Харьковский опытный завод, его спаянные руководители и рабочие дали лучший пример того, как большевики умеют бороться и побеждать в освоении техники.

Продолжайте с присущим вам энтузиазмом укреплять и развивать нашу социалистическую авиацию».

Заводские летные испытания самолета К-7 подошли к концу. На 20 ноября 1933 года назначен завершающий полет. Его цель — определить максимальную горизонтальную скорость у земли. В поле за тракторным заводом определили мерную базу — отрезок прямой длиной 1250 метров. На обеих ее

концах стали контролеры: студенты авиационного института.

Снегирев имел задание: снизив самолет до высоты ста метров, развить максимальную скорость и так пройти над мерной базой. Контролеры с хронометрами должны были зафиксировать пролет самолета.

Вместе с экипажем летели заместитель главного конструктора Андрей Трифонович Руденко и профессор Евгений Станиславович Балинский. Снегирев уверенно повел машину за тракторный завод, сделав над Роганью круг, снизил машину до сотни метров и дал газ. Вероятно, вторично за все время заводских испытаний седьмой мотор развил полную мощность. Как и в первый раз, появилась вибрация хвоста. Снегирев не обратил на это внимания. Машина стала набирать скорость.

Но из-за ошибки, допущенной экспериментаторами, визуальный замер максимальной скорости не удалось осуществить. Для повторного замера пришлось назначить полет на выходной день — 21 ноября 1933 года. Ярый охотник Остап Вишня уговорил своего друга Калинина провести этот день на осенней охоте, которая уже заканчивалась. Контрольный полет на мерной базе решили провести без него. На аэродром направились А. Т. Руденко и Е. С. Балинский.

О том, что произошло в тот трагический день, рассказывает А. Н. Грацианский:

«Руководить испытаниями остался заместитель главного конструктора А. Я. Щербаков, который тоже поднялся в воздух на самолете К-5 с летчиком Борисовым для наблюдения за поведением самолета. На втором самолете К-5, которым я управлял, находились кинооператоры. Мерная база в 1250 метров была разбита в пяти километрах от Харькова в открытом

поле, между тракторным заводом и совхозом имени Ф. Э. Дзержинского.

Было два часа дня. Стояла тихая солнечная погода с небольшой высокой облачностью. К-7 на высоте сто метров произвел пробный заход через мерную базу с максимальной скоростью. Развернувшись у тракторного завода, летчик снова повел самолет на мерную базу, снижаясь до условленной высоты. Но самолет не вышел на прямую.

— Всем оставаться на местах! — кричал Снегирев, — буду сажать машину на пустырь.

Но он не успел ее вывести на горизонтальный полет. Самолет ударился о землю и загорелся...

К самолету прибежали Руденко и Балинский. Через несколько минут у горевшего самолета совершили посадку оба К-5. Упавший самолет, за исключением хвоста, пилотской рубки и кают-компании был охвачен огнем. Разрубили обшивку центроплана и вытащили четырех человек. Двое из них скончались в госпитале. Из 20 участников полета 15 погибли. Их похоронили на территории аэродрома в братской могиле, на которой соорудили временный фанерный памятник с надписью «Здесь погибли борцы К-7 за Красный воздушный флот», перечнем фамилий и схематическим изображением самолета. Ныне тут установлена гранитная стела.

Через два дня после катастрофы из Москвы прибыли члены государственной технической аварийной комиссии в составе около пятидесяти специалистов, среди которых были авиаконструкторы самолетов и двигателей А. А. Архангельский, Б. С. Стечкин и другие известные в стране ученые. Правительственную комиссию возглавлял заместитель председателя Совнаркома УССР К. В. Сухомлин.

Группы экспертов работали около двух недель. В своем заключении, зачитанном на заседании правительственной комиссии в Совнаркоме УССР, они отметили новизну схемы самолета и многих его элементов, представляющих большой интерес в авиационной технике. В том же документе говорилось, что примененные Калининскими элементы новизны были в достаточной степени предварительно проверены как в аэродинамических трубах, так и в натуре, а конструкции из всех вновь примененных материалов испытаны. Аварийная комиссия проверила все расчеты на прочность по аэродинамике, все чертежи и не обнаружила в них ошибок.

Что же вызвало катастрофу? Предполагалось, что возникновение автоколебаний сервоузелом могло привести к разрушению одной из балок стабилизатора. Вибрация элементов самолета была явлением тогда не совсем известным для ученых ЦАГИ и зарубежных авторитетов в этой области. Почти ничего не знали тогда специалисты о таких опасных явлениях при полетах на больших скоростях, как флаттер, бафтинг. С ними справились лишь в послевоенные годы.

Андрей Трифонович Руденко рассказывал:

— Калинин вернулся домой с охоты около восьми вечера и о происшествии ничего не знал. Но еще до его возвращения возле дома и в его квартире уже собралось много близких ему людей — рабочих и инженеров. Он понял все, и не стал расспрашивать, что с самолетом, как это получилось, только весь вечер и всю ночь говорил о людях, погибших в катастрофе. К утру и все последующие дни к Калининскому прибывали делегации рабочих харьковских заводов: «Серп и молот», имени Шевченко, ХЭМЗ и других, высказывали ему искреннее сочувствие в постигшем горе.

Люди собирались на митинги, выносили резолюции о поддержке дальнейшей деятельности конструктора. Сам Калинин тоже не раз ездил к рабочим, находя успокоение в их кругу.

Когда председатель Совнаркома СССР В. Я. Чубарь узнал, что конструктор очень тяжело переживает катастрофу, гибель людей, Влас Яковлевич сразу же встретился с Калининным. Дружески обняв Константина Алексеевича, он говорил:

— Нельзя так... Побольше мужества! Это не только ваше горе, это несчастье всех советских людей. Погибло ваше создание, но почему должен казнить себя его создатель? Будете в строю вы — появятся новые самолеты, получше, чем К-7. Конструктор должен создать новые, еще лучшие машины.

Свое соболезнование высказали Калининну украинские литераторы. Они писали: «Глубоко потрясены катастрофой, которая вырвала из жизни пламенных борцов за завоевание воздуха. Мы убеждены, что тяжелая потеря не уменьшит вашего и коллектива самоотверженного труда для социалистического строительства, для обороноспособности Советской страны. Глубоко верим, что могучий клекот стального орла К-7 вскоре снова зазвучит в необъятных просторах Советского Союза. Бодрости, силы, успехов талантливому К. А. Калининну и всему славному коллективу Харьковского авиазавода!» Открытое письмо подписали Бажан, Голованивский, Головки, Первомайский, Полторацкий, Эпик, Яновский и другие, всего тридцать писателей.

Через несколько дней начальник ВВС РККА Я. И. Алкснис запросил завод: почему приостановили постройку самолетов К-7? Главное управление авиационной промышленности дало задание немедленно

приступить к сооружению двух новых экземпляров. Но в Харькове производственная база для одновременной сборки больших самолетов была уже мала, и правительственная комиссия во главе с В. В. Куйбышевым предоставила конструкторскому бюро К. А. Калинина опытную базу в Воронеже при авиазаводе.

На новой базе, оборудованной по последнему слову техники, под непосредственным руководством Калинина спроектировали и построили большую аэродинамическую лабораторию с трубой, занимавшую отдельный корпус. Вновь организовали или частично перевезли из Харькова механическую, химическую, термическую лаборатории, лабораторию для статических испытаний самолетов большого веса. Охотно приняли приглашение Калинина переехать в Воронеж харьковские ученые Е. С. Балинский, А. И. Борисенко и другие. Фактически был создан новый завод со всей научно-исследовательской базой.

Как вспоминает сын конструктора Эльвин Калинин, которого Константин Алексеевич часто брал с собой на завод, он видел там два самолета типа К-7, которые были готовы почти на две трети. Калинин внес в их конструкцию изменения, с учетом данных опытных полетов в Харькове. Так был снят один двигатель, вместо треугольных хвостовых ферм поставили четырехугольные.

Однако вскоре было принято решение прекратить строительство больших многомоторных тихоходных самолетов. Объяснялось это необходимостью укрепления обороноспособности страны.

Международная обстановка осложнялась. Немецкие фашисты и японские милитаристы бряцали оружием. На человечество надвигалась вторая мировая война.

Авиаконструкторы капиталистических стран добивались улучшения летных качеств военных самолетов, увеличения их скорости, потолка, усиления вооружения. В это время коммунист, патриот своей Родины Константин Алексеевич Калинин с присущей ему энергией взялся за конструирование военных самолетов. При этом он остался верен идее бесхвостых машин.

Чем все же привлекала эта идея Калинина? Для повышения безопасности полетов весьма многообещающим представлялось применение самоустойчивого крыла, то есть такого крыла, за перемещением центра давления которого при изменении угла атаки следовал бы момент, направленный на возвращение самолета в исходное положение. При этом отпадала необходимость в использовании горизонтального оперения.

Многие конструкторы у нас и за рубежом занимались тогда этой проблемой, но дальше постройки планеров и небольших экспериментальных самолетов-авиеток дело не шло. Военные проявляли большой интерес к бесхвостым самолетам, ведь отсутствие за крылом хвостового оперения давало возможность разместить сзади кормовую стрелковую башню для полной круговой защиты самолета, что не удавалось сделать на самолетах обычных типов.

Начались теоретические исследования и эксперименты, продувки моделей в аэродинамической трубе.

— Что нужно сделать, чтобы быть полностью уверенными в правильности полученных теоретических и экспериментальных данных? Построить деревянный планер — точную копию самолета в половинном масштабе и подвергнуть его летным испытаниям, — предложил Калинин.

Летчик В. О. Борисов совершил на бесхвостом планере К-12 более ста испытательных полетов — на буксире за самолетом или отцепившись от него. Выполнял на планере фигуры высшего пилотажа. Перелетал на буксире из Харькова в Воронеж, из Воронежа в Москву и обратно. Испытания показали: планер имеет хорошую продольную, путевую и поперечную устойчивость.

— Вспоминается один трагикомический эпизод, — рассказывал Андрей Трифонович Руденко. — В бинокль мы следили за очередным, кажется десятым, полетом Борисова. Как потом выяснилось, на высоте 3000 метров качалка руля глубины сломалась, и планер, оказавшийся без управления, резко «клюнул». Мы увидели, как тут же от него отделилась черная точка и стала падать. Через несколько секунд над фигуркой летчика раскрылся парашют.

Помчались на машине к месту приземления летчика. Это было возле Сокольников — лесного массива в Харькове. Каково же было наше удивление, когда мы увидели невредимого летчика Борисова, который уже сидел... в планере и опробовал управление.

— Что случилось? — воскликнул я.

— Понимаете, — несколько смущенно объяснил летчик. — После того, как поломалась качалка и планер стал резко пикировать, от перегрузки у меня оборвались крепления ремней и меня по инерции выбросило вперед. Головой пробил застекленный фонарь и на несколько секунд потерял сознание. А когда очнулся, дернул за кольцо и раскрыл парашют.

— А как же здесь оказался планер?

— А планер, выбросив меня, выровнялся, перешел в пологое планирование по спирали и нормально сел

вот здесь на полянке, недалеко от меня. Я бросился к нему выяснить, что же случилось...

Отличные результаты экспериментальных полетов аналога проектируемого самолета К-12 позволили уверенно перейти к его практической постройке.

Самолет К-12 представлял собой моноплан бесхвостой схемы с нижним расположением крыла, имевшего форму трапеции. Верный своим принципам, Калинин и здесь пошел по новому пути. В отличие от зарубежных конструкторов, применявших на своих планерах и легких экспериментальных самолетах в разных вариантах аэродинамическую закрутку крыла для получения продольной устойчивости бесхвостого самолета, Калинин применил обычное трапецевидное крыло с обыкновенным профилем «Р-II» (ЦАГИ). Путем подбора наилучших вариантов в аэродинамической трубе установлены на кронштейнах вдоль задней кромки по размаху крыла специальные рули и элероны с перевернутым профилем (тем же «Р-II»). Рулевые поверхности были снабжены сервокомпенсаторами с эффектом уменьшения нагрузки в системе управления самолетом. Кроме хорошей устойчивости, это давало преимущество и в том отношении, что подъемная сила при посадке не уменьшалась. На концах крыла были установлены вертикальные шайбы, выполнявшие роль килей и рулей направления.

Первый в мире бесхвостый бомбардировщик оснастили двумя моторами воздушного охлаждения по 480 л. с.

Самолет располагал хорошей защитой от противника, благодаря установке огневых средств на носу и корме фюзеляжа. Стрелки размещались в прозрачных поворотных башнях с хорошим обзором и обстре-

лом. Самолет мог брать бомбовую нагрузку внутрь фюзеляжа или на внешней подвеске. Шасси предполагались убирающиеся. Экипаж состоял из трех человек: летчика и переднего и заднего стрелков.

Авиационный инженер Павел Яковлевич Козлов, работавший некоторое время в конструкторском бюро Калинина, рассказывал:

— Мне довелось несколько раз находиться в кабине кормового стрелка самолета, который пилотировал летчик-испытатель Василий Осипович Борисов. Старый русский летчик легко и красиво выполнял на этом самолете-бесхвостке все эволюции, которые могли понадобиться в боевом полете. Самолет «плотно сидел» в воздухе, легко выполнял крутые виражи — был устойчив и управляем. Хорошие взлетно-посадочные качества позволяли эксплуатировать К-12 практически на всех аэродромах.

Самолет К-12 сразу показал хорошие летно-тактические данные и начал проходить заводские испытания. Летал П. М. Стефановский, впоследствии Герой Советского Союза, генерал-майор. Максимальная горизонтальная скорость самолета составила 300 км/ч. Полностью подтвердились результаты теоретических расчетов и экспериментальных данных моделей и планера К-12. Можно было отправлять новую машину на государственные испытания.

Военные авиационные специалисты в Москве проявили большой интерес к самолету. В его тщательных и всесторонних испытаниях принял участие ряд летчиков. Учитывая замечания, Калинин, вместе с приехавшей в столицу группой конструкторов, вносил изменения и дополнения в конструкцию.

...Праздник Дня Воздушного флота 18 августа 1937 года на Тушинском аэродроме под Москвой был

в разгаре. Сотни тысяч зрителей внимательно следили за упражнениями авиаспорсменов и полетами военных летчиков. Вдруг раздался гул восхищения: в небе появилась необыкновенная машина, без хвоста, расписанная огненно-красными узорами. Поднял ее в воздух летчик-испытатель В. О. Борисов. Настоящая жар-птица! Под таким названием самолет вошел в историю авиации.

Было решено выпускать машину серийно. И не от конструктора зависело, что это намерение не осуществилось. Даже через двадцать лет после полета К-12 в Тушино английский авиационный журнал отмечал, что этот бесхвостый дальнего действия бомбардировщик выгодно отличался от существовавших тогда небольших экспериментальных самолетов-бесхвосток.

Константин Алексеевич Калинин продолжал работать над самолетами для военной авиации. Почти одновременно с предыдущим К-12 вышел из стен завода опытный экземпляр бомбардировщика дальнего действия К-13 с двумя двигателями по 750 л. с. Это был самолет обычной схемы с хвостом. Обстрел можно было вести из кормовой стрелковой установки. Самолет имел еще защиту из двух пулеметов. Конструкция, как и в К-12, — сварной из труб каркас с полотняной обшивкой.

И здесь талантливый конструктор опережал свое время. К-13 был последним его детищем.

Память

(Вместо послесловия)

Заканчивая свой рассказ о конструкторе Калинин, хочу возвратиться к самолету К-5, который не только в течение десяти лет был основной машиной Гражданского воздушного флота, но и верно служил в годы Великой Отечественной войны. Не могу не сказать хотя бы нескольких слов о тех, кто летал на калининских самолетах в пору военного лихолетья. Мне посчастливилось не раз встречаться с этими людьми.

Рейсовый самолет К-5 готовился к вылету в Москву. Пассажиры уже сидели в креслах, когда в пилотскую кабину вошли две девушки в форме Аэрофлота. Они уверенно сели за штурвалы и стали щелкать переключателями. Это было необычно. Один из пассажиров тут же высказал пожелание пересесть на другой самолет, но дверь захлопнулась, загудел двигатель, и вскоре машина оторвалась от земли. Рейс проходил в сложных условиях, а посадка была выполнена просто блестяще. Расставаясь с первым на Украине женским комсомольским экипажем К-5, пассажиры тепло благодарили командира самолета Надежду Федутенко и второго пилота Марию Максимову.

Они пришли в авиацию по комсомольскому призыву. Надежда Федутенко увлекалась авиамоделизмом, планеризмом. Выполнила 60 прыжков и стала инструктором-парашютистом первой категории.

Затем поступила в летное училище ГВФ и успешно его окончила.

Невысокая девушка в синем кителе с «птицей» на рукаве водила самолеты по многим трассам, доставляла грузы для новостроек Запорожья и шахт Донбасса. В те довоенные времена даже бывалых летчиков поражали ее летное мастерство и неутомимость: полтора плана в месяц — таково было обычное достижение Федутенко. А после трудового дня она садилась за книги, упорно училась.

Весть о нападении гитлеровской Германии на нашу страну застала Надежду в очередном рейсе в Одессу. Летные подразделения гражданской авиации вошли в состав ВВС и начали выполнять задания командования Красной Армии. Федутенко стала пилотом Киевской особой авиагруппы ГВФ.

Немало боевых вылетов выполнила она в первые месяцы войны, пока не добилась направления в один из женских авиаполков, которые формировала Марина Раскова. После переподготовки Надежда Федутенко начала летать на бомбардировщиках, вскоре ее назначили командиром 1-й эскадрильи пикирующих бомбардировщиков 125-го гвардейского авиаполка. В годы войны она совершила 220 боевых вылетов. За мужество и отвагу, проявленные в боях с фашистскими захватчиками, ей присвоили звание Героя Советского Союза.

До последних дней своей жизни бывший командир самолета К-5 Надежда Никифоровна Федутенко не порывала связи с коллегами, встречалась с авиационной молодежью, прилетала из Киева в Харьковский аэропорт, где выступала с воспоминаниями о минувшей войне, с рассказами о славных трудовых и боевых традициях советских гражданских авиаторов.

Самым молодым летчиком, летавшим по трассе Москва — Тифлис через Главный Кавказский хребет, был Александр Баленко. Ему тогда исполнилось всего двадцать лет. Летал безотказно, каждый день, превосходно освоив особенности трассы. Баленко четыреста раз перелетел через перевал. Он был награжден орденом «Знак Почета». В 1935 году стал рейсовым летчиком на воздушных трассах Украины. Из Харькова летал в Москву, на Дальний Восток, в Среднюю Азию. Хорошей школой были для него К-5... А в годы войны служил в бомбардировочной авиации дальнего действия. Уйдя в запас, вернулся в Украинское управление гражданской авиации в звании генерал-майора и с Золотой Звездой Героя Советского Союза на груди. До конца жизни Александр Алексеевич Баленко работал сменным начальником международного Бориспольского аэропорта.

Ветераны гражданской авиации харьковчане помнят Бориса Лунца — командира самолета К-5. А в историю Великой Отечественной войны он вошел как «партизанский летчик», его прозвали шеф-пилотом С. А. Ковпака. Около шестидесяти раз приземлял свой воздушный корабль герой-летчик в партизанском тылу. Он спас жизнь около 1500 раненым партизанам, женщинам и детям, доставив их на Большую землю. Летчик совершил более 400 боевых вылетов, бомбил фашистов под Ленинградом, Варшавой, Берлином.

В послевоенные годы летчик-испытатель 1-го класса, Герой Советского Союза Борис Григорьевич Лунц испытывал специальное авиационное оборудование. Он охотно принял приглашение редакции газеты «Крылья Украины» приехать в Одессу на встречу молодых авиаторов с Героями Советского Союза,

работающими в аэропортах республики. Выступая перед аудиторией, Б. Г. Лунц поделился не только фронтовыми воспоминаниями, но и рассказал о том, как в годы своей молодости он возил на калининских самолетах пассажиров, почту, грузы...

Принимали ли тихоходные невооруженные самолеты К-5 непосредственное участие в боевых операциях Великой Отечественной войны? Трудно себе представить подобную ситуацию. Но так было. Вот что рассказывают экспонаты музея боевой и трудовой славы Северо-Кавказского управления гражданской авиации в Ростовском аэропорту.

Перед началом войны все самолеты К-5 передали из аэропортов Украины в Азово-Черноморское управление Гражданского воздушного флота. Когда в первые дни вражеского нашествия была создана Северо-Кавказская особая авиагруппа ГВФ, все калининские самолеты сосредоточили в 1-й авиаэскадрилье. В октябре 1941 года ее передали 56-й Отдельной армии.

Пилоты вывозили тяжелораненых с линии фронта в эвакугоспитали, доставляли на передовую медикаменты, консервированную кровь, боеприпасы, оружие, продовольствие, горюче-смазочные материалы. Выполняли полеты по связи с частями, доставляли спецпочту — приказы, донесения, распоряжения. Вели разведку в тылу противника ночью и днем. Сбрасывали на временно захваченную им территорию разведчиков. Участвовали в ночных бомбардировках, летали к партизанам Крыма, эвакуировали из Ростова семьи военнослужащих.

Выполняла эти задания и второй пилот в женском экипаже К-5 Мария Ивановна Максимова. О бесстрашии и высоком мастерстве летчицы было широко известно в армии.

В конце ноября 1941 года после разгрома врага под Ростовом-на-Дону фашистские войска, отступив под ударами частей Советской Армии, окопались на берегу реки Миус. Ни днем, ни ночью не затихали ожесточенные бои.

Первая военная зима выдалась суровой. В санитарный отдел 56-й армии стали поступать тревожные сообщения: в полевых госпиталях находится много раненых, кончились запасы консервированной крови для переливания, медикаменты, перевязочные материалы, санитарные машины не могут пробиться сквозь пургу к госпиталям. Решили обратиться за помощью к летчикам, чтобы эвакуировать раненых.

В воздух поднялись самолеты, ведомые Максимовой, Кузнецовым, Итяковым, Сазоновым и другими пилотами 1-й эскадрильи. Первыми рейсами в госпиталь было доставлено более 1000 килограммов медикаментов, консервированной крови и перевязочных материалов. По восемь-десять рейсов совершали мужественные летчики. В течение четырех дней они вывезли 1128 раненых. За образцовое выполнение боевых заданий командования многих авиаторов, среди них командира самолета К-5 Максимова, наградили орденами и медалями.

Во время седьмого вылета беззащитный К-5 Максимова был атакован и подбит фашистским истребителем. Летчица искусно посадила поврежденную машину на берегу речки, оттащила раненого бортмеханика на 150—200 метров от самолета. Фашистский истребитель продолжал кружить поблизости. Пренебрегая опасностью, Максимова вернулась к самолету, чтобы взять аптечку для оказания помощи раненому. В этот момент фашист длинной очередью зажег самолет, второй очередью расстрелял летчицу. Боевые

друзья доставили раненого бортмеханика в госпиталь, а Марию Максимову похоронили в станице Генеральской.

После освобождения Краснодара от фашистских захватчиков посадил на аэродроме свою боевую машину А. Н. Грацианский. С удивлением и теплым чувством увидел он там родной К-5, занимавшийся перевозкой людей и военных грузов. Видимо, это была одна из последних уцелевших во время военного лихолетья калининских машин.

К сожалению, не сохранилось ни одного самолета К-5. И теперь только в музеях можно увидеть макеты заслуженной машины. Когда в ноябре 1983 года авиаработники Харькова торжественно отмечали 60-летие со дня создания Харьковского авиационного предприятия, генеральный директор Харьковского авиационного производственного объединения имени 50-летия Ленинского комсомола Б. А. Хохлов от имени заводчан преподнес коллективу аэропорта модель самолета К-5. Так протянулись нити памяти в те далекие времена, когда К. А. Калинин и другие энтузиасты отечественной гражданской авиации закладывали технические основы Аэрофлота.

Работая в свое время над созданием военных самолетов, Калинин не оставлял мысли построить большой пассажирский авиалайнер. Прилетая в Москву во время испытаний своих машин, он останавливался на подмосковной даче военного летчика, парашютиста и изобретателя П. И. Гроховского, автора многих работ по парашютно-десантному делу. Павел Игнатьевич рассказывал, что видел у Калинина чертежи, планы, наброски общего вида этого пассажирского самолета. Коллектив конструкторского бюро в 1936—1937 годах разработал заявочный проект скоростного само-

лета-бесхвостки К-15 со стреловидным дельта-крылом малого удлинения, таким, как в наши дни мы видим на сверхзвуковых реактивных самолетах и в проектах самолетов будущего — гиперзвуковых. Самолет имел трехколесные шасси, которые впервые были применены на самолетах Ил-12 в послевоенные годы. Это был еще один шаг на пути к сверхскоростному высотному ракетному самолету — летающему крылу.

Сегодня, полвека спустя, видно, что К. А. Калинин сделал почти все практически возможное в области конструирования гражданских самолетов времен первых пятилеток. Он уже перешел к созданию машин более сложных и скоростных. Возможно, конструктор ошибался в определении типа многоместного пассажирского лайнера, но поиски продолжались.

К. А. Калинин, к сожалению, не дожил до того дня, когда спроектированный и построенный в Киеве, где в свое время взлетел маленький К-1, поднялся в воздух гигантский самолет АН-124 «Руслан»...

Константин Алексеевич Калинин и его сотрудники не успели довести до конца свои смелые замыслы. Однако заслуги К. А. Калинина не исчерпываются созданием многих образцов самолетов и организацией крупных авиационных предприятий. Он вырастил плеяду высококвалифицированных рабочих, инженеров, конструкторов, внесших большой вклад в дальнейшее развитие советского воздушного флота.

Содержание

От издательства	3
Талантливый, кристально честный, мужественный (Вместо предисловия)	6
Артиллерист становится летчиком	9
На пути к первенцу	20
Первенец взлетел в зенит	33
В городе богатых авиационных традиций	56
В воздухе — К-3	68
Пропагандист советского самолетостроения	84
Харьков — Иркутск	91
На трассах Аэрофлота	103
«...Слово имеет изобретатель Калинин»	124
Труженики неба — в воздухе и на земле	130
Самый большой в мире	142
Память (Вместо послесловия)	177

Научно-популярное издание

Михаил Борисович Ляховецкий

ВСЕ В КРЫЛЕ

Редактор И. П. Лялюк

Художник Л. А. Скибневская

Художественный редактор Б. Ф. Бублик

Технический редактор В. Я. Козинченко

Корректор Н. И. Леонова

ИБ № 2107

Сдано в набор 25.04.86. Подписано к печати 24.07.86. БЦ 08318.
Формат 70×108¹/₂. Бумага типографская № 1. Гарнитура обычн. по-
ная. Печать высокая. Усл. печ. л. 8,06. Уч.-изд. л. 8,06. Тираж
8000 экз. Заказ 6-184. Цена 70 к. Издательство «Прапор», 310002 ГСП,
Харьков-2, ул. Чубаря, 11. Харьковская ин. ф-ка им. М. В. Фрун-
зе, 310057, Харьков-57, ул. Донец-Захаржевского, 6/8.

70 к.

Ленин