

Леонид Львович Кербер Туполевская шарага



Ю.В. Кривопапов (ИБФРМ РАН) http://lib.ru/MEMUARY/KERBER/tupolewsкая_sharaga.txt
«Г.Озеров.Туполевская шарага. Второе изд.». Possev-Verlag, V.Gorachek K.G.; Frankfurt/Main; 1973

Аннотация

Работа проф. Г. Озерова (Настоящий автор Л.Л. Кербер) – «Туполевская шарага» – может быть рекомендована каждому, желающему познакомиться с одним из необычных порождений сталинского периода – с системой так называемых ОКБ ЭКУ ГПУ-НКВД (Особых конструкторских бюро Экономического управления ГПУ). Автор наглядно и реалистически рисует быт, рабочую обстановку и, что наиболее важно, настроения заключенных специалистов. Некоторая перегрузка текста именами и техническими данными о конструкциях и типах самолетов, несколько затрудняющая чтение для широкого читательского круга, повышает ценность этой работы для людей, изучающих сталинский период.

Исправлен псевдоним «Г. Озеров» на имя истинного автора – Л.Л. Кербер (Леонид Львович Кербер). Доказательства того, что автором «шараги» является Леонид Львович Кербер, можно найти в книге Л.Л. Кербера «Туполев» (СПб.: Политехника, 1999. – 339 с.: ил., см. стр. 112–186).

Настало время вернуть книге «Туполевская шарага» имя настоящего автора, открыть его миллионам читателей во всём мире. Кроме того, чрезвычайно интересно и поучительно прочитать написанные очевидцем событий образным живым языком несколько десятков страниц правды о прошлом России: об её яркой, духовно свободной, высокообразованной и талантливой интеллигенции – учёных, конструкторах, техниках. О людях, получивших прекрасное образование у досоветских московских, питерских, казанских (а также немецких, английских, французских) профессоров. О гражданах, свободно ездивших до 1913 года учиться в лучшие университеты Европы и работать в ведущих западных фирмах и беспрепятственно, а главное, с огромным желанием возвращавшихся жить и работать домой в Россию... (Потом была война, революция, НЭП, железный занавес и кровавые тиски сталинского тоталитарного режима). Ещё для многих будет открытием узнать о незаурядных западных чудаках-идеалистах, соблазнённых советской пропагандой, приехавших помогать строить «новую счастливую свободную Россию» и попавших в те же тиски.

Знать это особенно необходимо сейчас, когда многое уже забыто, а юные школьники и студенты всё чаще и чаще читают и слышат по радио и ТВ «как прекрасно чекистами Л.П. Берия был организован научный труд перед войной, во время войны и в послевоенное время», мол, есть что перенять...

От автора

А. И. Солженицын в романе «В круге первом» описал одно из закрытых конструкторских бюро НКВД, именовавшихся среди заключённых «шарагой».

Главный герой романа Глеб Нержин вместе с другими специалистами работает над задачей идентификации личности по подслушанным и записанным телефонным разговорам. Читая книгу, видишь, что автор хорошо знает среду и людей, о которых идёт повествование. И всё же это литературное произведение с фабулой, характерами героев, конфликтами между ними, а частично и ситуациями, порождёнными творческой мыслью талантливого автора. Пусть не подумают, что этим я утверждаю, что в книге сгущены краски или допущены преувеличения. Отнюдь нет, скорее наоборот, некоторые стороны «шараги» в ней сглажены.

Мне пришлось прожить в «шараге», созданной Берия вокруг крупнейших русских авиационных специалистов, четыре года.

Согнанных из всех лагерей СССР, их в 1938 году привезли в Болшево, в бывшую трудкоммуну ОГПУ затем перебазировали в Москву в здание КОСОС ЦАГИ на ул. Радио, а после начала войны отвезли в Омск на завод № 166 НКАП.

В изложенных ниже записях вымысла нет. Выражаясь английской формулой, в них «правда, только правда и одна правда».

Но прежде следует попытаться ответить на один вопрос – какова первопричина, вызвавшая появление шараг? Думается, она вот в чём.

Государственное устройство России во все времена покоилось на чиновном бюрократизме. Обе революции 1917 года его не устранили. Более того, распчкование государственного аппарата на два параллельных, дублирующих друг друга снизу доверху, его приумножило: 16 Советов министров и ЦК по числу союзных республик, да 20 в автономных вовлекли в него ещё тысяч десять чинуш и клерков. Случилось то, чего больше всего боялся Ленин – коммунистический бюрократизм в десятки, сотни раз обогнал царский.

Хлынувшее в аппарат власти пополнение, в большинстве своём состоявшее из людей, не имевших должного образования, и вовсе похоронило инициативу низов. Демократический централизм требовал у нисходящей иерархии не критического осмысливания спускаемых директив, а беспрекословного их выполнения.

Короче говоря, государственный бюрократизм – эта раковая опухоль, проникшая к тридцатым годам во все звенья партийного и советского аппарата, – сделала его к этому времени в сфере научного и технического прогресса недееспособным.

В сфере применения массового человеческого труда иллюзия прогресса ещё сохранилась. Сталинские каналы, первые гидростанции, железнодорожные пути, комсомольские города, воздвигаемые горбом и лопатой рабского труда с его чудовищно низкой производительностью, хотя медленно, но входили в строй.

Хуже было с автомобильными и тракторными заводами. Корпуса их возводили быстро, а наладить ритмичную работу годами не могли.

И уж совсем скверно было в области разработки и создания образцов новой прогрессивной техники. Тут дело шло к явному провалу.

Даже государственные оборонные конструкторские бюро, ставя перед наркоматами проблемные вопросы, натывались на молчание косного неповоротливого аппарата. Становилось ясным, что если все подобные КБ не подчинить такой организации, которую боятся все, дело может кончиться печально.

Известно, что такая организация всегда была одна – ЧК, ОГПУ, НКВД, МГБ, КГБ.

Когда конструктор обращался за помощью в верха, его запрос тонул. Когда же под таким запросом стояла подпись Ягоды, Ежова или Берии, Сезам открывался мгновенно, и задача выполнялась с необыкновенной быстротой.

Испытав подобную схему на работниках пресловутой Промпартии и убедившись, что она обладает высоким КПД, шараги возвели в ранг панацеи – «пока мы (НКВД) не взяли за классовых врагов, они вредили и тормозили движение страны вперёд». Ведь нельзя же было признаться, что вредила и тормозила та самая идея, которая априори была возведена в степень

беспорочной. Итак, – «стоило нам разоблачить врагов, как они тут же раскаивались и брались за дело».

Создавалась идеальная модель, доступная пониманию многомиллионного тёмного народа: безупречный государственный аппарат, классовые враги, гуманный меч пролетарского правосудия, он занесён, но раскаивающихся не карает. Они (враги) изолируются, постигают новую идеологию, а перевоспитанные приносят на алтарь свободного отечества свои знания и способности. Этакая Аркадия, пасёт которую верный соратник, автор «Истории большевистского движения в Закавказье» (Л. П. Берия. – Ред.), а возглавляет «отец, учитель и корифей всех наук».

И ведь именно по этой схеме были спроектированы и созданы прямоточные котлы Рамзина; истребитель И-5 Григоровича и Поликарпова; паровозы ФД и ИС...; средства связи Куксена и Берга; артиллерийские системы Благоднарова и Победоносцева; танки Котина и Косоциора; самолёты Пе-2 и Ту-2 Петлякова и Туполева; межпланетные ракеты Королёва и даже атомные успехи Ландау, Франка, Румера, Круткова и др.

Счастливым исключением из этого знаменательного списка оказались биология и сельское хозяйство. С ними Сталин и Лысенко справились без шарага, попросту поубивав всех сколько-нибудь способных биологов, агрономов и др. специалистов.

Мы часто на страницах прессы негодуем, когда где-нибудь обнаруживается спрятавшийся от расплаты какой-нибудь фюрер СС, – и это справедливо. Допустим, что процессов над отечественными ээсовцами из ГУЛАГа и МВД из-за того, что может вскрыться, проводить не хотят. Но расстрелять Лысенко и Презента следовало бы. Потеряв в застенках 10 000 000 жизней своих соотечественников, страна могла бы позволить себе добавить к ним ещё двух негодяев, не нашедших в себе мужества покончить с собой.

Л.Л. Кербер

I

Число дураков неисчислимо
Галилей

Если какая-нибудь неприятность может случиться – она случится
Закон Мёрфи

Всё, что может испортиться – портится
Френсис Чизлхэм

Несмотря на все драконовские меры, принятые администрацией для изоляции заключённых, и в 1937 году и в 1938 по коридорам и камерам Таганской областной, Бутырской центральной, Лефортовской военной, Московской городской на ул. Матросская Тишина, Новинской женской, Краснопресненской пересыльной, Внутренней областной на Лубянке 2, Внутренней областной на Лубянке 14, районной в Филях, Московского областного НКВД в Суханове, бывшей колонии НКВД в Болшево и многих других, менее известных тюрем Москвы, минуя охрану, замки, намордники¹ и двери, упорно ползли слухи о закрытых конструкторских бюро, в которых заключённые работали над военными и промышленными проблемами.

Слухи ползли, клубились, обрастали вымышленными подробностями, но никогда реально попавшими в эти шараги² людьми не подтверждались, ибо обратно в тюрьму они оттуда не возвращались.

¹ **Намордники** – листы кровельного железа, наглухо закрывающие окна камер с наружной стороны

² **Шарага** – закрытое конструкторское бюро, в котором весь технический персонал – заключённые

Каждую ночь лязгали замки камер, открывались двери, шёпотом вызывались арестованные с вещами, во дворах урчали моторы «чёрных воронов»³, от десятков московских вокзалов, постукивая на рельсовых стыках, отходили поезда со «стольпинскими»⁴ вагонами или эшелоны товарных, увозившие заключённых неизвестно куда, и занавес непроницаемой тайны вновь опускался над страной.

Как-то зимой, вечером, из ворот одной из московских тюрем выехала машина. Это был не «чёрный ворон», а обычный пикап. Пятеро заключённых с вещами сидели, опустив головы. Куда, зачем?

Поколесив по Москве, машина остановилась у глухих железных ворот на ул. Салтыкова и просигналила. Вышел охранник в форме НКВД, переговорил с офицером, сидевшим рядом с шофёром, и пикап въехал на территорию завода No 156 НКАП.

Проехав мимо традиционных монументов Ленина и Сталина, машина остановилась у двери здания КОСОС⁵. Нас провели в лифт и подняли на 8-й этаж, в канцелярию. Обхождение вежливое: «Садитесь. Вы прибыли в специальную тюрьму НКВД, ЦКБ-29⁶. Прочтите правила внутреннего распорядка и распишитесь».

Читаем – «воспрещается», «не допускается», «возбраняется» и т. д., страниц 5-6 на машинке. Всё, как и обычно, но есть кое-что и специфически новое. «За употребление спиртных напитков (Боже мой, откуда они могут взяться в тюрьме?) и за попытку связаться с внешним миром через вольнонаёмных, арестованный отстраняется от работы и направляется в лагерь строгого режима». Второе: в разделе кар, помимо обычных лишений прогулок, лавочки⁷ и наказаний карцером, есть пункт: «лишаются свиданий», из этого вытекает, что здесь их дают.

Прочитываем и расписываемся. Сколько таких обязательств быть «пай-мальчиками» мы надавали за эти годы!

Охранник разводит нас по «месту жительства», как он это называет, по камерам, как думаем мы, Идём коридорами по мягким ковровым дорожкам, направо, налево, вниз – везде пусто. Наконец попка⁸ открывает дверь и вежливо просит пройти. Прислушиваемся, дверь за нами замком не лязгает. Осматриваемся, мы в одном из залов ЦАГИ. По стенам 30 солдатских коек, покрытых байковыми одеялами, у каждой тумбочка, на ней пачка папирос «Дукат», окно в решётке, несколько стульев. Сдвигаем их и садимся.

Несколько минут сидим молча, слишком велика трансформация, происшедшая с нами, затем жизнь берёт своё, хочется курить, сворачиваем «козьи ножки» и шёпотом обсуждаем, что дальше? Открывается дверь. Уже другой охранник произносит что-то вроде «пожалуйста ужинать». По въевшейся привычке развязываю сидор⁹, достаю котелок и становлюсь у двери. Попка улыбается: «этого не нужно, там дадут», и ведёт в столовую.

Открывается дверь, человек полтора, сидящих за столами, покрытыми белоснежными скатертями, одновременно поворачивают головы, кто-то вскрикивает, кто-то бежит навстречу,

³ **Чёрные вороны** – автомобили для перевозки заключённых; в периоды самых интенсивных арестов 1937–1938 гг., чтобы скрыть их количество, на боках писали «хлеб», «мясо», «мебель» и т. д.

⁴ **Стольпинские вагоны** – названы так по имени премьер-министра П. А. Столыпина. При нем в них возили по 4 человека в купе, при Ягоде-Берия – по 16

⁵ **КОСОС** – Конструкторский отдел сектора опытного самолетостроения ЦАГИ

⁶ **ЦКБ-29 НКВД** – Центральное конструкторское бюро по 29 НКВД

⁷ **Лавочка** – метод снабжения заключённых за деньги, переводимые их родственниками

⁸ **Попка** – производное от попугая, символ такой же глупости и механического исполнения распоряжений офицеров, кличка, присвоенная заключёнными солдатам охраны

⁹ **Сидор** – мешок на языке уголовников

много знакомых, дружеских лиц, к нам тянутся руки... Трудно описать эту встречу и чувства, нахлынувшие на нас. Охрана – их человек пять – вежливо, но настойчиво просит успокоиться и занять свои места. Постепенно буря стихает, и мы можем оглядеться. За разными столиками находим: А. Н. Туполева, В. М. Петлякова, В. М. Мясичева, И. Г. Немана, С. П. Королёва, А. И. Путилова, В. А. Чижевского, А. М. Черемухина, Д. С. Макарова, Н. И. Вазенкова – одним словом, весь цвет русской национальной авиационной мысли.

Сотни дружеских глаз смотрят в нашу сторону, как бы успокаивая, теперь всё будет хорошо. А меня берёт оторопь – значит, это правда, значит, все они – арестованы, но ведь это – катастрофа!

Нас рассаживают на свободные места... Действительно, котелок и ложка, которые в лагере можно было оставить, только отправляясь на кладбище, здесь выглядели бы смешно. Ножи, вилки, тарелки, от которых мы порядком отвыкли, подчёркивают нелепость моих котелка и ложки. Девушка в переднике приносит мясо с макаронами и спрашивает: «Вам (это мне-то, месяц назад именовавшемуся „падло“¹⁰ чай или какао?»

Большинство уже заканчивает ужин и расходится, когда сидящий недалеко пожилой человек (в дальнейшем выяснилось, что это крупный химик, член партии с 1915 года, А. С. Фанштейн, встречавшийся когда-то с Лениным), раздражённо бросил: «Опять какао холодное, просто безобразие». Новенький больно-пребольно ущипнул себя за ногу: Господи, Боже мой, это реальность или фантастика?

Постепенно столовая пустеет, окружённые друзьями двигаемся и мы. Быстро оглянувшись кругом, я хватаю несколько кусков хлеба и сую в карман – закосил¹¹ пайку¹², удача! Вероятно, это видят и друзья, и охрана, но мне безразлично, лагерный принцип гласит: закосил – твоё, прохлопал – пеняй на себя: станешь доходягой¹³, дальше путь один – в «М»¹⁴.

В спальне (дубовом зале) уже собрались и ждут друзья – А. В. Надашкевич и Ю. В. Калганов, Н. А. Соколов и А. Ю. Рогов, И. М. Косткин и Г. С. Френкель, Ю. А. Крутков и И. М. Лопатин, М. П. Номерницкий и В. С. Денисов. Но прежде всего к «патриарху» – Туполеву. На кроватях, стульях, тумбочках, стоя в проходе – аудитория. Андрей Николаевич задаёт вопросы. Новички отвечают, они ещё скованы, говорят вполголоса, изредка бросают взгляд на дверь – не идёт ли охрана. Им объясняют – спальня это нечто вроде сетльмента, когда заключённые в спальне, вход охране туда воспрещён.

За окном темно, скоро уже ночь, а вопросам нет конца. Всё же постепенно народ расходится, остаётся небольшая группа, видимо, ближайших сотрудников Туполева, многих из которых мы не знаем. Вероятно, они вошли в его окружение уже в ЦКБ-29.

А. Н. Туполев рассказывает – уже много времени как мы вас включаем в списки нужных для работы специалистов, но всё безрезультатно, ГУЛАГ¹⁵ тщетно разыскивал в своих кладовых, от Минска и до Колымы, от Дзержказгана и до Норильска. «Слава Аллаху, что нашли живыми, могло бы быть и иначе, – с грустью говорит старик¹⁶, – ведь многих, ох, очень многих

¹⁰ **Падло** – производное от падали, т. е. мертвого скота, – кличка, которой охрана наделила заключённых

¹¹ **Закосил** – спрятал, украл

¹² **Пайка** – кусок хлеба, суточная норма для заключённых, колеблющаяся от 800 граммов (при выполнении нормы) до 400, когда её не выполняют

¹³ **Доходяга** – человек, неспособный из-за физического состояния выполнять норму работы, постепенно доходящий до уровня инвалида, а затем и до смерти

¹⁴ **«М»** – термин из суточной лагерной рапортички – **«М»** – мертвецы, **«Р»** – работающие, **«Б»** – больные

¹⁵ **ГУЛАГ** – главное управление лагерями, своеобразное государство в государстве, имевшее в 1937–1938 гг. около 15 000 000 жителей

¹⁶ **Старик, папа, Андруполев, дед** – многочисленные прозвища Андрея Николаевича Туполева

так и не нашли».

Задаём вопросы и мы. Выясняется, что в ЦКБ-29 три самостоятельных бюро – В. М. Петлякова, которое проектирует высотный истребитель – проект 100, В. М. Мясищева, конструирующего дальний высотный бомбардировщик – проект 102, и Туполева, разрабатывающего пикирующий бомбардировщик – 103. Кроме того, в стадии формирования четвёртое бюро – Д. Л. Томашевича, которое будет работать над фронтовым истребителем 101.

Командует этим предприятием – нельзя же говорить в самом деле «руководит» – полковник НКВД Григорий Кутепов, бывший слесарь-электрик завода № 39. В 1932 году, когда на этом заводе было создано ЦКБ-39 НКВД, куда свезли арестованных Н. Н. Поликарпова, Д. П. Григоровича, Б. Н. Тарасовича, А. В. Надашкевича, И. М. Косткина, В. Л. Коровина, В. С. Денисова и других, Кутепов стал одним из мелких охранников. Видимо, он «работал над собой» и стал крупным специалистом, если с 1932 по 1937 год вырос настолько, что смог стать «руководителем» ЦКБ-29.

У Кутепова три зама – «руководители» КБ. Балашов «руководит» Туполевым, Устинов – Мясищевым, а Ямалутдинов – Петляковым. Кроме этих трёх в штате ЦКБ ещё с десяток офицеров НКВД, выполняющих роль второстепенных начальников.

Около 12 – около, ибо арестованным часов иметь не полагается, а по тюремным правилам у нас в спальнях сняли и настенные, – угомонившиеся зэки¹⁷ стали расходиться по спальням. Погашен свет, что тоже приятно – в камерах, бараках, столыпинских вагонах в потолке день и ночь сияют «тысячевольтные осрамы»¹⁸. Впервые за три года ложимся спать в нормальную человеческую кровать с простынями, подушками, одеялом. Спальня затихает, только из-за окна изредка раздаётся скрип трамваев, сворачивающих с Дворцового моста на Волочаевскую ул. Они торопятся на ночь в парк им. Апакова, бывший им. Бухарина.

Не спят одни новички, слишком это сильное потрясение после тюрем, этапов, пересылок, лагерей – лежать в чистой кровати, предвкушая любимую работу, иностранные технические журналы, логарифмическую линейку, остро отточенные карандаши и чистую, тугую поверхность ватмана, натянутого на доске. Из грязи, бесправия, окриков охраны, матерщины, гнуса и холода в тундре, жары и тарантулов в пустыне, драки за порцию баланды¹⁹ или стоптанные опорки, – сесть за «Изис», провести осевую линию и начать думать – это, знаете, грандиозно!

Ещё неделю назад, в предутренней темноте на разводе²⁰, принимая зэков, очередной попка с тупым лицом дегенерата кричал: «присесть, руки за голову, упреждаю – шаг влево, шаг вправо считаю за побег, открываю огонь без предупреждения»²¹, а сегодня – «пройдите в столовую». Нет, боюсь, что тот, кто там не был, понять метаморфозу, происшедшую с нами, не сможет!

¹⁷ З/к, зэк – официальный термин, обозначающий заключенного

¹⁸ Из стихотворения, написанного Маяковским, на назначение Фрунзе наркомвоенмором взамен Троцкого:

Заменить ли горелкою Бунзена
Тысячевольтный Осрам?
Что после Троцкого Фрунзе нам,
после Троцкого Фрунзе – срам!

¹⁹ Баланда – жидкий лагерный суп

²⁰ Развод – ежедневная процедура приема заключенных конвоирами из зоны лагеря

²¹ Фраза, которую произносил конвоир, принявший бригаду заключенных, перед началом движения к месту работы. Формула позволяла ему спокойно пристрелить строптивного заключенного. Для оправдания требовалось немного: оттащить труп на шаг в сторону от дороги

Три дня вновь прибывшие в карантине, – на работу не ходят, читают, питаются, спят, гуляют в «обезьяннике», т. е. в железной клетке, построенной на крыше КОСОС, в которой заключённые дышат воздухом. Такой перерыв задуман правильно, нужно же сублимироваться от бесправной скотины к высотам инженерной деятельности.

Вечерами, когда друзья возвращались после работы в спальни, вопросы сыпались на новеньких, как из рога изобилия. Многие зэки попали в ЦКБ-29 прямо из тюрем и жизни в лагерях не знали. Большинство считало своё пребывание в ЦКБ временным, полагая, что, когда чертежи закончатся, всех отправят обратно. Никто не был застрахован и от всяких кви про кво Фемиды. Как, смеясь, заметил С. П. Королёв: «Глаза-то у неё завязаны, возьмёт и ошибётся, сегодня решаешь дифференциальные уравнения, а завтра – Колыма!»

Так оно и было. Совершенно неожиданно мы обнаруживали, что кто-то исчез. Делалось это по стандарту: на рабочее место приходил «попка» и просил пройти в канцелярию. Покуда мы трудились над (пропуск. – Ред.) и т. д., охранники собирали в спальне вещи, и занавес опускался. «Финита ля комедия».

Куда, зачем, за что – на эти вопросы ответов не давали. Возможно, что Туполеву или Мясищеву «руководство» ЦКБ и сообщало что-либо, но с нами оно не делилось.

Так или иначе, но з/к не давали нам покоя, и мы охотно делились своим опытом. Для них это было своеобразной политграммой. Жизнь в бараках с уголовниками, этапы с собаками, подкусывающими отставших, полный произвол администрации и конвоя, ужасное питание, невыполнимые нормы выработки, отсутствие переписки и свиданий с близкими произвели на них столь сильное впечатление, что некоторые пришли к выводу: существовать там невозможно и выход один – уйти из жизни.

По здравому смыслу с этим нельзя было не согласиться. Но вера в то, что всё раскроется и правда восторжествует, настолько сильна, что с такими случаями я за годы скитаний по лагерям встретился всего два-три раза.

Нас же, новичков, интересовала история ЦКБ, и мы тоже задавали вопросы. Несколько позднее, А. Н. Туполев, зайдя вечером к одному из засидевшихся на рабочем месте зэку, рассказал:

«В эмбриональной фазе нас отвезли в Болшево, помнишь ту коммуну из фильма „Путёвка в жизнь“? Кого там только не было: корабелы, танкисты, артиллеристы, химики... Так вот, через пару дней меня вызвали к начальству и получил я первое задание – составить список известных мне арестованных специалистов. Откровенно говоря, я был крайне озадачен. Всех арестованных до меня я знал, а после? Не выйдет ли так, что по моему списку посадят ещё Бог знает сколько народу? Поразмыслив, я решил переписать всех, кого я знаю, а знал-то я всех. Не может же быть, чтобы пересажали всю авиапромышленность? Такая позиция показалась мне разумной, и я написал список человек на 200. И что же ты думаешь, оказалось, что за редким исключением все они уже за решёткой. Да, знаешь, размах!»

Списки эти перманентно расширялись. Каждый вновь прибывший добавлял к ним своих друзей по работе. В конце концов, ГУЛАГ извлёк из своих кладовых около 200 самолетчиков (похожие цифры были и по другим областям техники), и встал вопрос: куда их девать? В условиях 38-39 годов никаких счётных машин не существовало, чертежи размножались копировкой, следовательно, на каждого инженера приходилось до 10 подсобных – техников, детализовщиков, копировщиков и т. д. Другими словами, нужно было помещение, в котором можно разместить 1500–2000 человек.

Единственным конструкторским бюро подобного масштаба в Москве было бюро завода 156 на ул. Радио. Лишённое своих арестованных руководителей, оно влачило жалкое существование. Чтобы создать хотя бы иллюзию опытного самолётостроения, бывший в то время наркомом Каганович №3 (вскоре настал и его черёд, и после неприятного разговора с Молотовым, который не оставлял сомнений в том, что Каганович №1 принёс его в жертву, он попросился в уборную и там застрелился) перевёл туда группу второстепенных главных конструкторов – Беляева, Шевченко, Гудкова, Горбунова и др. Возможно, они и были способными людьми, но, к сожалению, ничего путного не создали. Оно и естественно, – в тех

условиях помимо способностей нужно было иметь дьявольскую пробивную силу, чтобы проникнуть в верха и завоевать там авторитет. Государственная система предпочитала стабильные авторитеты, их было немного, а члены Политбюро и даже сам вождь были неспособны их всех запомнить.

Для того, чтобы они, как это искони свойственно русским удельным князьям и главным конструкторам, не перегрызлись между собой, Каганович №3 назначил над ними директора, эдакого «унтера Пришибеева» – Лейкина. Грызню он, конечно, задушил, но хороших самолётов не получалось. Такая ситуация стала набрасывать тень на «лучшего друга», автора «Развития марксистского движения в Закавказье» и, более того, на самого кормчего и корифея всех наук.

И вот после ряда совещаний между Лубянской и Уланским пер.²² и с благословения самого вождя было принято решение, достойное эпохи «всё для человека, всё во имя человека»: буквально в два дня на многочисленных московских авиазаводах были изготовлены тысячи решёток, и всё восьмиэтажное здание КОСОС превратилось в тюрьму.

Второстепенных «главных конструкторов» кого выгнали, кого потеснили, 200 врагов народа перевезли на ул. Радио, подчинили им 1000 вольнонаёмных конструкторов, разыскали Кутепова, и ЦКБ-29 НКВД приступило к творческой деятельности.

Как известно, в то мудрое, великое и незабываемое время для творчества требовалось крепкое здание, надёжная охрана, прочные решётки и приличные «харчи»!

Ко времени приезда новеньких все эти мелкие вопросы были решены и гомерическое предприятие последовательно социалистического типа работало на полный ход.

Прошли три дня сублимирования и нас, новичков, по-одному вызвали к Кутепову, который занял кабинет А. Н. Туполева. Впервые со дня приезда спускаемся мы по парадной мраморной лестнице с шестого этажа, где наши спальни, на третий, где кабинеты руководства. Ох уж эти парадные лестницы! Как вы были недалёковидны, гражданин Кутепов, читали одни циркуляры НКВД и думали, что они и есть «Книга Бытия». А прочти вы «Закон Паркинсона», и вам стало бы ясно, что скоро вышибут вас вон и придётся вам коротать свои дни в роли коменданта или завхоза в Химках у Гришина, главного конструктора ракет ПВО, не особенно разборчивого в выборе своих помощников!

«Всё течёт, всё изменяется» – сказал философ. «Только парадные лестницы неизменны», – забыл добавить он.

Вы ушли, а по той же лестнице к маститому А. Н. Туполеву, окружённые третируемыми вами когда-то заключёнными, поднимаются иностранные делегации, чтобы посмотреть творения его свободного ума. Правда, их сопровождают молодые люди с оттопыренными задними карманами и холодными глазами, вежливые и даже подобострастные. Неужели же кто-нибудь из них через некоторое время займёт ваше место? Неужели?

Шеф беседовал с нами, давая понять разделяющую обе стороны бездну. Было приказано: «Переодеть во что-нибудь приличное, – он даже поморщился от внешнего вида специалистов, – постричь, побрить, определить на работу в такое-то КБ, выдать „факсимиле“, – с ударением на „е“ сказал он. „Подробные инструкции получите у начальника КБ Балашова“, – было сказано одному из новичков.

Мы ещё не знали, что в подобных тюрьмах фамилий нет и их заменяет пресловутое факсимиле, попросту штампик с тремя цифрами, который вы прикладываете вместо подписи к чертежам, расчётам и т. д. Сумма цифр факсимиле определяла, у кого вы работаете. А. Н. Туполев, например, был 011, его заместитель Н. И. Вазенков 065, начальники бригад имели номера 056, 076, 092 и т. д.

Наутро в кабинете шефа КБ-103, майора Балашова, нам выдали по готовальне, логарифмической линейке, талону в техбиблиотеку и факсимиле. Затем проводили на рабочие места и представили «вольнягам»²³ в качестве ведущих конструкторов и руководителей.

Итак, через четыре дня после того, как в тюрьме любой невежественный и тупой

²² Уланский переулоч – место пребывания наркомата авиапромышленности

²³ Вольняги – термин, определявший вторую, ещё не арестованную часть страны

«вертухай»²⁴ мог третировать его, как заблагорассудится, он стал руководителем нескольких инженеров, техников и конструкторов! Отныне его слово стало для них законом, он мог предложить им, «свободным гражданам», работать по праздникам и вечерами, отпустить или не отпустить в отпуск, решить, достойны ли они премии. Поначалу это серьёзно обеспокоило нас, не заболеем ли мы «головокружением от успехов», излишним самомнением, а главное, как будут относиться к нам вольные, свободные подчинённые?

Всё оказалось гораздо проще. Приняли нас не как «врагов народа», а как обиженных жизнью людей. По утрам в ящике стола мы находили знаки их трогательного внимания – цветок, конфеты, пачку папирос и даже газету. Пообвыкнув, они даже откровенно сообщали: А с Н. будьте осторожны, он – «стукач»²⁵. Так уживались в этих людях бесправие, хамство, доносы с нежностью, всепрощающей любовью и готовностью к жертвам. А ведь с ними вели «работу», рассказывали о наших кознях, как Туполев продал Мессершмиту чертежи МЕ-110, как Королёв задумал побег за границу, как Бартини, личный агент Муссолини, пробрался в главные конструкторы, наконец, им просто угрожали, что за либеральное отношение к нам или, не дай Бог, за передачу на волю семьям каких-либо записок их быстро перекавалифицируют из «вольняг» в эков. Как же не вспомнить добрым словом их, наших «вольных» друзей, как не поклониться им за их трогательные знаки внимания, наконец, как не гордиться своими соотечественниками, оставшимися, несмотря на растлевающую пропаганду, людьми.

Но вернёмся на землю. Структура КБ-103 выглядела следующим образом: «руководитель» В. Балашов, майор госбезопасности, его зам. Крючков, тоже майор, оба достаточно серые личности. Маленький штрих рисует их техническую эрудицию. К Устинову, «руководившему» КБ-102 В. М. Мясичева, обратились два эка с предложением создать двухтактный бензиновый двигатель для бортового агрегата. «А какие употребляются сейчас?» – поинтересовался тот. «Четырёхтактные» – ответили ему. «Переходить сразу на двухтактные рискованно, – заметил Устинов, – не лучше ли вам заняться трёхтактными?» Иначе, как «трёхтактный» его с тех пор не называли.

Главным конструктором был А. Н. Туполев, его заместителем – Н. И. Базенков. Начальниками конструкторских бригад – проф. А. М. Черемухин, аэродинамики – А. Э. Стерлин, статиспытаний – проф. Г. А. Озеров, аэроупругости – Н. А. Соколов, теоретических расчётов – академик А. И. Некрасов (в прошлом все работники ЦАГИ), фюзеляжа – проф. И. Г. Неман (бывший главный конструктор самолётов ХАИ), центроплана – проф. В. А. Чижевский (бывший главный конструктор самолётов БОК и гондол стратостатов), оперения и управления – Д. С. Макаров (бывший главный конструктор завода No 1 НКАП), крыла – С. П. Королёв (бывший главный конструктор самолётов с прямоточными двигателями и будущий конструктор космических ракет). Когда Королёв через некоторое время от нас исчез, – как выяснилось уже позднее, после окончания войны, его перевели в ракетную шарагу, – его место занял Б. А. Саукке (бывший начальник конструкторского бюро по постройке самолётов М. Горький), гермокабин и кондиционирования – проф. М. Н. Петров, гидрооборудования – проф. А. Р. Бонин (бывший главный конструктор Остехбюро в Ленинграде), приборного оборудования – проф. Г. С. Френкель, электро и радио – Л. Л. Кербер, вооружения – проф. А. В. Надашкевич, шасси – Т. П. Сапрыкин, компоновки – С. М. Егер, технологии – С. А. Вигдорчик. Бригадами моторного оборудования руководили вольнонаёмные А. П. Балуев и Б. С. Иванов.

Как это видно, руководящий состав КБ-103 был весьма квалифицированным. Примерно такого же уровня были руководители и других КБ.

Общий и, к сожалению, неполный список заключённых ЦКБ-29 НКВД (неполный потому, что составлен он по памяти и через много лет) я позволю себе разбить по иерархическому принципу.

²⁴ **Вертухай** – обозначение конвоира. Очень многие из них были украинцами и вместо команды «не вертись», подавали по-украински «не вертухайся», откуда эки и прозвали их

²⁵ **Стукач** – провокатор, стучавший, т. е. передававший начальству информацию

I. Академики и члены-корреспонденты

- 1 . *Сергей Павлович Королёв*
- 2 . *Юрий Алексеевич Крутков*
- 3 . *Александр Иванович Некрасов*
- 4 . *Борис Сергеевич Стечкин*
- 5 . *Юрий Борисович Румер*
- 6 . *Андрей Николаевич Туполев*

II. Главные конструкторы самолётов и агрегатов

- 7 . *Владимир Леонтьевич Александров*
- 8 . *Роберт Людвигович Бартини*
- 9 . *Борис Сергеевич Вахмистров* (вооружение)
- 10 . *Амик Аветович Енгибарьян* (электрооборудование)
- 11 . *Александр Маркович Изаксон* (вертолёты)
- 12 . *Михаил Минаевич Качкачян* (приборы)
- 13 . *Дмитрий Сергеевич Марков*
- 14 . *Владимир Михайлович Мясницев*
- 15 . *Соломон Моисеевич Меерсон* (вооружение)
- 16 . *Александр Васильевич Надашкевич* (вооружение)
- 17 . *Иосиф Григорьевич Неман*
- 18 . *Владимир Михайлович Петляков*
- 19 . *Александр Иванович Путилов*
- 20 . *Дмитрий Людвигович Томашевич*
- 21 . *Лев С. Термен* (радио)
- 22 . *Владимир Антонович Чижевский*
- 23 . *Алексей Михайлович Черёмухин* (вертолёты)

III. Начальники КБ на серийных заводах

- 24 . *Николай Ильич Базенков* (завод No 22)
- 25 . *Борис Андреевич Саукке* (завод No 126)
- 26 . *Невдачин* (завод No...)
- 27 . *Николай Георгиевич Нуров* (завод No 115)

IV. Профессора, доктора технических наук

- 28 . *Александр Романович Бонин*
- 29 . *Вальтер*
- 30 . *Юрий Васильевич Корнев*
- 31 . *Георгий Александрович Озеров*
- 32 . *Михаил Николаевич Петров*
- 33 . *Николай Иванович Петров*
- 34 . *Курт Владимирович Минкнер*
- 35 . *Николай Андреевич Соколов*
- 36 . *Александр Эмануилович Стерлин*
- 37 . *Евгений Карлович Стоман*
- 38 . *Абрам Самойлович Файнштейн*
- 39 . *Георгий Семёнович Френкель*

V. Директора, гл. инженеры, гл. технологи авиазаводов

- 40 . *Сергей Михайлович Лещенко* (дир. завода No 22)
- 41 . *Юрий Васильевич Калганов* (дир. завода No 29)
- 42 . *Иван Михайлович Косткин* (дир. завода No 1)
- 43 . *В. И. Абрамов* (дир. завода)
- 44 . *Василий Степанович Войтов* (дир. завода No 62)
- 45 . *Михаил Усачёв* (дир. завода No 156)
- 46 . *Евграф Порфирьевич Шекунов* (гл. инж. завода No 1)
- 47 . *Алле*
- 48 . *Юрий Тимофеевич Шаталов*
- 49 . *Александр Сергеевич Иванов* (гл. инж. ГАЗ)
- 50 . *Семён Абрамович Вигдорчик* (гл. технолог завода No 1)
- 51 . *Николай Иванович Полонский* (гл. технолог)
- 52 . *Иван Михайлович Лопатин*
- 53 . *Николай Оттен*
- 54 . *Владимир Сергеевич Денисов*
- 55 . *Иван Квитко*

VI. Военные работники – инженеры

56. *Константин Ефимович Полищук* (нач. Академии ВЭТА)
57. *Арон Юльевич Рогов* (нач. отдела НИИ ВВС)
58. *Константин Иванович Трунов* (НИИ ВВС)
59. *Леонид Львович Кербер* (НИИ ВВС)

VII. Начальники конструкторских бригад

60. *Евгений Иванович Погосский* (завод No 156)
61. *Тимофей Петрович Сапрыкин* (завод No 156)
62. *Константин Витальевич Рогов* (завод No 156)
63. *Борис Михайлович Кондорский* (завод No 156)
64. *Иосиф Маркович Склянский* (завод No 22)
65. *Исаак Самойлович Свет* (завод No 135)
66. *Наумов* (ЦИАМ)
67. *Николай Николаевич Бураков* (ВИАМ)
68. *Николай Фёдорович Бочаров* (ВИАМ)
69. *Сергей Михайлович Егер* (завод No 240)
70. *Виктор Иванович Майоранов* (завод No 1)
71. *Алексей Иванович Цветков* (завод No 1)

VIII. Начальники цехов авиазаводов

72. *Фёдор Максимович Шпак* (завод No 22)
73. *Владимир Сергеевич Дюппо* (завод No 1)
74. *Борис Ефраимович Радулянский* (завод No 1)
75. *Павел Васильевич Мирославский* (завод No 1)
76. *Василий Иванович Сиприков* (завод No 1)

IX. Инженеры-конструкторы

- 77 . Виктор Пантелеймонович Сахаров
- 78 . Игорь Борисович Бабин
- 79 . Павел Васильевич Буткевич
- 80 . Наум Матвеевич Немерницкий
- 81 . Николай Николаевич Амагов
- 82 . Евсей Хаимович Гиммельштейн
- 83 . Александр Маркович Саж
- 84 . Григорий Моисеевич Соловьёв
- 85 . Павел Петрович Богазевич
- 86 . Пётр Петрович Маркевич
- 87 . Николай Николаевич Платов
- 88 . Вадим Николаевич Успенский
- 89 . Михаил Гурвич
- 90 . Виктор Бардин
- 91 . Александр Вартанов
- 92 . Фёдор Фесун
- 93 . Михаил Латицкий
- 94 . Мутовчинский
- 95 . Смирнов
- 96 . Ширский
- 97 . Александр Петрович Алимов
- 98 . Леонид Дьяконов

X. Прочие

- 99. Карл Сциллард (физик)
- 100. Ласло Кунович (электрик)
- 101. Казимир Петрович Боровский (плановик)
- 102. Иван Михайлович Звонов (профсоюзный лидер)

Как уже говорилось, список неполный, за прошедшие годы многое забылось, однако основные в нём все. Такова уж судьба второстепенных, что даже в тюремных летописях их забывают.

Любопытен социологический анализ списка. В нём: академиков – 6, главных конструкторов – 17, начальников конструкторских бюро – 4, профессоров, докторов наук – 12, директоров заводов, главных инженеров и главных технологов – 16, начальников конструкторских бригад – 12, начальников цехов – 5, военных инженеров, начальников отделов – 4, инженеров – 26.

По национальному признаку: русских – 70, евреев – 18, немцев – 3, венгров – 2, итальянцев – 1, армян – 3, грузин – 1, поляков – 3.

Нужно иметь в виду, что в авиапромышленности помимо нашей шараги функционировали ещё две: двигательная и ракетная. Вероятно, мы будем недалеко от истины, если оценим общее количество специалистов, извлечённых триумвиратом Ягода-Ежов-Берия из НКВД, в 450–500 человек.

300 работало в шарагах, экстраполируя списки, которые мы составили, человек 100 потерялись в лагерях и не менее 50-70 были уничтожены. О многих из них мы это знали доподлинно.

Ничего не скажешь, размах достойный. Немногие страны могли бы выдержать подобное кровопускание. Поразителен и цинизм...

Тёмный и доверчивый народ натравливали на лучших сынов родины, обвиняя их во

вредительстве, шпионаже, терроре, антисоветской агитации, наперёд зная, что через несколько лет, когда их начнут увешивать орденами героев, толпа так же легко забудет о прошлом, как в своё время уверовала в него.

Примечательны истории некоторых арестантов, собственно, примечательны они все, но разве их всех вспомнишь, а тем более разве опишешь?

Вот, задумавшись, склонив голову патриция, сидит Бартини. Вместо тоги он облачен в черную арестантскую робу. Сын состоятельных родителей, он увлекся марксизмом, когда Муссолини пришел к власти – эмигрировал в отечество трудящихся. Тут его быстро разоблачили и за передачу итальянской разведке государственной тайны (sic!) дали 25 лет тюрьмы. Талантливый инженер-конструктор, он создал в СССР несколько самолетов. Несомненно, он сделал бы и больше, если бы не склонность к оригинальным решениям, казавшимся чинушам из госаппарата фантастическими (См. книгу В. В. Шаврова «История конструкций самолетов в СССР». Москва, 1968 г.).

Плохо владея русским языком, а надо сказать, что в СССР, как и во времена Петра I, к иностранцам относились весьма подозрительно, он пробился через все рогатки бюрократического аппарата и был назначен главным конструктором завода № 81 им. Гольцмана. Гольцман был старым большевиком и членом коллегии Авиапрома. Погиб он в авиационной катастрофе, когда вместе с П. И. Барановым летел в Крым. Его с почётом похоронили у Кремлевской стены. Затем на процессах кто-то вовлёк покойника в организацию. С чисто восточной изысканностью Сталин приказал вырыть его останки, сжечь, а пепел рассеять. Завод переименовали из ЗИГ в ЗИВ, т. е. им. Водопьянова. Нечто подобное произошло и с Бартини. Его посадили, а созданный им двухмоторный бомбардировщик переименовали по фамилии его зама инженера Ермолаева в ЕР-2. Понять Роберт ничего не мог, особенно его поражало, что он продал что-то Муссолини. Волнуясь, он переходил на итальянский и начинал быстро говорить на нём. Всё время слышалось слово вроде *inconscipibile* (непостижимо).

Карлуша *Сциллард*, говорили, какой-то дальний родственник Лео Сцилларда, который вместе с Теллером составил текст того самого письма Рузвельту, которое подписал Эйнштейн. Они боялись, что Гитлер, используя работы Ферми и Лизы Мейтнер, заставит Гейзенберга, Гана, Вейцекера и Бете создать атомное оружие раньше США. Оба родственника не хотели жить в тирании, оба обрели свободу, один западного, другой восточного образца.

Обычно скромный и застенчивый Карлуша усидчиво корпел над аэродинамическими расчётами, – ведь чистой физикой мы не занимались. Когда кто-либо подходил к его маленькому столику, стоявшему в углу расчетной бригады, он неизменно вставал и охотно, с улыбкой отвечал на вопросы. Так шло неделю, месяц, как вдруг на него напала хандра, приступ отчаяния с чисто мадьярским бешенством. В черной косоворотке, таких же брюках и в огромных арестантских ботинках, зажав лицо руками, безостановочно ходил он по коридору, а когда звенел звонок, бежал в спальню и, не раздеваясь, бросался на кровать. Наутро это проходило, и с виноватой улыбкой он погружался в логарифмы. Причину Карлушиных вспышек мы узнали позднее: на воле осталась жена с двумя маленькими детьми. Венгерка, не знавшая русского языка, неприспособленная к нашей действительности, она, по мнению Карла, должна была погибнуть.

То, что творилось, Карлуша понять не мог, был уверен, что Сталин договорился с Гитлером, что в стране фашизм и что всех нас хлопнут.

Весной 1944 года он, Крутков и Румер исчезли. В 1950 году все разъяснилось: их отвезли в атомную шарагу около Сухуми. Когда бомбу благополучно взорвали около Семипалатинска, их освободили. Два Сцилларда, идя довольно замысловатыми путями, пришли к одной и той же проблеме. Воистину, «пути Твои неисповедимы, о Господи!»

Остается сказать, что семью Карла поддержали: маленького Мишу взяла к себе жена проф. Бонина, его сестру – родственники другого заключенного, а жене помогали наши семьи. Последнее и самое радостное – переносчиками информации были наши вольнонаёмные сотрудники, фамилии которых мы пока не откроем. Уж не знаю, чему мы больше радовались (хотя это звучит достаточно цинично) – тому, что разыскали его близких, или тому, что легко и незаметно обманули жандармов. По слухам, сперва Ракоши, а затем Кадар вознесли Карлушу

на пьедестал, и он теперь академик. Обрел ли ты душевный покой, наш милый Карлуша?

Термен, автор Терменвокса и прочих электромузыкальных кунштюков. Неужемная наша пресса раззвонила о нём на весь мир!

Был продемонстрирован Сталину и обласкан этим авторитетом в своё время запретившим «Катерину Измайлову» и 8-ю симфонию Шостаковича. Послали на гастроли в Европу, вернуться не пожелал. Уехал в США, женился на красавице креолке. Рахманинов и Стоковский изобретений его не оценили, бизнес пошел на убыль. Термен «прозрел и понял», попросился домой. Разрешили, приехал, принес в дар правительству все свои инструменты. Презент не оценили, после чего он попал на Колыму. Креолка пошла там по рукам администраторов и исчезла. Его привезли в ЦКБ-29, где он у Мяснищева работал по оборудованию самолета 102. Умер в Омске(?).

Юрий Борисович *Румер*, математик, физик и полиглот, кандидат в русские Оппенгеймеры. Его привезли в ЦКБ из Мариинских лагерей: стоял май, было тепло, приехал он в опорках от валенок, задрапированный в полосатый чехол от матраца. Высокий, с иссиня-черными волосами, с разбитыми очками на большом носу, он походил в этом наряде на иудейского пророка. Работал он в Абаканской долине, недалеко от Шушенского, «однако не с целью создать что-либо достойное памяти Ленина, а чтобы доказать аборигенам достоинство прелиминарной системы г. г. Крыленко и Вышинского, встречавшихся и лично знавших ссыльного и его жену» – с усмешкой говорил он. Работал он в расчётной бригаде и покорила нашу библиотечаршу татарку Фатиму Растанаеву тем, что за месяц прочитал всю техническую литературу на английском, французском, немецком и итальянском языках, «ни разу не взяв ни одного словаря!» – восхищалась она. Позднее с Румером произошел анекдотический случай. Его арестовали вновь, пропихнули через ОСО²⁶, дали 10 лет и повезли в Сибирь. Пока он трясся в теплушке, где «уголовники проигрывали в карты последовательно всё, что было на мне, вплоть до оправы очков, и мне грозило появиться в месте назначения в первородном виде», недоразумение обнаружилось. «Назад я ехал в классном вагоне скорого поезда, однако, все же с сопровождающим, – говорил Ю. Б. – Видимо, они боялись, не проиграют ли меня респектабельные вольнонаёмные!» В Москве перед ним долго извинялись, затем собрали «бессмертных» и велели избрать в члены-корреспонденты. Старички не куражились и выбрали.

Александр Иванович *Некрасов*, автор фундаментального курса теоретической механики. Будучи в командировке в США, попал в автомобильную катастрофу и еле-еле выжил. Вернулся назад инвалидом, на родине узнал, что он агент ФБР, за что и получил 10 лет. Из-за шока от катастрофы сохранил только два участка памяти: безукоризненно работал над теоретической механикой и вспоминал о пасхальных заутренях, гимназистках, пирожках от Филиппова, Надсоне, Игоре Северяnine, журнале «Столица и усадьба», а больше всего сокрушался о кошечке, которая осталась дома, когда его повезли на Лубянку. Туполев распорядился оберегать его, сколько это было возможно в наших условиях, от соприкосновения с тюремщиками, никакой практической работой не занимать. Сидел А. И. в отдельной комнате, за огромным ветхозаветным бюро (сейчас такое увидишь разве что в Ясной Поляне или Лутовинове) и писал свой курс. Когда его освободили, неприспособленного к жизни старика, Туполев до устройства ему жилья взял к себе домой. Затем на набережной Горького ему дали квартиру, туда доставили из хранилища МВД старинную мебель, а затем кошечку и экономку, лояльность которых, вероятно, не вызывала сомнений.

Сергей Павлович *Королёв*, будущий создатель космических ракет, был доставлен из Колымы, где обушком добывал золотишко. Небольшого роста, грузный, с косо посаженной головой, умными карими глазами, скептик, циник и пессимист, абсолютно мрачно смотревший на будущее. «Хлопнут без некролога», – была любимая его фраза. Вместе с А. Цандером трудился над ракетами и был осуждён за то, что не понял, «что нашей стране ваша пиротехника и фейерверки не только не нужны, но даже и опасны», – как говорил его следователь. «Занимались бы делом и строили бы самолеты. Ракеты-то, наверное, для покушения на вождя?»

²⁶ ОСО, тройка – так называемое особое совещание, имевшееся при НКВД каждого крупного города, обладавшее правом без суда направлять в лагерь сроком до 10 лет

Понадобились Вернер фон Браун, Пенемюнде и Фау-2, чтобы о нём вспомнили. Когда же хватились, организовали на заводе Ильича новую шарагу и забрали его туда главным. Вознесённый на Гауризанкар лести, орденов, званий, почета и т. д., он сохранил старых друзей. Выло весьма любопытно, когда на бывшей даче Калинина, недалеко от Останкино, за рюмкой коньяка он, оглядевшись и перейдя на шёпот, вспоминал: «А помните, ребята, „трёхтактного“ Гришку Кутепова, обезьянник, свидания и пр.» Особую пикантность придавала всему этому охрана дачи «главного конструктора», которую несли точно такие же попки и вертухаи, что и в ЦКБ-29.

«Знаете, ребята, самое трагическое состоит в том, что они не понимают, как всё-таки много общего между тогдашней и сегодняшней жизнью. Я ещё не отказался от мысли „хлопнут без некролога“. Другой раз проснешься ночью, лежишь и думаешь: вот сейчас дадут команду, и те же охранники нагло войдут и бросят: „А ну, падло, собирайся с вещами“.

Он был женат первым браком на К. М. Винцентини, хирурге Боткинской больницы. Мир тесен, и когда у бывшего з/к Н. А. Соколова обнаружилась саркома, никто другой, как жена бывшего з/к Королёва отняла ему ногу. Кто знает, может быть, если бы не кремлёвские хирурги делали ему операцию мучившего его геморроя, а Ксения Максимилиановна, – исход был бы другим?

Юрий Васильевич *Калганов*, сын орловского крестьянина, с трудом пробившийся в люди. На медные гроши окончил с медалью Орловскую гимназию. Грянула революция, и юноша стал комиссаром дивизии РККА. Кстати, людьми такой же судьбы были зэки А. Э. Стерлин, К. Е. Полищук, А. Ю. Рогов, В. С. Войтов – комиссары дивизий, корпусов, армий в гражданской войне. Война окончена, по призыву партии они идут учиться в Академию Жуковского. По окончании, Калганова в счет 1000²⁷ направляют в промышленность. Вскоре он – директор завода № 39 в Иркутске. Завод работает успешно, а его хватают и сажают. Усердный провинциальный следователь держит его на «стойке»²⁸ около десяти суток. Когда его под руки принесли в камеру, ноги отекали так, что сапоги пришлось разрезать. Юра говорит: «Понимаешь, я его сразу послал на... Я был уверен, что это оговор, провокация, ну, одним словом, все что хочешь, но не то, что оказалось».

Тиранили его долго, а увидев, что столкнулись с железной волей, пропустили через ОСО.

«Ты знаешь, я только тут, в ЦКБ-29, увидел вас всех, в том числе таких директоров и старых коммунистов, как Лещенко, Абрамов, Полищук, Стерлин, Чижевский... прозрел и понял этого гнусного комедианта Сталина и банду, да, банду, иначе я их назвать не могу, его помощников, всех этих молотовых, ворошиловых, кагановичей, маленковых, ждановых, микоянов, берия, хрущёвых, руки которых в крови десятков честных коммунистов. В лагерях я ещё сомневался».

Прозрев же, он не стал «контриком», нет, он по-прежнему верил в страну и народ, а сделался величайшим циником. Обладая острым аналитическим умом, он в ЦКБ-29 с наслаждением отдался расчетной работе, восторгался изяществом математических решений и никогда не расставался с логарифмической линейкой. Читает Ю. Б. газету: «Ага, в Венгрии добыча угля поднялась на невиданную высоту! Посмотрим – считает на линейке. – Мда-а-а! В среднем полтора килограмма на душу населения в месяц. Не густо!»

Поработав после освобождения немного в НИАТе он слег с водянкой ног – следствием иркутских допросов. Его жена Бенита Анатольевна, выполняя волю покойного, похоронила его на Ваганьковском кладбище. («Я к нему привык, ходил туда проверять – врёт ли Фурцева в

²⁷ В счет 1000 – постановление ЦК – для усиления промышленности 1000 окончивших военно-технические академии инженеров была направлена на заводы и в конструкторские бюро

²⁸ Стойка – распространенная пытка. Арестованного ставят в метре от стены, в лицо ему светит лампа

своем докладе о долголетию. Походил, посчитал, врёт, как все, процентов на 15-18.»)

Владимир Сергеевич *Денисов*, сидевший с нами уже в третий раз (в 1924 году в лагерях, в 1932 году в ЦКБ № 39 с Григоровичем и Поликарповым). Чеховского склада интеллигент и политический рецидивист, – возможно ли это? Высокий, лысый, с писклявым голосом, он поучал новичков с напускной мрачностью: «Да, джентльмены, с основания нашей социалистической державы, приличные люди сидят постоянно, прерывая это естественное состояние кратковременным общением с семьями». А на вопрос: «Владимир Сергеевич, но ведь раньше следствие велось гуманнее?» – отвечал: «Конечно, в 1924 сажали в баню, комната с температурой плюс 36 градусов, без воды, пока нэпманы не расскажут, где спрятано золото, а мы не сознаёмся, где и в чём вредили (ведь действительно, никто не знал, где и в чём). В 1932 сажали на обычное ведро на сквозняке. Сиди, пока ушки не вопьются до седалищного нерва или пока не скажешь, где и в чём вредил! Что гуманнее, джентльмены, прошу определить самим».

Был Денисов один из крупнейших русских технологов по деревянному самолетостроению, наладил производство фарманов на заводе «ДУКС» в Москве, а после революции организовал крупную серию самолетов Р-1 (Хавилана ДН-9А) с мотором Либерти.

Александр Васильевич *Надашкевич*, эпикуреец, поклонник слабого пола, джентльмен, даже в тюрьме следивший за ногтями и бородкой «а-ля Анри Каторз», крупнейший специалист по вооружению самолетов. Сидел он уже второй раз. «Знаете, с каждым разом это становится все более плебейским. В ЦКБ № 39 у меня был отдельный кабинет с телефоном и Пауфлер, наш начальник, – это, заметьте, не чета нашему Гришке (Кутепова он величал не иначе, как Гришка Отрепьев) – оставил мне его под честное слово, что я не буду звонить домой. Был у меня и пропуск, и ходил я по заводу без этих идиотов-тягачей»²⁹.

Любопытно рассказывал он о демонстрации истребителя И-5 Сталину: «Было это на Ходынке, объяснение по самолету давал Николай Николаевич, по вооружению – я. Когда я закончил, а в это время мы стояли несколько поодаль, Сталин спросил: „А вас здесь не угнетают?“ Десять лет эта фраза не дает мне покоя. Лицемерил он или был актером?»

Поучая нас премудрости ЦКБ, он обращался к з/к «сэры». Происходящее оценивал он достаточно цинично:

«Должен заметить, сэры, что в этой стране – А. В. был польского происхождения – без тирании дело двигаться не может. Вспомните Грозного, Петра или Николая, опричнину, князя-кесаря Ромодановского или 3-ю собственно его величества канцелярию. Чем теперешнее отличается от них? Изуверствовали над Лопухиными, Нащокиными, Трубецкими, Пестелями, Кюхельбекерами, Зиновьевыми, Каменевыми, Рыковыми. Били батогами, шпицрутенами, резиновыми палками. Погодите, один из следующих сгноит Молотовых, Кагановичей, Маленковых. Произвол будет ещё пуще, а демагогия ещё хлеще. Что же касается всех этих социалистов, то вы-то, сэры, должны понимать, что это – для быдла. Надо же утешить сто миллионов кухарок, которые должны, но никогда не будут управлять государством. Понимаете, тут им изменило чувство меры. Ленин, говоря это, имел в виду образ, лозунг, – они поняли буквально. Представьте себе на одну секунду действительно подобную ситуацию: Дуняша, Акулина, Лукерья, архибожественно жарящие котлеты, приступают к решению вопроса, что целесообразнее – заимствовать в данном конкретном случае халдейское, греческое, римское или английское право. Нет, уж увольте, если решение зависит от того, прожарились или нет котлеты».

В отличие от Сцилларда и Королева, допускавших и печальный исход, А. В. был оптимистом, глубоко убежденным в том, что «расстреливать они будут своих вероотступников, иначе король останется голым. Что же касается нас, то поскольку мы умеем делать отличные самолеты, без которых они жить неспособны, нас не тронут. Более того, попомните, сэры, вас

²⁹ **Тягач** – охранник, который ведет з/к из КБ в цеха, и неотступно следует за ним всюду, вслушивается во все разговоры, а усомнившись в них, имеет право прервать и отвести з/к к начальнику

обвешают орденами, а если понадобится – их в один прекрасный день снимут, а вас – вас снова на Лубянку».

Георгий Семенович *Френкель*, проф. МАИ, рафинированный интеллигент, ценитель Саади, Гумилева, Ахматовой, тонкий дипломат. Он был у Туполева Талейраном (конечно, никогда не предавая) и назывался среди з/к «ученый еврей при тамбовском генерал-губернаторе». В определении происходящего он исходил из путаных корней еврейской мистики и русского чернокнижья. Смесь Апокалипсиса, Христа и Сталина убедительностью никого не привлекала. Будучи физически тепличным растением, не обладая стойкостью и наглостью, необходимыми для тех времен, и наслушавшись рассказов о лагерях, он себя в душе похоронил. Придя к этому выводу, он стал ипохондриком и все свободное время спал. Шуточная единица сна, равная 24 часам, была прозвана арестантами «френк». «Арестованный спит, а срок идёт», отшучивался он, но даже когда шутил, глаза его оставались глазами обреченного. Ю. В. Калганова преждевременно свели в могилу физические пытки, Георгия Семёновича – нравственные.

Юрий Александрович *Крутков*, наш Вольтер, с язвительной физиономией, полной сарказма, оживший бюст Гудона. Всесторонне образованный эрудит и энциклопедист, он очаровывал всех тонкостью своих суждений. В ЦКБ-29 академик Крутков был доставлен из Канских лагерей, где работал уборщиком в бараке уголовников. «Неплохая работа, знаете ли, главное, поражала тонкость оценки твоего труда – иногда побьют, иногда оставят покурить. Должен заметить, студенты моего университета были менее притязательны и ни разу меня не били, правда, курить давали безропотно и даже не окурки».

Он же рассказывал, как получил вместе с уборщиком соседнего барака задание напилить дров. Два пожилых человека, закутанные в лохмотья, грязные, обросшие седой щетиной, медленно тянут пилу. Между ними состоялся такой диалог:

– Ты откуда?

– Из Ленинграда.

– А ты?

– Оттуда же.

– Где работал?

– В Академии наук.

– А ты где?

– Там же.

– Ну уж брось, я там почти всех знал. Как твоя фамилия?

– Крутков.

– Юрий Александрович? Бог мой, я Румер, помните лестницу, Ломоносовскую мозаику, ради Бога, не обессудьте, не узнал.

– Полно, полно, Юрий Борисович, кто здесь узнает. Но не обессудьте, пошел барак топить, а то, сами знаете, побьют, да и только.

Ю. А. работал в расчетном отделе ЦКБ и был консультантом и арбитром во всякого рода сложных технических спорах. Помимо всего прочего, он был великолепнейшим рассказчиком, и мы наслушались от него многих удивительных историй из жизни академиков С. Ф. Ольденбурга, А. П. Карпинского, А. Ф. Иоффе, А. Н. Крылова, которых он хорошо знал. После атомной шараги его освободили, и он вернулся в любимые им Ленинград и Университет.

Иосиф Григорьевич *Неман*, автор самолетов ХАИ, первый применивший в России убирающиеся шасси. В то время это граничило с подвигом, достаточно было им не выпуститься – вредительство налицо. Экспансивный, вечно ищущий новых путей, и в то же время добродушный, незлобивый и отзывчивый, он был кумиром молодежи.

Пожалуй, он один мог позволить себе, оценивая конструктивное решение, принятое Туполевым, сказать: «Знаете, Александр Николаевич, по правде говоря, это неудачно, дайте подумать, попытаюсь предложить что-либо более изящное». И Туполев принимал это спокойно. И он, и Мясищев, и Петляков очень ценили И. Г., считая его восходящей звездой. До ареста Неман жил в Харькове, был главным конструктором завода 135 и читал лекции в ХАИ. Там же жила его жена и двое детей. Оторванный от них уже много лет, молодой, красивый, он имел много, конечно, в условиях ЦКБ чисто платонических поклонниц. Одна из них, видимо,

увлекла его серьезно, и в Омске, после освобождения, он сошелся с ней. Когда немцы подошли к Харькову, его жена с детьми буквально чудом вырвалась оттуда и через два месяца мытарств добралась до Омска. Узнав о случившемся, она отравилась. Так, в результате уже побочных от арестов, тюрем и заключения функций, разлаживалась жизнь многих семей. Случаев развода было не так много, но достаточно уже, что было много иных, когда люди из-за детей, условностей и других причин внешне, только внешне, сохраняли семьи, но жили в них за железным занавесом, в глубоком и трагическом одиночестве.

Вернувшись после окончания войны в Харьков, Неман заболел лейкемией. Еще одна жертва этого, значительно более сильного по последствиям, чем Хиросима и Нагасаки, катаклизма. Погиб талантливый конструктор, равный, по мнению многих, И. Сикорскому, Д. Григоровичу, А. Туполеву.

Владимир Антонович *Чижевский*, правоверный педант, не сомневающийся в том, что происходящее имеет какие-то высшие и тайные причины. «Человеческому уму не все доступно, вот подождите, пройдет несколько лет, и скрытые для нас причины обнажатся!»

Прошло, мы дожили до смерти Сталина, и все обнажилось, король оказался голым, и все увидели, сколь мерзкими и низменными были эти, недоступные уму, причины. Бывший главный конструктор Бюро опытных конструкций в Смоленске, создавший ряд интересных самолетов БОК и спроектировавший гондолы для стратостатов «Осоавиахим-1» и «СССР-2», оказался весьма недалёким.

В ЦКБ он выдумал таблицу денежного эквивалента своего арестантского труда, необходимую для уплаты партийных взносов после освобождения. Над ним посмеивались; «блажен, кто верует, тепло ему на свете». В день Страшного суда он подойдет к апостолу Павлу с партбилетом – смотрите, взносы уплачены.

Алексей Михайлович *Черёмухин*, нежнейшей души человек, но с хитрецей, наш коронованный прочнист. Живой хранитель и знаток истории советской авиации, помнивший массу подробностей из жизни Н. Е. Жуковского, С. А. Чаплыгина и др. её зачинателей. Он был способным рисовальщиком и нелегально вел иллюстрированную летопись ЦКБ-29. Все это пропало при эвакуации в Омск. Как и Ю. А. Крутков, он был талантливым рассказчиком, особенно о временах своей юности.

«Н. Е. Жуковский, несмотря на преклонный возраст, не бросал педагогической деятельности, хотя слышал и видел уже плохо. Мы, конечно, этим пользовались и сдавали зачеты друг за друга. Надашкевич, например, сдавал вооружение за всех. Принимая у него зачет, Н.Е. меланхолично заметил: „Как интересно, эти башмаки сдают мне сегодня уже третий раз“ – однако зачет все же поставил. В. П. Ветчинкин любил устраивать себе „паблисити“. На одном совещании, когда он несколько увлекся, С. А. Чаплыгин перебил его: „Вы, В. П., как прыщ на носу, всегда спереди и всегда не вовремя“.

Подобных историй он знал множество, и мы любили слушать его воспоминания. Скончавшись за рулём своей машины у г. Паланги, он оставил нас не только без доброго друга, бесспорно крупнейшего авторитета в области точности, но и интереснейшего летописца.

Как видно, конгломерат заключенных в ЦКБ-29 был достаточно любопытным.

Собственно тюрьма, в которой протекала наша внеслужебная жизнь, занимала три верхних этажа здания по ул. Радио. Здесь располагались три больших спальни, выходившие окнами во двор, столовая, кухня, санчасть и обезьянник. Многочисленные помещения администрации и охраны выходили окнами на улицу. Три этих этажа сообщались с остальными, где мы работали, одной внутренней лестницей. Карцера своего мы не имели и провинившихся возили в Бутырки.

Будили нас в 7 утра, время до 8 отводилось на уборку спален, умывание, бритье, физзарядку и т. д. С 8 до 9 был завтрак, после чего работа до часу дня, когда мы шли обедать. С 2 до 7 опять работа, затем отдых до 8, ужин и свободное время до 11, когда гасили свет. Проверка производилась ночью, в кроватях, когда мы спали.

Ближе к войне рабочий день удлиннили до 10 часов, а с весны 1941 года и до 12-ти.

Кормили достаточно хорошо, на завтрак – кефир, чай, масло, каша; обед из двух блюд и компота; на ужин – горячее блюдо, кефир, масло, чай. Для работавших после ужина, часов в 10 в столовую приносили простоквашу и хлеб.

После лагерей такое питание напоминало Лукулловы пиршества, и без физического труда и прогулок арестанты стали округляться.

При тюрьме была лавочка, где раз в неделю на деньги, передаваемые родственниками, можно было приобрести туалетное мыло, одеколон, лезвия для бритвы, папиросы, конфеты.

Изоляция заключенных от внешнего мира была продумана отлично. И днём и ночью мы всегда находились под бдительным оком. Стерегли нас две охраны – внутри профессионалы – тюремщики из Бутырок, снаружи – войска НКВД. Первая цепочка состояла из постоянно дежурившего на лестничной площадке пятого этажа попки. Он не столько окарауливал нас, сколько следил за тем, чтобы в спальни случайно не забрел какой-нибудь «вольняга». Второй мощный заслон из трёх вооруженных пистолетами попок стоял у единственной двери на 3-ем этаже, соединяющей территорию ЦКБ с другими помещениями здания. Кроме того, по всем коридорам ЦКБ, изредка заглядывая в комнаты, весь день прохаживались попки, одетые в штатское. С 11 вечера и до 8 утра их количество уменьшалось до одного на этаж, но зато выставлялись посты в коридорах у каждой спальни. Третья линия охраняла все выходы и входы с территории завода, патрулировала внутри двора и вдоль заборов. Пообвыкнув и присмотревшись, мы обнаружили и четвертую линию охраны, джентльменов в штатском, днём и ночью прогуливавшихся по ул. Радио и по набережной р. Яузы под окнами нашего здания.

Для Кропоткина, Савинкова или Камо побег из нашей шараги затруднений бы не представлял. Пилот и подкопов было не нужно, лазеек было предостаточно. Возникает законный вопрос, почему же не бежали? Приходится сознаться, что даже и не думали. Когда бежали Кропоткин, Камо или Савинков, их близким ничто не угрожало. Более того, всё прогрессивное общество было на их стороне. Мало этого, любой настоящий интеллигентный человек был готов приютить их и помочь сбить ищеек со следа. До Великой Октябрьской революции рыцарские чувства и традиции ещё жили. В наш век в таких случаях карающий и гуманный меч, прежде всего, арестовывал близких до седьмого колена. Чтобы не быть голословным, сошлёмся на нашего з/к Н. Его арестовали, когда дочке было три месяца. Когда он упорно не соглашался признать вину, следовательно посадил жену с девочкой. Теперь Н. водили на допрос каждый раз мимо камеры, где сидели матери с грудными, дабы он ежедневно слушал их плач.

В век Кропоткиных к их услугам были фальшивые документы, друзья, наконец, вся партия, а точнее – все партии, боровшиеся с царём. В наш век – детально проработанная система паспортов и круговая порука жильцов дома, улицы, села.

Зная все это, заключенного в ЦКБ было легко купить обещаниями: «Советская власть гуманная, если вы будете работать честно, вас...» – здесь шли полунамеки на освобождение и т. д.

В результате «враги» из ЦКБ-29 больше всего напоминали овец и, конечно, для их охраны было вполне достаточно одного пастуха. В действительности нас охраняло не менее 300 человек. Это нужно было отнюдь не для нас, нет, весь этот «рокамболь» предназначался для вольных. Надо же было, чтобы народ уверовал во «врагов».

Вначале заключенных расселяли по спальням по мере поступления. Затем начальство разрешило перемещение по принципам консолидации характеров или совместной работы. Постепенно в дубовом зале скопились работники КБ-103 Туполева, этажом ниже в полутемной комнате сконцентрировались ипохондрически настроенные пожилые люди, а в двух смежных – остальные сотрудники В. М. Петлякова, то есть КБ-100 и В. М. Мясничева, то есть КБ-102. Хотя нас и водили три раза в месяц в душ, все же к утру воздух в спальнях напоминал что-то среднее между казармой и бесплацкартным вагоном.

Один из новичков, зайдя в спальню КБ-100 и увидев дремавшего Петлякова в совершенно рваных носках, был потрясен. Человек, за два года до БОИНГА В17, создавший русскую летающую крепость, самолет Пе-8 или АНТ-42, и рваные носки? В 1936 году, то есть за 4 года до войны, Пе-8 имел: V-430 км; Н – 12000 м; радиус 2500 км с тремя тоннами бомб. Как это бывает и у людей, Пе-8 был неудачником. Сперва его запустили в серию на недостроенном

заводе в Казани, затем выяснилось, что моторы АМ-35 в серии не пошли, назначенному начальником бюро по постройке Пе-8 И. Ф. Незваль пришлось переделывать машину под дизели Чаромского, потом под двигатели Швецова. Сказывалось и отсутствие военной доктрины, замененной шаманскими заклинаниями Ворошилова: «ни пяди своей земли не отдадим» и т. д. Наконец, чувствовалось влияние на корифея референта, который не без задней мысли убеждал того, что нужна только фронтовая авиация. Так или иначе, ЦК и СТО (Совет труда и обороны. – Ред.) четыре раза снимали и вновь ставили Пе-8 на производство. Мы не стратеги, и заверений М. Штеменко по поводу того, что страна была подготовлена к войне, не разделяем. Одно мы знаем твердо, что если бы Молотов 14 ноября в Имперской канцелярии упомянул, что 1000 самолетов Пе-8, способных отвезти в Берлин 5000 тонн бомб стоят на аэродромах, это сообщение без внимания оставлено не было бы. Что же касается того, могла ли авиапромышленность Союза построить за 4 года 1000 машин, то такие общепризнанные знатоки, как В. Петляков, А. Микулин, С. Лукин, С. Лещенко, Е. Шекунов, И. Незваль, И. Косткин, С. Вигдорчик, Б. Тарасевич – в этом не сомневались.

Однако мы отклонились. В углу дубового зала стояла койка А. Н. Туполева, соседями его были С. М. Егер и Г. С. Френкель. По вечерам этот угол превращался в технический совет, где решались вопросы конструкции самолета 103, будущего ТУ-2. В этих случаях Туполев обычно сидел на своей койке, по-турецки поджав под себя ноги, в любимой толстовке, подштанниках и теплых носках. Одетый в этот наряд, он напоминал бритого бога с рисунков Эйфеля. Кругом – участники совещания. Со стороны оно, вероятно, здорово смахивало на мхатовскую постановку «На дне».

Из-под кровати вытасчен лист фанеры – для предохранения от утечки информации в спальнях бумага воспрещена – на нём рисуется какая-либо конструкция. Туполев мягким карандашом подправляет конструкцию и объясняет свою мысль, тут и там вставляя крепкое русское словцо. Греха таить нечего, он их любил, но не как ругань, а как доходчивую иллюстрацию мысли: «Нет, здесь решения ещё не найдено, мотогондолу к крылу говном не приклеишь. Он (показывает на автора) думает, что усилие примет вот этот стержень. Глупости, это не стержень, а сопля, она скрутится без нагрузки, сама по себе...» Покусывая заусенцы у ногтей (острый ножик, всегда лежавший в кармане, отобран, в тюрьме нельзя иметь ничего острого, хотя в лавочке можно купить лезвия «жиллет»), изредка заразительно смеясь – тогда его толстый живот колыхается, как мешок с киселем, – главный конструктор поучает свою паству.

Иногда на этих, почти ежедневных сборах, особенно ценных тем, что на них не было никого из руководителей и все мы чувствовали себя абсолютно свободными, присутствовали и другие главные – В. М. Петляков или В. М. Мясичев.

Эти двое были абсолютно полярны. Петлякова называли «великим молчальником». Общаясь с ним, можно было за целый день не услышать от него ни слова. На любом совещании, вплоть до министра, он сидел молча, со стороны казалось, что в полном безразличии, и только пытливые и умные глаза выдавали деятельность его мозга. А мозг этот был подобен современным математическим машинам. Вслушиваясь в мнения, он отбрасывал все лишнее и ненужное (средний процент таковых на наших совещаниях приближается к 80-90%), аналитически осмысливал оставшееся, вынашивал решение, тщательно отшлифовывал его, а затем коротко и немногословно сообщал коллегам.

Большинство этот процесс не понимало, его недолюбливали, считали простым исполнителем воли и решений Туполева, т. е. достаточно бесталанным и даже плохо воспитанным.

На самом деле это было не так. Петляков был начальником первой бригады КОСОС, которая проектировала ТБ-1, ТБ-3, АНТ-14, М. Горький, Пе-8. Конечно, общие схемы машин, такие решения, как туполевское многолонжеронное крыло, дюралевая обшивка из гофра, принимал Андрей Николаевич. Детальную же разработку конструкции вел Владимир Михайлович. Чертежи М. Горького, например, были выпущены, когда А. Н. был в США. Машину Пе-2 в ЦКБ-29 он спроектировал уже без всякого участия Туполева. Короче, это был совершенно самостоятельный главный конструктор.

Внешне Владимир Михайлович напоминал американца с Дикого запада времен Брет

Гарта. Небольшого роста, плотный, энергичные черты лица, волевой подбородок, серые холодные глаза. Внутренне с этой оболочкой не было никакой связи. Он был мягким застенчивым человеком, прикрикнуть, а тем более отругать подчиненного, он не мог, точно так же он не мог жаловаться на них начальству. Коллектив эти черты знал, уважал Вл. Мих. и работал дружно, а главное внутренне очень напряженно.

Изаксон, бывший в ЦКБ-29 его правой рукой, рассказывал о таком разговоре: «Володя, от сроков выпуска чертежей зависит не только твоя свобода, но и всего коллектива, ты бы стал потребовательнее, пожалуй применил бы к X, У и Z, плохо работающим, дисциплинарные меры». Петляков смутился, даже покраснел, но ни слова не сказал, и все осталось без изменений.

После того, как он переделал свой высотный герметический истребитель «100» в фронтовой пикирующий бомбардировщик Пе-2, его группу перевели на завод 39. Переделка эта была предпринята по настоянию военных, и прежде всего генерала П. А. Лосюкова. Так как идея высотного истребителя принадлежала «стратегам» из НКВД, и в частности, самому Берия, переделку Лосюкову простить не могли и через некоторое время его репрессировали.

Как все-таки много общего между двумя величайшими подлецами всех времён и народов – Гиммлером и Берия. Оба завели свои собственные войска (СС и НКВД), оба мнили себя военными специалистами (один взялся командовать армией, другой – определять пути развития ВВС), оба спокойно ликвидировали всех инакомыслящих, в том числе и приближённых, оба были жестокими. Поместили бы их в клетку где-нибудь в Гааге или Женеве, надписали бы: «Я уничтожил 10 миллионов евреев, поляков и т. д., а я столько же соотечественников» – пусть люди всего мира, взглянув на них с презрением, подумали бы о том, как бы это не повторилось!

Самолёт запустили в серию на заводах 39 и 22 в Филях. Осенью 1941 года оба завода были эвакуированы в Казань и Владимир Михайлович стал главным конструктором Казанского завода, директором которого был В. А. Окулов, а главным инженером М. Я. Корнеев. Завод работал хорошо, в 1942-44 гг. он выпускал до 13 самолетов в сутки. Осенью 1943 года Петлякова экстренно вызвали в Москву. Погода была плохая, и Окулов, чтобы не рисковать жизнью В. М., решил Дуглас в полет не пускать. Тогда В. М. пошел на аэродром, договорился с военными и улетел на Пе-2. Возле Муромы самолет врезался в землю и сгорел. Подозревали вредительство, было наряжено следствие, несколько человек арестовали. Сталин приказал тщательно расследовать причину гибели «талантливого конструктора и патриота».

Похоронили Петлякова на Казанском кладбище. Ирония судьбы: вскоре после войны рядом с ним опустили в землю гроб Вассо – сына И. В. Сталина, спившегося в казанской ссылке. Сын Владимира Михайловича, Михаил Петляков, летчик-испытатель, и сейчас работает на заводе 135 в Харькове, где облётывает ТУ-134.

После гибели Петлякова на его место был назначен А. М. *Изаксон*, затем А. И. *Путилов*, а вскоре В. М. *Мясищев*. Последний в 1946 году довольно основательно модифицировал Пе-2, но спроектированная в 1939 году машина морально устарела. По докладу Яковлева, Сталин машину с производства снял, бюро распустили, и В. М. Мясищев ушел на педагогическую работу в МАИ.

Владимир Михайлович *Мясищев* был полной противоположностью своего тезки, Владимира Михайловича Петлякова. Далее в толпе его внешность бросалась в глаза. Красивый, с гордо посаженной головой, всегда хорошо одетый, он походил на актера. В прошлом, в КОСОСе, он был ведущим конструктором ряда машин. В частности, он проектировал дальний пушечный истребитель ДИП, машину, на которой впервые в мире (это без иронии) стояли безоткатные пушки Курчевского (прообраз фаустпатронов и БАЗУК). В ЦКБ-29 он проектировал дальний высотный бомбардировщик «102». Собрали его в Омске, он летал, но довести самолет из-за двигателей не сумели.

В 1949 году Сталин потребовал создать реактивный бомбардировщик, способный «достать» США. Существовавшие в то время двигатели не могли обеспечить решение задачи из-за большого расхода топлива, и Туполев от неё отказался. Сталин разгневался. Тогда за решение задачи взялся В. М. Мясищев. В мгновение ока в Филях на заводе 23 ему создали ОКБ. Из всех других ОКБ НКАП откомандировали туда 1500 конструкторов, и работа закипела. Руководящий состав ОКБ-23 был подобран из бывших з/к, работавших в ЦКБ-29 над самолетом

102. Пополнился он несколькими молодыми способными инженерами – от Сухого туда перешел Л. М. Роднянский и Нодельман, от Ильюшина Л. Л. Селяков и ряд других. Так появился самолет МЯ-4 или М-4. В этой машине четко сформулировалось кредо Владимира Михайловича: «Я берусь выполнить любую задачу и выполню её, если промышленность подаст мне нужные компоненты, т. е. двигатели, оборудование и металл». Самолет был создан, но дальность его вместо 16 000 км оказалась 9 000 км, но тут В. М. был не при чем, подвели двигатели. Примерно по этой же схеме был создан и сверхзвуковой бомбардировщик «50», показанный как-то в Тушине на параде. Он мог летать со скоростью 2 000 км, но тоже не имел дальности. Разгневанное начальство, на этот раз Хрущёв, в третий раз ликвидировало бюро Мясищева, передав его В. Н. Чаломею для создания ракет, этой «панацеи от всех зол», по убеждению Хрущева. Мясищева назначили начальником ЦАГИ.

Хотя П. О. Сухой не арестовывался и в шараге не работал, небезынтересно сопоставить его с В. М. Мясищевым, ибо в их философии много общего. Как и Мясищев, Сухой, несомненно, талантливый конструктор. В КОСОСе он руководил постройкой сверхдальних АНТ-25, прославленных полётами Чкалова и Громова, и АНТ-37 «Родина», на которой был совершен злополучный «дамский» перелёт Гризодубовой.

«Когда я берусь делать машину, я делаю её соответствующей требованиям. Дальше дело не моё, если такая машина нужна, пусть они организуют производство». Результат был всегда один – хорошие самолеты строились в уникальных экземплярах, а в серию не шли. Так продолжалось до тех пор, пока возле Павла Осиповича не появился пробивной менеджер Е. А. Иванов, несомненный родственник Остапа Бендера, конечно, в хорошем смысле. Взвалив на свои плечи тяжелую задачу государственных испытаний в НИИ ВВС, этом оплоте неповоротливых и консервативных военных, он провел через них перехватчик СУ-7 и добился положительного заключения. Только с его помощью отличные истребители СУ-7, СУ-9, Т-58, стали достоянием армии. В симбиозе П. О. Сухой – Е. А. Иванов обрела себя наиболее жизнеспособная «гонкуровская» схема нашего времени. Один, беспартийный, творил, другой, партийный босс, пробивал продукт творчества первого через административные, партийные, военные и бюрократические инстанции. Сравнивая П. О. Сухого и В. М. Мясищева, нужно заметить, что первый никогда не отрывался от земли и брался за создание машин, основанных на реально существующих ингредиентах. Второго это последнее не интересовало. Подобная «философия» сказывалась на людях, вот почему Мясищева недолюбливали, а к П. О. Сухому, хотя его фамилия на редкость точно соответствовала его характеру, относились хорошо. Помимо Е. А. Иванова у П. О. Сухого были способные помощники: Н. С. Черняков, Н. Ф. Зырин, Е. С. Фельснер, Ярославский и др.

А. С. Яковлев и В. С. Ильюшин арестам не подвергались. Оба были членами партии. Кроме того, Яковлев был референтом Сталина, а Ильюшин выбился из самых низов, что, разумеется, способствовало его неприкасаемости. Своему учителю и патрону по ВВА Яковлев, естественно, протезировал. Говорили, что именно он, вопреки воле военных, продвинул легендарную «Черную смерть», штурмовик Ил-2. Оба были талантливыми инженерами, давшими стране такое великолепное оружие как Як-1, Як-3 и Ил-2. Бомбардировщик Ил-4, который Яковлев хвалил в своей книжке, фронтовые летчики называли «могилой», ибо из-за очень плохой маневренности и недостаточной защиты днём их Мессершмиты-109 расстреливали, как им заблагорассудится. В кругах работников Авиапрома Яковлева не любили, не без основания считая, что референтура у «Самого» неизбежно требовала от него известных компромиссов с нравственными началами. Помощниками Яковлева были К. А. Вигант, Е. Г. Адлер, А. И. Эрлих, С. Г. Кулагин... Вокруг Ильюшина сгруппировались Бугайский, которого он вскорости за излишнюю популярность удалил, Г. В. Новожилов, А. Я. Кутепов, К. В. Рогов, Артем Микоян и ряд других. При таком брате, как Анастас, Артём Микоян имел в кармане бессрочную индульгенцию, навеки освобождавшую его от недопустимых Сх и Су. В начале своей деятельности Микоян без Гуревича был подобен всаднику без головы, и острословы предлагали именовать самолеты не МИГ, а ГУМ. С годами он рос, и начиная с МИГ-19 его авторство неоспоримо. В войну МИГи никакой роли не играли, но после неё стали основным истребителем не только в СССР, но и во многих других странах. Вокруг Микояна сложился коллектив способных помощников: А. Я. Березняк, Матюк, Р. А.

Беляков, Г. Лозино-Лозинский, Б. Л. Кербер.

С. А. *Лавочкин* в 37-38 годы ушел в «подполье» и совместно с летчиком Капло занялся проектированием глиссеров для спасения экспедиции Папанина, чем и избежал неприятностей. В войну он создал прославленный ЛА-15 и тяжелый перехватчик, за длинный фюзеляж получивший кличку «Анаконда». После чего вступил в затяжной период неудач и успеха не имел. Разуверившись, он перешёл на ракеты, создал крылатую ракету «Буря», тоже не очень удачную. От всех этих огорчений при очередном неудачном старте «Бури» он умер от разрыва сердца.

Помощниками С. А. Лавочкина были: Л. А. *Закс*, Н. А. *Хейфиц*, С. И. *Зеншаин*, В. А. *Пирлик*, Ю. В. *Эскин*.

Г. М. *Бериев* был в то время уже самостоятельным конструктором и имел в Таганроге на заводе 48 своё бюро. Ему очень протезировал наркомвоенмор Н. Г. Кузнецов, отличившийся в Испании, который был близок к Сталину. Возможно поэтому его не тронули.

О. К. *Антонов* к этому времени работал одним из второстепенных заместителей Яковлева и ходил в его тени.

В. Ф. *Болховитинов*, способный инженер, но неудачник, создал модификацию ТБ-3 с гладкой обшивкой и полуубирающимися шасси, самолет ДВА, на котором погиб Леваневский. Затем истребитель с прямоточным двигателем, на нем разбился Бахчиванджи. Построил истребитель с двумя двигателями Климова танде, – неудача с центровкой. Махнул рукой на всё, ушел на педагогическую работу. В. Ф. был военным инженером, и его всегда опекали работники ВВС, возможно это сыграло свою роль, и его не тронули.

Последний верный туполевский Санчо Панса – А. А. *Архангельский*. Все эти годы он жил в невыносимой тревоге, один-единственный из окружения А. Н. Туполева не подвергшийся аресту, он каждую ночь ждал стука в дверь. Его жена Наталья Дмитриевна, дочь известного профессора лингвиста, автора популярного словаря Д. Ушакова, вспоминала, как А. А. беспокоил её, не ел и не спал, и психически стал крайне неустойчивым. Архангельский не был таким конструктором, как Петляков или Сухой, в КБ Туполева он выполнял особую роль, в которой был незаменим. Это было внешнее представительство и доводка машин. Оставшись на свободе, он продолжал доводку СБ, который получил название АР-2. А оставили его, видимо, с расчетом, надо же было кому-то решать вопросы по многочисленным типам машин.

Остальные главные были арестованы все: А. И. Путилов (самолеты Сталь), Р. Л. Бартини (ЕР), В. А. Чижевский (ВО), Д. С. Марков (РЛи Р), И. Г. Неман (ХАИ), Д. Л. Томашевич (самолеты умершего Поликарпова), С. П. Королев (ракетопланы), В. Л. Александров (АК), Невдачин (легкие машины) – самостоятельных заданий в ЦКБ-29 не имели и работали начальниками бригад.

Остается патриарх авиационной мысли в СССР – Андрей Николаевич *Туполев*. Философская концепция А. Н. Туполева была предельно четкой:

«Самолеты нужны стране, как чёрный хлеб. Можно предлагать пралине, торты и т. д., но незачем, нет ингредиентов, из которых их делают. Следовательно:

а) нужно выработать доктрину использования авиации, основанную на реально возможных проектах машин;

б) на базе уже освоенной технологии и производственных возможностей создать крупносерийные образцы машин, отвечающих доктрине;

в) если эти образцы по своим данным будут немного отставать от западной рекламы – черт с ними, возьмем количеством;

г) чтобы между количеством и качеством не возник непоправимый разрыв, необходимо: 1) всемерно развивать технологию опытного самолетостроения, освободив его от забот по серии, для чего создать на заводах достаточно сильные серийно-конструкторские бюро; 2) опытные КБ загружать двумя видами задач: новыми образцами для серии и перспективными машинами, по своим данным резко вырывающимися вперед».

Эту концепцию он проводил довольно чётко. Ее первой части соответствовали Р-3, ТБ-1, ТБ-3; её второй части – такие выдающиеся для своего времени самолеты, как: СБ, АНТ-42,

АНТ-25. Кроме того он считал, что: «В условиях СССР карликовые КБ, пусть даже возглавляемые талантливыми конструкторами, многого достичь не смогут, нужны мощные организации по типу КОСОС, которых достаточно две, максимум три». В те годы он полагал, что таковыми могут быть сильные бюро, созданные вокруг Григоровича и Поликарпова. Свое убеждение он подкреплял такими примерами:

«За 10 лет с 1927 по 1937 год наше бюро создало для страны 10 крупносерийных машин, отвечающих требованиям ВВС и ГВФ, это – И-4, Р-3, Р-7, ТБ-1, ТВ-3СБ, РД (АНТ-25), ТБ-7 (АНТ-42), АНТ-9, АНТ-14. За эти же годы Н. Н. Поликарпов выпустил – И-5, У-2, Р-5 и И-16, то есть пять типов & , ОКБ Ильюшина ИЛ-2 и ИЛ-4, то есть два типа, а Бартини – ЕР-2, то есть один. За те же годы Кочеригин, Голубков, Ицкович, Москалев, Флоров, Боровков, Грибовский, Цыбин, Пашенин, Гроховский, Щербаков, Чачовников, Беляев, Таиров, Рафаэлянц, Жоншай, Козлов, Нуров, Ермолаев, Толстых, Висковат, Черановский, Невдачин, Яковлев – перечислил 24 главных, их было, конечно, больше, – каждый из которых имел своё КБ, не дали ВВС ни одного! Видимо, многих из этих людей, талантливых конструкторов, в крупных ОКБ можно было бы использовать продуктивнее. Не забывайте и экономическую сторону дела, денег у страны было немного, а сколько стоило содержание всех этих бюро!»

Было бы наивным изображать А. Н. Туполева толстовцем и «непротивленцем». Крупный талант, независимо от сферы его деятельности, всегда и везде угнетал менее способных. Обычно это проявляется уже с первых классов школы. Однако к чести Туполева следует отнести, что существование многих карликовых бюро имело место в то время, когда он совмещал в себе не только руководителя КОСОС, но и главного инженера ГУАП. В то время он обладал властью одним росчерком пера уничтожить любое такое микробюро. Он этого не делал. Право же критически относиться к деятельности других есть неотъемлемое право каждого. Большинство это признавало, однако, некоторые мириться не хотели. Одним из них мог быть и А. С. Яковлев. Исключить возможности, открывающиеся от его близости к «корефею», было бы неверным. На эту мысль наталкивают и некоторые страницы его книги «Цель жизни». Так или иначе, А. С. Яковлев неоднократно проявлял недоброжелательность к А. Н. Туполеву. Оставим в стороне мелкие уколы в приверженности Туполева к доктринам ДУЭ и Митчеля, ибо они господствовали в то время в умах военных, и массовое производство ТБ-1 и ТБ-3 шло, естественно, не по желанию А. Н. Туполева, хуже другое. В 1943 году, когда ход войны переломился, и от обороны страна перешла в наступление, никто другой, как он настоял на том, чтобы налаженное производство ТУ-2 в Омске было прекращено и заменено ЯК-3. В наступлении же, конечно, нужнее были ТУ-2. Такой концепции отвечали и черты характера. А. Н. Туполев в технике был веротерпим, прислушивался к мнениям других, поддавался переубеждению. Проектерства не терпел, а проектеров от себя отстранял. На защиту своих сотрудников вставал грудью. В личной жизни был пуританином и имел стойкие нравственные убеждения. Пробриться в число его ближайших сотрудников было нелегко, так высоки были требования. Было необходимо любить своё дело превыше всего, почти аскетически, забыв всё остальное, быть инициативным, настойчивым, правдивым, не преклоняться перед авторитетом и начальством, смело искать новые пути, а найдя, не отступать перед всякого рода конъюнктурными соображениями. Отвечающий такому стандарту человек постепенно завоевывал его доверие, пока через несколько лет ему доверяли настолько, что, по существу, не контролировали.

Содружество способных инженеров, самостоятельно решавших задачи в своей специфической области, точно и без фальши ведущих свою партию в партитуре, ключ к которой выбран самим главным, и характеризовало работу его ОКБ. Такая организация и принципы поразительно способствовали расцвету творческих способностей и неудивительно, что генеалогическое дерево советской авиаконструкторской мысли разрослось именно из КОСОС ЦАГИ.

Но вернемся к шараге. Летчиком-испытателем будущей «103» был назначен М. А. Нюхтиков. «Сотка», как называлась машина В. М. Петлякова, в те дни уже летала. Начавший её

испытания П. М. Стефановский жаловался, что на режиме подхода к земле «сотка», чуть уберёшь газ, проваливается «как утюг». В то время 103-я ещё только обретала формы, и шли поиски оптимальных форм. Однажды в бригаде С. М. Егера, поджав одну ногу под себя (любимая поза), сидит «старик». На доске профиль НАСА-1113. Мягким карандашом [твёрдые он презирал, когда такой попался ему в руки, он сквозь сильные очки с интересом разглядывал его, а затем, сплюнув, бросал за спину] «старик» подправляет хвостовую часть профиля. Сидящий рядом аэродинамик А. Э. Стерлин явно не одобряет это кощунство. «Вот так, здесь мы немножко подождём, – и обращаясь к Стерлину: – Ты, Аманулыч, не попёрдывай, машина у земли будет устойчивой, вот так, – жестом подбирает штурвал на себя, потом плавно отдаёт его, – мы спокойненько и сели».

Как рассказывал случайно присутствовавший при этом Нюхтиков, – «в то время я про себя подумал: ладно, пусть „старик“ поболтает, на вас это произведет впечатление, я же стреляный воробей, меня на такой примитивной мякине, не проведешь. Когда же во время первого полета все происходило точно так, как он тогда рассказывал, я дал себе слово извиниться перед ним». Действительно, когда мы поздней осенью 1940 года собрались в комнатке ангара НИИ в Чкаловской и, затаив дыхание, слушали оценку своего труда, Нюхтиков слово в слово повторил сказанное Туполевым год назад у доски.

К слову сказать, в это же время на «сотке» Ф. Ф. Опадчий обнаружил некоторую неустойчивость по курсу, особенно заметную на малых скоростях. Начальство разгневалось. Петлякова свозили на Лубянку к генералу В. Кравченко (начальнику всех шараг), а затем и к самому Берия. Поползли противные разговоры, слово «вредительство» ещё не произносилось, но им запахло. Среди заключенных КБ-100 появились плохие симптомы – уныние, нервозность и даже взаимные упреки. Конфликт явно назревал.

Мне хочется отметить здесь одну, общую почти для всех эков шараги черту – склонность к депрессии. Достаточно было ничтожного импульса (слуха, фразы, замечания «руководства»), как такая душевная депрессия распространялась среди эков с необыкновенной быстротой. Порой без всяких оснований, входя в спальню, вы обнаруживали десятки людей, лежавших на кроватях лицом в подушки, а вслушиваясь в разговор, могли услышать: «...отпускать не будут... всех в лагерь... точно, я слышал, артиллеристов уже разогнали...» и т. д. Поражала скорость, с какой наше общество в сотню людей впадало в меланхолию и пессимизм.

Тщетно Петляков с динамиками искал простого решения, заговорили о капитальной переделке оперения, а это уже скандал, сроки, честь мундира «руководителей». Кутепов велел позвать Туполева. Он долго ходил у оперения, бормотал, сопел, грыз ногти, потом сказал: «Володя, продолжи стабилизатор за шайбы, тут у тебя наверняка затенение, добавки стабилизируют поток, эффективность рулей на малых скоростях поднимется и, я думаю, ты обойдешься без капитальных переделок. В серии сделай так-то...» и он начинал длинный разговор. Ночью на заводе сделали удлинители, днём поставили на место, а назавтра Опадчий доложил, что неустойчивость пропала.

И третий пример, – он относится к 1947 году. Делали мы ТУ-14, правило площадей ещё права гражданства не получило. Двигатель Роллс-Ройс «НИН», имевший большой лоб и длинное сопло, плохо компоновался с крылом, позвали А. Н. Туполева. Присмотревшись, он стал прибавлять сечение мотогондолы перед крылом, одновременно обжимая её под ним. Прислушавшись, можно было разобрать, как он бурчит: «Вот здесь поток подождется, здесь расправится и мы избавимся от интерференции между крылом и гондолой». Казалось, он видит этот метафизический поток, набегающий на машину, сжимающийся вокруг мотогондолы и, плавно распрямившись, обтекающий крыло. Никто из очевидцев этой мысли не понял, более того, все согласились, что он мотогондолу испохабил. Посоветовавшись, решили пригласить аэродинамика № 1 – С. А. Христиановича. Тот посмотрел, пожал плечами, и скептически молвил: «Знаете, что-то не то. Возможно, будет и лучше...» И далее не слишком определенно. Поддавшись скепсису авторитета, Егер, Сахаров и Бабин решили немного подправить схему. Вечером грянул бой. «Старик» рассердился не на шутку. «Мальчишки, сопляки, голодранцы, – сыпалось как из рога изобилия, – что вы мне задуриваете голову Христиановичем, он теоретик, достаточно далёкий от практического конструирования. У него и задачи другие, искать общие закономерности. Что он вам конкретно сказал что-либо, может подсказал конструкцию? Ах

нет? Так что же вы...» и в таком духе дальше. Летала же ТУ-14 хорошо и со временем её довольно уродливые гондолы действительно теоретически обосновали.

Три этих примера показывают интуицию Туполева. Стоит ли напоминать, что интуиция в то время была чем-то вроде салеумской колдуньи и осуждалась как немарксистская, а идеалистическая концепция? В точных науках все должно быть выражено формулами, – учили студентов.

Кстати сказать, ТУ-14 был первым случаем коллизии с общепризнанной формулой «красивое – значит разумное». «Ничто не вечно под луной» – сомневаюсь, что «Конкорд» мог понравиться Луи Блерио, Фарману, Дюпердюсену и Вуазену. Скорее, взглянув на него, они плевались бы.

Теперь уместно вспомнить, как начинался ТУ-2. Итак, в конце 1938-начале 1939 гг. в Болшево начали прибывать транспорты со специалистами. «Всё смешалось в доме Облонских» – авиаторы, судостроители, артиллеристы, танкисты, ракетчики, связисты... Туполев был своеобразным центром притяжения для авиарботников. Вскоре вокруг него сколотилось эмбриональное ядро будущего ОКБ – С. М. Егер, Г. С. Френкель, А. В. Надашкевич и два молодых человека, хотя и умевшие чертить, но попавшие в эту компанию явно по канцелярскому недоразумению: звукооператор В. П. Сахаров и дипломник станкостроительного института И. Б. Бабин. Ядро дополнил моторист А. Алимов, выполнявший в нем роль гена физической силы.

В то время, а скорее даже несколько раньше, в камере № 58 Бутырской тюрьмы, как это рассказывал А. Н. Туполев позднее, в его уме созрела идея самолета-агрессора, пикировщика, способного нести бомбы самого крупного калибра, и скоростью превосходящего истребители того времени. На трёх чертежных досках, положенных на колченогие столы, Егер, Сахаров и Бабин, работая с утра до ночи, искали его будущие формы. Несмотря на то только что перенесенную трагедию допросов и пыток, несмотря на окружающую обстановку, больше всего напоминавшую железнодорожный вокзал во время стихийного переселения, мысль А. Н. Туполева работала предельно чётко, и постепенно лицо АНТ-58 (ну, разве не перст Божий! В камере № 58 маститый конструктор задумывает свой 58-й проект) приобретало свои черты. Постепенно внешние формы АНТ-58 начинали складываться. По мысли «старика», он имел экипаж из трёх человек. Впереди сидел один летчик, у которого для стрельбы вперед, в носу АНТ-58 стояла батарея из четырех пулеметов ШКАС и двух пушек ШВАК. В концевой части крыльев, непосредственно под ней, начинался длинный бомбовый люк, в котором могла подвешиваться трёхтонная бомба. Передняя часть люка имела скошенный выход для падения бомб при почти отвесном пикировании. За бомбовым люком сидели штурман и стрелок, у которого стояли два пулемета для обороны в нижней и верхней полусфере. Машина была предельно обжата, её миндалевидное сечение определялось в верхней части фигурой летчика и диаметром трёхтонной бомбы – в нижней. По прикидочному расчету, который вел сам «старик», с двумя двигателями по 750–800 лс было возможно получить скорость порядка 600–630 км.

Изредка появлялись чины НКВД, осматривали эскизы и удалялись, не проронив ни слова. Затем А. Н. Т. исчез – ночью его увезли в Москву. Через сутки он вернулся суровый и гневный, сообщил, что через три дня будет доклад о самолёте. На этот раз с чертежами увезли троих: его, Егера и Френкеля. Вначале их принял директор «золотоносной жилы», то есть начальник всех шарог генерал Давыдов (в 1939 году Давыдова посадили и назначили на его место Кравченко, последнего посадили уже в 1941 году). Генерал одобрил и сообщил, что назавтра Туполева доставят на доклад к Берия, а пока, чтобы «не утруждать», всех троих разместили в одиночках внутренней тюрьмы³⁰.

³⁰ **Внутренняя тюрьма** – пятиэтажное здание гостиницы пароходного общества «Кавказ и Меркурий», расположенное во дворе дома № 2 по Лубянке. Еще при Дзержинском его превратили в тюрьму для особо важных подследственных. Сообщалось оно несколькими крытыми переходами, по которым водили на допросы, с основным зданием. Обладала рядом привилегий: весь процесс от ареста до расстрела проходил в одном здании без выхода на воздух, во-вторых, в пак арестованных входили папиросы «Бокс» на день

Приём у Берия, в его огромном кабинете, выходявшем окнами на площадь, был помпезным. На столах разостланы чертежи. У конца в сторону «ближайшего помощника и лучшего друга» сидит Туполев, рядом с ним офицер, напротив Давыдов. Поодаль у стены между двумя офицерами – Егер и Френкель. Выслушав Туполева, ближайший произнес: «Ваши предложения я рассказал товарищу Сталину. Он согласился с моим мнением, что нам сейчас нужен не такой самолет, а высотный дальний четырехмоторный пикирующий бомбардировщик, назовем его ПБ-4. Мы не собираемся наносить булабочные уколы, – он неодобрительно показал пальцем на чертеж АНТ-58, – нет, мы будем громить зверя в его берлоге». Обращаясь к Давыдову: «Примите меры, – кивок в сторону заключенных, – чтобы они через месяц подготовили предложения. Всё!»

Туполев вернулся злой, как тысяча дьяволов, затея Берия была явно несостоятельной. «Высотный» – значит, герметическая кабина, то есть стеснённый обзор. Четырехмоторный дальний – следовательно, крупногабаритная, неповоротливая машина, – отличная цель для зенитчиков и непригодная для крупносерийного производства. Герметические кабины не позволяли применять надежное оборонительное вооружение, ибо дистанционно-управляемого в то время в СССР не было. Одним словом, масса «против» и ни одного «за», разве только то, что немцы и американцы уже имеют одномоторные пикировщики, следовательно, нам следует переплюнуть их и создать очередной уже не «царь-колокол», а «царь-пикировщик»!

Вечером Туполев собрал свою группу и поделился своими сомнениями: «Дело очень ответственное. Возможно, этот дилетант уже убедил Сталина, и им будет трудно отказаться от ПБ-4. Сталина я немного знаю, он менять свои решения не любит. Надо очень добросовестно подобрать общий вид машины, примерный весовой расчёт, – как жалко, что с нами нет Петлякова, он лучше меня знает все данные АНТ-42 (ПЕ-8), а ведь ПБ-4 должен быть примерно таким же. Возьмем за основу 42-ю, герметизируйте кабину, продумайте выход бомб из люка при пикировании, учтите дополнительный вес, расчетную перегрузку для пикировщика придется поднять. Объяснительную записку напишем мы с Жоржем (Френкелем)».

В записке освещались четыре основных положения:

1. Высотный дальний четырехмоторный тяжелый бомбардировщик уже создан, это АНТ-42. Для того, чтобы «бить зверя в его берлоге», нужно организовать его серийное производство.

2. Пикировщик, поскольку процент их потерь все же будет большим, должен быть малоразмерной массовой машиной.

3. Для прицеливания на пикировании машина должна быть маневренной, чего нельзя достигнуть на тяжелой четырехмоторной машине.

4. Заявленные им, Туполевым, точные данные по самолету 103, он гарантирует, требуемые по ПБ-4 – не может.

Через месяц Туполева отвезли на Лубянку одного. На этот раз он пропал три дня, и мы изрядно без него поволновались, а вернувшись, рассказал:

«Мой доклад вызвал у Берия раздражение. Когда я закончил, он взглянул на меня откровенно злобно. Видимо, про ПБ-4 он наговорил Сталину достаточно много, а может быть, и убедил его. Меня это удивило, из прошлых приемов у Сталина я вынес впечатление, что он в авиации если и не разбирался, как конструктор, то все же имел здравый смысл и точку зрения. Берия сказал, что они со Сталиным разберутся. Сутки я волновался в одиночке, затем был вызван вновь. „Так вот, мы с товарищем Сталиным ещё раз ознакомились с материалами. Решение таково: Сейчас и срочно делать двухмоторный. Как только кончите, приступите к ПБ-4, он нам очень нужен“. Затем между нами состоялся такой диалог:

Берия: – Какая у вас скорость?

Я: – Шестьсот.

Он: – Мало, надо семьсот! Какая дальность?

Я: – 2000.

Он: – Не годится, надо 3000! Какая нагрузка?

Я: – Три тонны.

Он: – Мало, надо четыре. Всё!

Обращаясь к Давыдову: «Прикажите военным составить требования к двухмоторному пикировщику. Параметры, заявленные гражданином Туполевым, уточните в духе моих указаний».

На этом аудиенция закончилась, мы вышли в секретариат, Давыдов кивнул головой Кутепову и Балашову, те на цыпочках подобострастно скрылись за священными дверями, и вскоре, уже в виде гостиничных боев, появились обратно, нагруженные чертежами и расчетами».

Позднее, уже на свободе, он поделился с нами:

«Немного у меня было таких напряжённых и ответственных разговоров в правительстве, разговоров, от которых зависела судьба всех нас. Делать ПБ-4 было безумием. Военные её, конечно, забраковали бы и были бы правы, ибо пикировать на ней на точечные цели, конечно, было невозможно. Отрицательное заключение Берия квалифицировал бы как вредительство, ведь ему нужно было бы оправдаться. Вспоминая его злобный взгляд, я склонен считать, что он, не задумываясь, принес бы нас всех в жертву, а что ожидало бы нас?»

Когда он вернулся и изложил события, которые произошли с ним в эти три дня, все вздохнули с облегчением, на сей раз грозу пронесло, и открылись какие-то, хотя и смутные, но перспективы. Работа над ПБ-4 не вызывала сомнений, она была бы равносильна строфе из песни революционеров: «Вы сами копали могилу себе, готова глубокая яма». Чудовищное напряжение сменилось чувством облегчения, душевной свободы, мир показался опять розовым. Люди вздохнули, в глазах появилась жизнь, появились интересы.

Вскоре состоялся переезд в Москву, сформировался коллектив ОКБ-103, и работа закипела.

Служба информации в СССР всегда была поставлена из рук вон плохо, особенно это относилось к оборонной промышленности, где всё было засекречено. Если работе конструкторов самолетов это и мешало, то терпимо. Но для занимавшихся оборудованием это было камнем преткновения. Оторванные на целых два года от жизни, наши зэки совершенно не знали, что ставить на «103». А ставить надо было все самое новое и лучшее. И вот трое, отвечавшие за него, – Надашкевич, Френкель и Кербер – обратились с декларацией к А. Н. Т. о необходимости посетить ряд заводов. «Мда-а, – сказал Туполев, – казус белли! Заключение посещают ОКБ! Попробую поговорить с Кутеповым».

Видимо, подобная необходимость была понята, и в один прекрасный день всю троицу под конвоем Крючкова и двух тягачей повезли на завод Орджоникидзе. Как рассказывала троица, «цирк» начался сразу же. Первый же вахтер потребовал пропуска. Майор Крючков вынул своё удостоверение и сообщил, что остальные «специалисты при мне». Разгневанная бабёнка усомнилась: «Какие такие специалисты, а может, шпиёны!» Кругом заинтересовались, начала собираться толпа, назревал конфликт. Крючков исчез и вскоре явился начальник охраны, после чего всех пропустили в кабинет главного инженера. Когда туда вошли ведущие специалисты завода – началось второе отделение. Сперва немая сцена, затем расспросы: «Куда вы исчезли, где вы, что с вами?» Форма Крючкова, охранники с пистолетами ставят всё по местам. «Свободные» всё понимают и с большой охотой выкладывают всю необходимую информацию. Прощаются они подчеркнута тепло. Первое общение со свободным миром стало и последним. Надо думать, что на Крючкова и попок оно произвело тяжелое впечатление.

Вернувшись все трое взахлёб рассказывают о вылазке за стену, и лейтмотивом был тезис: «они понимают всё».

С этого времени информацию стали добывать чины НКВД, и это было ужасно. Путали, привозили не те чертежи и не то, что нужно, одним словом конструировать лучшие самолеты было крайне затруднительно.

Все же постепенно материалы собирались и открылся какой-то фронт деятельности. После бесчисленных переделок макет самолета довелся, и Туполев информировал Кутепова о необходимости затребовать макетную комиссию. Надо сказать, что это событие волновало всех заключённых. Как произойдет встреча с военными членами комиссии, которых большинство

знало много лет? Ведь это политически подкованные люди, и не проявится ли слишком предвзятое, напряженное и неприязненное отношение к арестантам? По счастью, её председателем был назначен не просто военный, а инженер-генерал П. А. Лосюков, умный и дальновидный человек.

Собралась комиссия в кабинете Кутепова. Когда все члены комиссии собрались и расселись, ввели заключенных. Прохор Алексеевич сразу находит верный тон, он поднимается, подходит к Андрею Николаевичу и здоровается. За ним встают со своих стульев все остальные члены комиссии, и стороны раскланиваются. После обстоятельного доклада все вместе следуют на шестой этаж в макетный цех. Весь натуральный макет облеплен людьми в сине-голубой форме ВВС. Арестанты отвечают на вопросы офицеров, доказывая, что спроектированный ими самолет достоин защищать социалистическое государство. Два дня творится содом и гоморра. Наконец, все осмотрено, ошупано, обмерено, осознано и оценено. На пленарном заседании военные, как и обычно, выставляют максимальные требования, зэки отвечают реальными. Постепенно страсти уступают место разуму, находятся компромиссы, наконец акт с положительной оценкой самолета готов. По традиции положен банкет с вином. Компромисс находят и здесь: сотрудники НКВД с военными усаживаются за столы, арестованных уводят.

Через много лет П. А. Лосюков сознался, как ему было трудно. Несколько ортодоксов из числа членов комиссии пытались создать коллизию между партийной и технической совестью. Извечный принцип передовой идеологии «как бы чего не вышло» диктовал для спокойствия уйти от оценки, пусть начальство потом разбирается.

Было трудно и нам, мы ожидали, что решение любого, пусть даже пустякового вопроса могло перерасти в полемическое «ах, вы не хотите выполнить наше законное требование, следовательно...» Такой поворот событий мог повлечь за собой далеко идущие последствия – карцер, отправку в лагерь, прибавку к сроку заключения ещё нескольких лет, да и похуже. Но, слава Богу, все обошлось.

Вспоминая эту комиссию, нельзя не остановиться на отношении Туполева к требованиям военных, которые выдвигались отдельными специалистами. К пожеланиям, улучшающим самолет, он относился положительно и обычно их принимал. Когда же какой-либо ортодокс выдвигал явно демагогическое, основой которого было не столько улучшение машины, сколько желание запечатлеть в акте «какой я непримиримый борец за прогресс», такой человек подвергался моральному уничтожению через осмеяние.

На комиссии по ТУ-16, где стрелок сидел на высоком пьедестале, один из военных, подполковник Т. потребовал обеспечить ему обзор не только верхней, но и нижней полусферы. Тщетно Надашкевич пытался объяснить Т., что этого сделать невозможно, а главное не нужно, так как на самолете есть нижний стрелок. Т. упорствовал. Тогда А. Н. Туполев с улыбкой произносит: «Т., к тому времени, когда у вас на ж... вырастет глаз, я Вам обзор вниз обеспечу». Взрыв смеха не дает ему закончить и показывает, что требование снято.

Второй эпизод был на комиссии по самолету ТУ-14, на котором впервые были применены катапультные сидения. Военврач Я. потребовал, чтобы мы обеспечили пользование парашей, не сходя с такого сидения. Когда на пленарном заседании дошли до этого пункта, «старик» от смеха чуть не упал с кресла. «Ох, не могу! ох, уморил! – кричал он своим высоким голосом. – Егер, поставь ему вместо катапульт унитазы, дёрнет за цепочку и выстрелится». Бедняга доктор не знал, куда ему деться, пункт, конечно, сняли.

Надо сказать, что такая ирония действовала, и постепенно подобные, откровенно глупые требования выставлять перестали.

Тем временем на заводе закончили сборку самолета 100 и начались его лётные испытания. Вел их П. М. Стефановский. 1 мая 1940 года было приказано показать его над Красной площадью. Мы обрадовались – увидим его полет из обезьянника. Однако назавтра выяснилось, что тюремная администрация решила праздничные дни держать нас в спальнях, и обезьянник будет заперт. Под давлением коллег Петляков пошел к Кутепову, и компромисс был найден. Обезьянник откроют на два часа, но в нем будут два попки. Рано утром туда набилось столько народу, что мы стояли, как в черном вороне, плечом к плечу. Несчастных попков вдавили в решетку так, что они умоляли: «Раздвиньтесь, мы задыхаемся!» День был ясный и на горизонте отчетливо проектировались силуэты кремлёвских башен. Со стороны Белорусского вокзала

появились точки. Видно, как ниже и обгоняя их, мчится серебристая сотка. Но что это, силуэт машины необычен, снизу торчат черные предметы. Машина обгоняет строй и свечой уходит в небо. Всех беспокоит, что это было. Три дня все в волнении и не находят себе места, дежурные попки отнекиваются. Утром 3 мая вольняшки сообщили, что самолет шел с неубранными шасси, что П. М. забыл убрать их! Конечно, нам повезло, Стефановский шёл на максимальной скорости, створки могли разрушиться и упасть, не дай Бог, на трибуну, что было бы тогда с коллективом В. М. Петлякова?

После парада выяснилось, что самолет Политбюро понравился, но Сталин предложил «несколько уточнить его назначение» и в серию запустить не истребитель, а пикирующий бомбардировщик. Учитывая успехи Ю-87, это, вероятно, было мудро, но зэкам от этого не легче. Петляковцы надеялись, что после демонстрации их освободят, переделка откладывалась это минимум на год. Беспокоила всех и какая-то путаница в умах руководства. Петлякова заставляют из герметического высотного самолета делать пикирующий (всем было ясно, что ничего хорошего от подобной трансформации ожидать не приходится), в то время, как Туполева из пикирующего невысокого – герметизированный ПБ-4. И все это в преддверии войны, неизбежность которой отчетливо понимали даже мы, «штатские» люди.

Туполевцев это изменение назначения «сотки» затрагивало и меркантильно: второй пикировщик, – не закроют ли 103-ю и не лишатся ли они тем самым призрака свободы? В КБ-100 аврал, они работают день и ночь, мужественно стараясь из «трепетной лани» сделать коня. Все страшно нервны, шипят друг на друга, потихоньку ругают Петлякова за его недалёковидность (восемь дней назад они после парада без шума качали его в спальне) и клянут про себя или вполголоса всю иерархию от Кутепова и до Берия. Клянут же про себя или вполголоса потому, что дело провокации и сыска было поставлено в ЦКБ-29 воистину на космическую высоту. Как потом обнаружилось, довольно часто под видом вызова на производство тягач вел зэка в одну из комнат тюремной администрации. Там его вежливо просили о помощи: «Присматривайтесь к врагам и информируйте нас, о большем мы не просим». Уже не намеками, а прямо обещали учесть эту помощь при составлении списков на освобождение. «Куда как метко целит Иуда». Встречая отказ, переходили к угрозам отправить на Колыму, добавить 10 лет. Большинство угрозы выдерживало, меньшинство рассуждало достаточно скользко – соглашусь, а писать не буду. Таким на втором, третьем вызове давали понять, что теперь они связаны круговой порукой с ними, выход откуда один – смерть. Перепуганный начинал выдумывать туры на колёсах, возникали организации, шпионы, вредители. Все это до поры до времени складывалось в досье. Печально, но факт – число завербованных было достаточно велико. Удивительно другое, информация об этом просачивалась, и большинство лягавых³¹ мы знали. В одном случае, исчезнувший от нас зэк прислал с дороги письмо вольнонаёмной девушке, а та рассказала. Письмо было выброшено в унитаз столыпинского вагона с просьбой заклеить в конверт и опустить в ящик. Добрая русская душа выполнила эту просьбу. Спасибо ей за это, выдержавшей тридцатилетние демагогические вопли о врагах.

Психология наших стукачей была гораздо менее понятной. Опасность смерти в лагере в ЦКБ-29 отпала. Работали они по любой специальности среди друзей, которых знали до ареста, байки о «врагах» испытали на себе. Нет, воистину, «чужая душа – потёмки».

Как и охрана, вокруг нас были три цепи наушников³², среди вольнонаёмных и, наконец, свои собственные сиксо. Нечего говорить, рыцари меча и лаврового венка (эмблема НКВД) могли спать спокойно!

³¹ Различные клички провокаторов-осведомителей: «лягавый» – производное от охотничьей собаки; «стукач» – стучит, т. е. доносит; «наушники» – шепчет на ухо; «шпики» – прозвище, доставшееся в наследство от старой России; «сиксо» – так назывались они у уголовников

³² Различные клички провокаторов-осведомителей: «лягавый» – производное от охотничьей собаки; «стукач» – стучит, т. е. доносит; «наушники» – шепчет на ухо; «шпики» – прозвище, доставшееся в наследство от старой России; «сиксо» – так назывались они у уголовников

Недели через две выяснилось, что пикирующая «сотка» конкурировать со 103-ей не может. Крупных бомб она брать не может, дальность у неё меньше, оборонительного вооружения недостаточно, скорость на 100 км ниже. Может быть, это и нехорошо по отношению к друзьям по несчастью, но эти сведения нас ободрили. Сбой, вызванный этими событиями, наверстали и вошли в график, чертежи шли хорошо.

На них (чертежах) главный технолог ЦКБ-29 Е. П. Шекунов ввёл новшество – «№ сборочного узла». Номера эти он почему-то выдавал только сам. Занятый каким-то важным совещанием, он в шутку бросил одному из надоедавших с № узла инженеров: напишите «гордиев». И пошел гулять этот «гордиев узел», пока не натолкнулся на бдительного технолога. Тот к начальству, он – Шекунова. Сколько ни пытался Е. П. объяснить, что это шутка, что существуют «авгиевы конюшни», «прокрустово ложе», «дамоклов меч» и т. д. разгневанный начальник КБ-100 Балашов предложил: «Заграничных терминов не употреблять!»

Этот случай натолкнул нас на мысль выяснить культурный уровень вольняг. В то время все увлекались «Петром I» А. Н. Толстого. Было известно, что роман нравился вождю, злые языки поговаривали, что Толстой в свой герб вписал «без лести предан»³³. Действие романа разворачивалось в районе, где стояло здание ЦКБ. Слева от него в Язузу впадала речка Кукуй, напротив на прудах НДСК Пётр катал Анну Монс, невдалеке виднелась крыша дворца Лефорта. На месте строительства КОСОС была обнаружена могила Брюса, вельможи и автора весёлого календаря. Скоро выяснилось, что никаких ассоциаций эти обстоятельства не вызывают, более того, названия Лефортовский район, Немецкий рынок, Семёновская церковь, Солдатская улица, Гошпиталь и другие с историей ими не связывались. Такова была историческая эрудиция «советского интеллигента», заполненная «взамен этой кутерьмы», как сказал один из вольнонаемных, датами съездов, – словно у великой страны истории и не было. Какая уж тут мифология!

Мы, заключённые, жалели этих людей: быть может, они и не были виноваты, поскольку мощная пропагандистская машина денно и нощно вдалбливала им в голову, что все завоевания мировой цивилизации во все века не более чем собачий вздор! Важно одно – производство тракторов, рельс, паровозов, металла и т. д. В соответствии с решением такого-то съезда, конференции, пленума и т. п. подняли что-то на столько-то процентов, ура! Если для этого или из-за этого разрушили 20 исторических памятников, продали за границу 5 Рембрандтов, заморили 10 талантов (Вавилова, Плетнёва, Тухачевского, Бухарина, Есенина, Гумилёва, Мандельштама, Пастернака, Цветаеву, Фалька), ну и чёрт с ними, это не имеет никакого значения.

Нам казалось, что это не самый лучший выход. Потребность внутренней, духовной жизни не вытравили ни следствие, ни лагеря, ни ЦКБ-29. Конечно, мы понимали всю важность пуска очередной домны или шахты, увеличения суточного выпуска автомобилей, но думали, что с этим легко уживаются любовь к музыке, поэзии, наконец, к нравственной философии.

Вечерами, когда мы становились «свободными», по углам спален собирались кружки людей, связанных чем-то общим. Так возник кружок любителей музыки. С одобрения «руководства», своими руками, из бакелизированной фанеры, широко применявшейся в конструкциях, были изготовлены скрипка, альт, виолончель. Звучали они чудовищно, однако трио Базенков-Бочаров-Боровский, исполнявшие по воскресеньям Оффенбаха и Штрауса, неизменно собирало многочисленных поклонников. Был и кружок любителей поэзии. Библиотека ЦКБ пополнялась из фондов Бутырской тюрьмы. Были в ней Фет, Плещеев, Тютчев, Надсон, Блок, ну и, конечно, Пушкин и Лермонтов. А. К. Толстого там, естественно, не держали. Книги были из конфискованных частных собраний, и порой мы обнаруживали на них (экслибрисов в то время не уважали) пропущенные по недосмотру надписи «из книг Бухарина», «А. И. Рыкова». Две такие книжки один из наших библиофилов припрятал, эвакуация помешала их спасти.

Многие увлекались различного рода поделками: делали мундштуки, курительные трубки, выпиливали из плексиглаза брошки, монограммы, клеили коробочки, портсигары и т. д.

³³ Девиз временщика графа Аракчеева

Рисовали. А. М. Черёмухин – жанровые сценки, Т. П. Сапрыкин – саврасовских грачей. Несколько человек писало стихи, а один оригинал – даже роман о строительстве в Сибири авиазавода в стиле особенно одобряемых в то время «Сталь и шлак», «День второй».

Особняком стоял вопрос о взаимоотношениях с женщинами. Наш штаб-лекарь, фельдшер Бутырской тюрьмы, под страшным секретом проговорился о том, что нам в пищу подмешивают бром или что-то иное, долженствующее снизить половой тонус. Возможно, что это и так, но дело ведь не только в тонусе. Людям нужна женская ласка, сочувствие, поддержка, наконец, общение. То самое обычное человеческое общение, которое мы так мало ценим, пока, оказавшись в тюрьме, не осознаем его необходимости. Когда, не выходя из ЦКБ неделями, месяцами, годами, заключённые встречали дружеское участие, словесную ласку, а порой и глубокое понимание, – рождались, хотя и платонические, но глубокие чувства. Порой они падали на подготовленную почву. Было известно, что некоторые, особенно партийные, жёны отказывались от своих арестованных мужей. К сожалению, встречались и такие, которые делали это публично, на собраниях. Объяснить причины трудно, возможно, это был страх, возможно биологическое начало, – стремление спасти детей, род. Так или иначе, следовало оставаться порядочными. С заключёнными, у которых в вопросах взаимоотношений с представителями администрации, власти и т. д. был выработан свой особый кодекс чести и порядочности, так делать было нельзя. Слишком легко ранимыми и беззащитными были их души... Женщина, публично отрекшаяся от мужа, конечно, не могла рассчитывать на его возвращение к ней. Узнав об этом и встретив другую, бескорыстно проявляющую нежность и внимание, лишённую права получить в ответ что-либо, постоянно рискующую, что её выгонят из ЦКБ, мало этого – вышлют из Москвы или, ещё хуже, арестуют, спросишь: «Кто первый бросит в нас камень?»

Так в результате бессмысленных арестов развалились семьи С. П. Королёва, И. Г. Немана, В. Л. Александрова, Е. К. Стомана, А. А. Енгибарьяна, К. В. Минкнера и многих других достойных людей, во многих других воцарилось непонимание и отчуждённость.

Между тем процесс создания 103-ей шёл вне этих психологических эмоций, сам по себе. Из синек в цехах рождались детали, они сливались в подборки, из тех появлялись (пропуск. – Ред.) и постепенно ещё не рождённая машина размещалась на полках складов. В огромном сборочном цехе – гордости Туполева – собирали стапели. А. Н. говорил, что, когда его проектировали и строили, не было человека, который бы язвительно не вопрошал: «Кому нужен этот аэродром под крышей, какие самолеты вы собираетесь строить в нём?» Среди ферм стапелей уже вырисовывалась хищная морда передней кабины, удивительно легкое и изящное оперение, мощный кессонный центроплан с длинным, скошенным для выхода бомб на пикировании люком, красивые отъёмы крыльев, хвостовая часть фюзеляжа совершенной формы, мотогондолы и удивительно стройные шасси. Без преувеличения можно сказать, что внешние формы опытной 103 были верхом изящества.

Несомненно, этому способствовало, что, стремясь выжать из машины максимум возможностей, Туполев обжал её до предела. Это обстоятельство вызвало несколько конфликтов. В машине было действительно тесно, ни одного лишнего дюйма, и несмотря на это «старик» требовал ещё и эстетики. Был такой случай. Вечером два зэка зашли в макетный цех. Обычно в это время там никого не было, но их поразило, что в кабине самолета раздавался треск, затем, описывая параболу, из неё вылетал какой-либо предмет и с треском падал на пол. Когда они поднялись на леса, окружавшие машину, выяснилось, что это Главный её облагораживает. Можно было расслышать, как он довольно четко, правда, вполголоса разговаривал сам с собой: «Что за бардак, понатыкали каждый своё. Не интерьер, а...! Человек здесь будет жить, работать, а порой и умирать, а они вместо того, чтобы сделать её уютной и манящей, натворили Бог знает что!» С этими словами очередная панель, щиток или пульт, жалобно проскрипев отдираемыми гвоздями и описав дугу, покидала кабину.

Если в таких случаях кто-либо говорил: «Андрей Николаевич, но ведь план, сроки, чертежи», – он резко перебивал: «А разве в плане сказано, что надо делать гадко?»

Еще раз, уже в который, принимаемся за интерьер. Появляется необходимость истребовать из производства чертежи для переделки. Об этом узнает Балашов, нас вызывают: «Это ещё что за новости, никаких переделок, что ещё за „интерьер“, выдумываете какие-то

слова, какой № чертежа этого „интерьера“, принесите его мне на стол». Но Туполев неумолим и требует шлифовки. Мучаясь и потея, захватывая вечера и часть ночи, находим новые решения. Можно было бы сказать, что тюрьма не лучшее место для поисков оригинальных решений. Возможно, но даже тут «старик» не хотел отходить от своих принципов.

Время – песочные часы, неумолимо тоненькая струйка песка отсчитывает месяцы и годы. Колонны вермахта уже продефилировали по Польше. Риббентроп в Москве. Заключён пресловутый пакт двух самых крупных тиранов. В четвертый раз они разделили многострадальную страну Коперника, Шопена и Мицкевича. Пикирующие бомбардировщики сеют смерть и разрушение, гремят оркестры «Хорст Вессель». Гиммлер строит Освенцим и Треблинку, на границах Фландрии, Эльзаса, в Арденнах – Манштейн, Гудериан, Клейст сосредоточивают клинья. Одни мы, изгои, арестанты, з/к, падлы, не понимаем ничего, но чувствуем, что мир катится в пропасть. Ввели десятичасовой рабочий день, многие радуются, меньше времени для тягостных раздумий. Самолет 103 вытащили из стапелей, состыковали и начали начинку его оборудованием. И днём и вечером десятки нумерованных конструкторов, каждый со своим «тягачом», облепили самолет так, что в него не протиснешься. Возник кризис на «тягачей». К этому времени в цехах шла работа по всем трем самолетам – 103 начинали оборудованием; пикирующую сотку собирали, а по 102 изготавливали детали.

Возвращаясь из цехов, мы рассказывали главным, что рабочие жалуются: «вызывают утром, а вы приходите вечером». Трое главных – Петляков, Мясищев и Туполев – выступили с предложением «один тягач на двух арестованных». Предложение было отвергнуто, – тягач берет арестанта под расписку, а за двумя он уследить не может! Тогда главные попросили Кутепова увеличить их количество. Оказалось, и это невозможно. Ресурсы квалифицированных исчерпаны, а для обучения собак (по-видимому это вызывалось равенством интеллектов), требовалось шесть месяцев. «Руководство» выдвинуло контрпредложение – «уплотнить время пребывания з/к в производстве». Началась спешка и неизбежные в таких случаях конфузы, последствия которых мы предвидеть не смогли. На 103-ей перепутали трубки к гидромеханизму уборки шасси, одна нога убиралась, в то время как другая выпускалась. Посмеяться и переключить, но не тут-то было. По звонку «тягача» прибыли Балашов и Крючков. «Руководство» водит по схеме пальцами и силится разобраться, на А. Р. Бонина начинают посматривать косо, он волнуется, время идет, рабочие сердятся. Не выдержав, один из них говорит: «Товарищ начальник, оставьте так, она у вас как человек разбежаться будет!»

На этот раз кризис миновал. Затем начались загадочные явления с триммерами, ни с того, ни с сего, они самопроизвольно перемещались в крайние положения. Опять разложены схемы и наморщены лбы. На этот раз дело оказалось сложнее, беднягу Л. Л. Кербера отвели к администратору тюрьмы, посадили в комнату под наблюдением попки и предложили писать объяснение. Запахло следствием, вредительством и прочим. Выручил «авангард пролетариата, рабочий класс». Один из электриков подметил, что несколько свободных «тягачей», облокотившись на обшивку, так деформировали её, что, прогнувшись, она закоротила контакты. Дождавшись обеденного перерыва, когда зэков из цеха увели и «тягачей» не было, он воспроизвел дефект и сообщил начальнику цеха, тот Кутепову, и Кербера выпустили.

Вот тут уместно рассказать об отношении к арестованным рабочего класса. Механизм вызова заключенных-конструкторов состоял в следующем: Увидев в штампе чертежа № конструктора, рабочий при надобности через диспетчера завода вызывал его в цех. Согласно инструкции, он должен был, разговаривая с ним, называть его «гражданин инструктор». Первая трещина появилась именно здесь, – иначе как по имени-отчеству рабочие к нам не обращались. Далее, обо всех изменениях, вводимых нами в чертежи, обо всех ошибках, которые они в них обнаруживали, рабочие должны были писать рапортчики. Мало того, что они этого не делали, они постоянно дружески говорили: Петр Петрович или Иван Иванович, вот здесь из своего опыта я бы Вам посоветовал то-то и то-то, – будет проще, либо надежнее, либо дешевле. Надо сказать, что при взаимоотношениях с вольными конструкторами обычно такие мелкие улучшения оформлялись так называемыми рацпредложениями, за которые полагались, хоть и ничтожные, но денежные вознаграждения. В отношении нас отказы от этих сумм были проявлением дружеского сочувствия. Здороваясь за руку, угощая папиросами, шепча на ухо: «пойдёмте в цех, мы вам там припасли сто грамм водочки выпить», наконец, предлагая отнести

домой весточку (были и такие случаи) – авангард пролетариата показывал, что и он великолепно разобрался в классовых врагах.

Приходилось задумываться, кто же все эти Кутеповы, Балашовы, Устиновы и др. – круглые идиоты, начётчики или актёры? Ведь каждый раз, когда происходили случаи, вроде описанных с триммерами или шасси, как нам рассказывали вольняги из ЦКБ, они созывали у себя за закрытыми дверями совещания лучших специалистов и часами разбирались: что это – ошибка или злой умысел?

Вспомнилось, как злополучные триммера искупили свою вину и на этот раз заставили искренне посмеяться и арестантов, и тюремщиков. Молоденькая машинистка, печатая описание самолета, во всех случаях вместо «триммер» напечатала «триппер»!

Вызванная к «руководству» (уж не вредительство ли опять?), она не смущаясь сообщила, что «триммер» для неё «терра инкогнита», в то время как с «триппером» она, хоть и теоретически, но знакома.

Был и такой случай. Вечером вызывали в цех по самолету «100» К. Б. Рогова. Влезая в машину, он ударился и рассек лоб, кровь залила лицо. «Тягач» перепугался и закричал. Подбежали рабочие, схватили его под руки и отвели в медпункт. В ЦКБ он вернулся забинтованный, поднялся переполох, и его срочно увезли в больницу Бутырской тюрьмы. К. В. рассказал, что его долго допытывал следователь, уж не попытка ли это самоубийства? Видимо, мы относились к категории ценного государственного имущества.

Успокоились все только после того, как он подписал длиннейший и подробный протокол. Самым смешным в этом эпизоде оказался «тягач». Разыскав Рогова в ЦКБ и убедившись, что никто его не подслушивает, он попросил: «Гражданин конструктор, Вы уж на меня не пишите, пожалуйста, мне от начальства здорово влетело, премии лишили! (оказывается, за „высокие показатели“ в „тягании“ они получали премию). Жена велела – ты попроси, чтобы они не жаловались». (!!!) «Они» – не жаловались.

Наконец на самолете все проверено, отлажено и опробовано. На следующий день отстыковали крылья. 103-ю вытаскивают во двор, вольнонаемный механик И. Ф. Жилин влезает в кабину и опробует двигатели. Струя от винтов срывает желтые осенние листья, они тучей носятся по двору завода. В открытых окнах сотни лиц наблюдают за первой проверкой их фетиша. Хищный фюзеляж 103-ей дрожит как англоязычная лошадь перед стартом. Улыбающийся Туполев в теплом пальто пожимает нам руки.

Наутро машину задрапировывают брезентом, завязывают, цугом выстраивают несколько грузовиков с деталями, появляется тягач-автомобиль. Ночью, пока мы мирно спим в зарешеченных спальнях, её увозят в Чкаловскую.

II

Неслучайно закончили мы первую часть на том, как машину повезли в Чкаловскую. Это был крупный рубеж нашей работы, и руководство вспомнило о том, что наряду с кнутом есть и пряник. Некоторым из эзков дали свидания.

Было предложено привести себя в достойный вид (?). Нас отвезли в Бутырки. В тюрьме мы не создатели грозных машин, а арестованные, о том дали понять тут же: «Руки за спину, лицом к стене, не разговаривать!» От такого милого и знакомого отношения мы отвыкли, но перспектива свидания заставляет молчать. Под стук ключа о пряжку ремня или оперила лестницы («внимание! веду арестованного!») по бесконечным коридорам попка приводит меня в комнату без окон, метров шести, в ней стол, три стула и песочные часы. Минут двадцать томительного ожидания. Дверь открывается и другой попка вводит жену с ребёнком. Это мой сын, которого я ещё никогда не видел. Мы здороваемся, я целую мальчика, он смотрит на меня, как на чужого. Попка переворачивает часы. За столом друг против друга – мы, у торца – попка. Жена рассказывает об их жизни, изредка он прерывает: «Об этом нельзя». О себе я почти не говорю, действительность – под замком, а вымысел – кому нужен? Наступает конец, время истекло, буквально. Жена говорит: «Сынок, сынок, попрощайся с папой». Он протягивает ручку попке. Горько, но понятно, на попке петлицы, блестящие пуговицы. Когда она поправляет, малыш с таким же безразличием протягивает ручку мне. Второй попка уводит их. Так много

ждали мы от свидания и так мало оно дало. Под бдительным оком мы сидели стеснённые, словно связанные, и 10 минут из проведенных в тюрьмах 1019800 пролетели, словно их и не было. Возвращались мы в ЦКБ-29 молча, ушедшими в себя. Вечер был тяжелый. Все разбрелись, каждому хотелось побыть одному, пережить, прочувствовать этот подарок судьбы.

Несколько дней мы ходили сами не свои, а тут ещё потрясение – освобождают петляковцев!

Самого Владимира Михайловича освободили накануне, – прямо с доклада на Лубянке о ходе испытаний пикирующей 100 отвезли домой. Слухи о готовящемся освобождении ходили уже давно, а когда он не вернулся – ожесточились. Во всех трёх спальнях далеко за полночь обсуждали, когда и кого? Подсчитывались шансы, строились гипотезы, высказывались предположения. Волновало это не только петляковцев, но и всех остальных, ведь прецедентов не было!

Утро было обычным, позавтракав, разошлись на рабочие места. Часов около 10 по ЦКБ молнией разнеслось: приехал вольный Петляков и прошел в кабинет Кутепова. Около 11, когда туда стали по одному вызывать освобождаемых, волнение достигло апогея. Вызванные не возвращались, под разными предлогами зэки спускались на третий этаж, ходили по коридорам, в надежде узнать что-либо, но тщетно.

В обеденный перерыв, когда мы сидели в столовой, освобожденных провели в канцелярию тюрьмы, и наше общение с ними закончилось. Мы не поздравили их и не попрощались. Это было жестоко, ещё более жестоким было то, что остальным не сказали ни слова. На петляковцев, оставшихся в заключении, трудно было смотреть, они ходили совершенно убитые. Свобода – химера, незримо присутствовавшая в эти дни рядом, испарилась. Что будет с ними, где они будут работать, да и будут ли работать вообще, освободят ли их в дальнейшем, увидят ли они свободу – вот мысли, роившиеся в их головах.

Всякий человеческий коллектив в любых условиях вырабатывает защитные рефлексы. Так было и у нас. Хотя прямо нам обещаний освободить после постройки машины никто не давал, все считали это само собой разумеющимся. А коль скоро так, надо работать и жить, жить и работать.

И мы жили, творили, спорили, ругались, читали, мастерили, отчаивались, смеялись. Порой это был смех висельников, порой настоящий. Нельзя же, в самом деле, вечно «стоять перед отчизной немою укоризной».

В этот день налаженная жизнь коллектива ЦКБ лопнула, словно мыльный пузырь, обнаружив действительность. Большинство зэков было москвичами, где-то рядом жили наши семьи, жили тяжело, без заработка основных кормильцев, если не впроголодь, то отказывая себе почти во всем. Вопрос освобождения для нас был не только морально-нравственной категорией, нет, он нес нашим жёнам и детям право на труд и образование, избавлял их от кличек – сын, мать, жена врага народа, – наконец, позволял им спать спокойно, не вскакивая ночью от стука в дверь.

Тяжелый был этот день, наступивший после освобождения части петляковцев. Во всех помещениях – мёртвая тишина, словно в доме потерявшего кого-то из своих близких. Трагизм оставшихся в неволе понимали не только мы, работавшие над другими самолетами, но и вольнонаёмные, думается, даже наиболее человекоподобная часть охраны.

Оставшиеся в тюрьме петляковцы были окружены всеобщим вниманием, каждому хотелось хоть чем-нибудь облегчить их участь.

Через день, ровно в 9 утра, Путилов, Изаксон, Минкнер, Н. И. Петров, Енгибарьян, К. В. Рогов, Качкачян, Лещенко, Базенков, Стоман, Шекунов, Абрамов, Шаталов, Невдачин, – сияющие, весёлые, помолодевшие, – появились на своих рабочих местах. Радостно пожимают они руки друзей, делятся впечатлениями. Но что это, на следующий день между ними, ставшими вольными, и нами, заключёнными, возникла отчужденность. Они явно избегают разговоров с глазу на глаз, взгляды потуплены, движения скованы... Что такое? В чём дело?

Причину мы узнали позднее. По плану предполагалось сразу же переместить их на 39 завод. Как и обычно, что-то не успели, и переселение пришлось отложить. Администрация всполошилась, близость «вольняг» с зэками всегда была ахиллесовой пятой системы НКВД. Теперь у Ахиллеса оказались уже не одна, а две пятки. И вот Кутепов собирает их у себя и

внушает им: освобожденные оказались не такими как неосвобожденные, общение не нужно, это не в ваших интересах, – и ещё какие-то туры на колёсах. А так как он сам понимает, что эти слова и аргументы – несусветная чушь, то и добавляет чисто по-солдатски: «не общаться, разговоры только на служебные темы», и т. д.

Тяжелая, для многих трагическая полоса прошла и медленно стала забываться. Через неделю – десять дней ритм жизнедеятельности ЦКБ пришел в норму. Из спален вынесены лишние койки, в столовой убрали пару столов, и поверхность воды стала ровной. Ничто не выдавало бури, пронесшейся над нашей тихой заводью!

Впрочем, нет, – всех смутило, когда Енгибарьян с усмешкой бросил: «Да, вот вспоминаю, как мы сытно и вкусно питались, на свободе так не поешь!»

В газетах, которых мы лишены, но которые «вольняги» приносят регулярно, сплошная муть! Молотов рядом с Гитлером в Имперской канцелярии, Риббентроп и Сталин в Кремле. Как это понять? Куда направлена пресловутая «генеральная линия», весьма смахивающая на броуновское движение? Кто в кого будет «диалектически» перерастать – мы в фашизм или он в нас? Голова раскалывается от всех этих мыслей, они ворочаются, как чугунные шары, но вот беда, безрезультатно.

Альянс, дружба, а нас торопят, стране нужны пикировщики: в подвале делают бомбоубежище; приходят на работу заплаканные девушки – милого призвали в армию; в каптерку шараги привезли противогазы; живущие на дачах по Белорусской и Виндавской дорогам жалуются – ночью нельзя спать, гонят эшелоны с танками, пушками! Слухи, слухи, слухи – и только. Правительство – «все для человека, все во имя человека» – молчит, информации никакой.

В Чкаловскую прилетели Юнкерсы Ю-87 и Ю-88; Мессершмиты ME-109 и ME-110, Дорнье ДО-217, Хейнкель-111, штурмовик Хеншель, связной «физелершторх», Фокке-Вульф – «рама», подаренная одним вождём другому, возможно, не без задней мысли: «посмотрите, чем мы собираемся вас бить». Хищные машины со свастикой на килях (!!!) выстроены на линейке, вот она – боевая техника, разгромившая Польшу, Голландию, Бельгию, Францию и Норвегию, но пока поломавшая зубы на Англии.

Нас везут осматривать. В самолетах много интересного, что без угрызений можно позаимствовать. Осматриваем, эскизируем, беседуем с персоналом, который эксплуатирует и летает. Он хвалит, обращает наше внимание на ряд разумных конструктивных решений.

Время летит незаметно, наступает обед, мы голодны, Крючков исчезает, затем все улажено, военные ведут в гарнизонную столовую нас. Как известно, военные столовые в демократической стране делились на бездну категорий. В Чкаловской их было пять: для сержантов, лейтенантов, капитанов и майоров, подполковников и полковников и, наконец, для генералов. То ли потому, что она была более изолирована, либо НКВДэшникам было приказано считать нас генеральским эквивалентом, так или иначе, но нас повели в неё. Когда мы вошли, за одним из столиков мирно беседовали три генерала: П. А. Лосюков, С. А. Данилин, Н. П. Шелимов. Увидя А. Н. Туполева и нас, генералы поднялись, поздоровались, и стали ухаживать за нами. Рассаживали, интересовались впечатлениями о немецких машинах. В их действиях сквозили неловкость ситуации, скованность от присутствия Крюčkова (попок оставили за дверью), смущение. Опять столкновение с этой несурaziцей между лозунгами и действительностью. В душе они истину понимали и врагами нас не считали, но по службе присутствовали на собраниях, где народ оболванивали байками³⁴ о продаже чертежей за границу. Шёл общий, достаточно непринужденный разговор, когда А. Н. Т., неожиданно обращаясь к Лосюкову, сказал: «Вот, Прохор Алексеевич, удостоился, осмотрел ME-110, увидел „свою машину“. Все замолчали, каждому было ясно, на что он намекал. Крючков явно взволнован, что будет дальше? Но Туполев замолчал. В маленькой комнате возникло удручающее состояние. Обед подходил к концу, когда генералы встали, чтобы уходить. Данилин и Лосюков подошли к старику и крепко пожали ему руку.

Этот инцидент был знамением эпохи. Видели, ужасались, но молчали. В драматической

³⁴ **Байками** – здесь в смысле наглой и заведомой лжи

же ситуации неожиданной встречи искренность брала верх, люди своих чувств скрывать не могли и проявляли их, не задумываясь.

Версия о якобы проданных Туполевым чертежах была макиавеллевской работой НКВД. Она хоть как-то объясняла арест АНТ. Нужно сказать, что самолеты с разнесённым оперением, как у ME-110 и ТУ-2, путали не только дилетанты, но даже зенитчики, довольно успешно пытавшиеся сбить несколько ТУ-2. Для обывателя же они были тождеством, и многие из нас десятки раз сталкивались даже после войны с глубокой убеждёностью, что именно так и было.

Еще через пару недель вновь едем в Чкаловскую, самолет состыковали и его нужно готовить к первому вылету. АНТ создает «оперативную группу» по летным испытаниям, куда он вводит начальников всех конструкторских бригад, а в качестве ведущего – А. М. Черемухина.

Поездки наши проходили по стандарту. Во двор КОСОСа подавали большой автобус. Задний ряд сидений занимали «попки», затем, пересчитывая, по одному впускали эков, на передних сидениях рассаживалась вторая группа попок, а рядом с шофером – Крючков. Туполев имел постоянное место в правом переднем углу. Между ним и дверью на откидном сиденье сидел один из охранников. На всем пути мы с оживлением рассматривали в окна жизнь города, природу, в автобусе была эрзац-свобода, решеток не было, мы как бы окунались в жизнь свободного города...

Здесь я забегу вперед. В одну из поездок, весной, когда по промоинам бежали ручьи, на потолке автобуса весело мельтешили солнечные блики, яростно чирикали воробьи и через открытые окна вливался бодрящий весенний воздух, – в самой гуще площади Преображенской заставы у нас прокололась шина. Возникла драматическая ситуация! Ведь выпустить на улицу нас нельзя! Посоветовавшись, попки вылезли сами и расположились вокруг, дверь осталась открытой. Хотя все они были в штатском, оттопыренные пистолетами зады не ускользнули от внимания мальчишек. Стайка их сперва робко, а потом все нахальнее крутилась вокруг нас. Наконец, один из них сунул голову в дверь и предерзко заметил: «А мы знаем, кто вы». Сидевший первым АНТ заинтересовался: «Ну, кто же?» Не смущаясь его патриархальным видом, мальчишка бросил: «Жулики!» Часто после этого АНТ с грустной усмешкой звал нас: «Ну, жулики, пошли» или «давайте-ка, жулики, обмозгуем», – видимо озорник ранил его. Через много лет мы группой ехали в его ЗИМе, был мартовский день и на деревьях на набережной Яузы шумели и дрались воробьи. «А помните, как нас жуликами обозвали? Ведь метко подметили, а?»

Но вернемся назад, в осень. Машину по первой пороше выводят на поле, колеса прочерчивают по мягкому снегу ясные, четкие следы. М. А. Нюхтиков в кабине один пробует двигатели, винты гонят облака снега. Наконец все опробовано и старик кричит ему «с Богом!» Нюхтиков дает газ, машина трогается и исчезает в облаках мягкого снега. Проходит несколько минут, и стремительная, красивая и хищная 103-я появляется в конце бетонки. Вот Нюхтиков разбегается, тормозит, вновь разбегается. Прделав эту операцию три раза, он заруливает на стоянку. В нашей группе споры – оторвался или нет? Десятки самолетов проходили свою первую рулежку на наших глазах, но не было случая, чтобы такой спор не возник.

Нюхтиков подрулил, выключил моторы, уютно потрескивают остывающие на морозце выхлопа. Он спускается по лестнице: «Все в порядке, готов к вылету». Рапортующий арестанту полковник ВВС – тоже неплохо! Для первого вылета самолета нужна куча бумаг – сто куч. Несколько дней АНТ, вызывая то одного, то другого из нас, разбирается в манускриптах, чтобы на каждом из них поставить 011.

Как дети, играющие в таинственное, верят, что если Бог захочет, то палка выстрелит, взрослые дяди из НКВД подозревают, что так может быть, и для отпущения грехов страхуют себя бумагами со штампами 011.

Наконец, все формальности соблюдены, запрошен прогноз погоды, назначен день вылета. Взволнованные до последней степени, едем в Чкаловскую и мы. Наш неторопливый автобусик одну за другой обгоняет роскошные машины с «руководством». На этот раз отброшена инфантильность и на сладкий пирог со всех сторон слетаются чёрные, большие и жирные мухи.

Нюхтиков и штурман Акоюн надевают парашюты и, сосредоточенные, молчаливые, занимают свои места. Вероятно, хотя он потом отрицал это, идти в первый вылет на машине,

спроектированной «врагами», волнительно. А может быть, он никогда в это не верил? Чужая душа – потемки. Запущены двигатели, хищное тело 103-й рвется в воздух. Нюхтиков поднимает руку, мотористы вытаскивают колодки, и машина медленно движется на старт.

Вслед за ней спокойно, не торопясь, шагает АНТ, и такова внутренняя сила этого человека, что никто его не останавливает и никто не идет его сопровождать. Он идет наискось поля, подходит к полосе и останавливается, и мы твердо знаем, что где-то рядом самолет оторвется. Так всегда, при каждом вылете. Что-то сейчас в голове этого одинокого пожилого человека? Жена – в тюрьме, дети – неизвестно где, сам он в ЦКБ, а его творение, от которого зависит так много, сейчас уйдет в небо.

Гул моторов нарастает. Нюхтиков отпустил тормоза, самолет набирает скорость, отрывается и исчезает в осенней дымке. И тут напряжение, державшее нас взвинченными, спадает, и все становится удивительно будничным. Ну и что же? Еще один самолет вылетел.

Через двадцать минут машина очень спокойно заходит на посадку и подкатывает к группе собравшихся начальников НКВД и ВВС. Мы в стороне, и нас просят не подходить. Выслушав экипаж, начальники в лимузинах отправляются в Москву. Теперь летчики рассказывают нам. Они довольны. Нюхтиков отмечает простоту пилотирования. Грузят в автобус и нас. «Не надо оваций» – как говорил все тот же Остап Бендер.

Когда мы вернулись, выяснилось, что все эки ждали нас почти как освобождения. Наш отчет вызвал бурю восторгов. Поздно вечером, когда страсти поулеглись, все работавшие на 103-ей собрались в дубовой спальне. Не было речей, вина, тостов. Была потребность всем вместе поздравить своего шефа. Хотя большущее окно в решетках, в коридоре неслышно ходит попка, более свободной и теплой дружеской беседы я не помню.

Испытания шли хорошо. На четвертом или пятом полете сняли максимальную скорость. В ангаре, где был филиал шараги, для нашей работы была отведена маленькая комнатка. В ней шли совещания, разборы полетов, во время которых туда набивалась масса народу. Тесноте способствовали «тягачи», ведь у каждого из нас был «свой». На этот раз «руководство» предложило им выйти, максимальную скорость охране не решились доверить. Ведущий от военных, полковник Муриц, волнуясь и, как обычно в таких случаях, немного заикаясь доложил: 643 км. Это была фантастическая цифра – ЛАГГ, МЕ-109, МИГ-1, Харикейн – все имели меньшую. Надо было видеть лицо старика в этот момент. Радость, гордость и такое озорное мальчишеское «знай наших!» сияли на нем. Это был его успех, успех человека, сумевшего переубедить Берия заняться вместо призрачного ПБ-4 реальной и нужной машиной. Нашлись скептики: не шел ли Нюхтиков со снижением. Заходы на мерной базе повторили несколько раз, результат тот же. «Шаражная» бюрократическая машина пришла в движение. Кутепов, прихватив Балашова, повез материалы Кравченко. Тот всеподданнейше доложил автору «Развития большевизма в Закавказье». Последний, по слухам, стрелой помчался к «корифею». С трепетом ждали мы развития событий, но рты «руководства» не разверзались. Через пару дней в ЦКБ появились «вольные» технологи из Казани и Куйбышева с крупных заводов, расположенных там, и только от них мы узнали, что Сталин принял решение строить 103-ю в массовой серии. Более того, он назначил срок выхода первых самолетов, и срок этот невелик – один год.

Мы ходим именинниками, видимо, не сегодня-завтра занавес поднимется и для нас. Ведь группу Петлякова освободили сразу же после решения о серии! Призрачная свобода становится реальностью. Период подавленности и уныния сменяется другой крайностью, – веселье, оптимизм, улыбки. Некоторые чистят и гладят одежду, иногородние узнают у вольных расписание поездов, с какими ехать домой. Радость захлестнула и вольных сотрудников, – нас поздравляют, приглашают в гости, рассказывают, какое вино закуплено, какие пироги пекут их жены.

Проходит день, второй, неделя, но все остается, «статус кво», более того, поползли ХУСы³⁵. Первый удар нанесли мотористы: у А. А. Микулина двигатель не заладился и в серию не пойдет, его нужно заменить на 42-й, а данные этого двигателя похуже. Второй пришел от

³⁵ ХУС – сокращенное от «ходят упорные слухи»

военных: насмотревшись на немецкие машины, они твердо настаивают на том, чтобы экипаж был сосредоточен в одной кабине. Очередная смена доктрины. Совсем недавно на макете 103-й отмечалось как достоинство, что он рассредоточен и тем самым обеспечивается живучесть машины, теперь настаивают «для обеспечения живучести разместить экипаж в одной общей кабине». Все тот же Остап Бендер говорил в таких случаях: «Здравствуйте, мама, я ваша тетя!»

Идут совещания, где-то кто-то что-то решает, мы ждем. Наконец, соломоново решение принято. «Чтобы не обижать петляковцев, как говорят остряки, решено делать в качестве эталона для серии вторую машину, которую назвали 103-5. На 103-5 штурман переносится вперед к летчику, ставятся двигатели АМ-42, добавляется ещё одна оборонительная стрелковая точка, увеличивается ёмкость баков и предусматривается наружная подвеска двухтонных бомб. „А в остальном, прекрасная маркиза, все хорошо, все хорошо...“

Самое пикантное состоит в том, что сроки сдачи чертежей заводам не меняются, нельзя «огорчать Иосифа Виссарионовича», а если попросту – бояться доложить, ведь могут полететь головы, не наши, которые стоят дешево, а свои собственные, «а это всегда неприятно», как поется в песенке.

Понимая, какой это удар для эков, «руководство» пускает «парашу»³⁶ – освобождены мы будем, как только 103-5 покажет свои лётные данные.

Несмотря на эти посулы, подъём, царивший среди эков последние дни, сменяется не менее острой депрессией. Людей словно подменили. Пустяковые вопросы, решавшиеся вчера походя, превращаются в квадратуру круга. Кабина никак не может скомпоноваться, обводы меняются ежечасно, не лезет на своё место мотор, поползла центровка, нужно новое шасси, изменения увеличиваются и растут, как снежный ком. Старик сидит в бригаде Егора до глубокой ночи, технические конфликты перерастают в личные, дружеское сообщество способных людей превращается в сборище неврастеников, все летит к черту, налицо угроза полного развала.

Чувствуя трагизм обстановки, АНТ идет на беспрецедентный шаг. Вечером собирает собрание всех эков, участвующих в проекте 103, – разумеется, это делается нелегально. Выставлены свои «посты», «папа» очень подробно изложил все перипетии, вызвавшие изменения, информировал о собраниях, куда его приглашали, и о принятых там решениях, а закончил так:

«Нас не информируют, нам приказывают, однако, только осёл может не видеть, что дело идет к войне. Не менее четко вам ясно, что никто, кроме нас спроектировать нужный стране бомбардировщик не может. Вероятно, я буду прав, если скажу, что мы любим свою родину не менее других и, наверное, больше, чем те, кто нас собрал здесь. Условия трудные, а если отрешиться от личных огорчений и взглянуть шире, – трагические. И понимая все это, я ставлю перед вами задачу, которую кроме вас, никто не выполнит. А вы, – я знаю, что вы выполните, на то вы есть вы. Мы должны вложить в 103-ю максимум своих способностей и знаний, больше того, максимум таланта. Давайте в последний раз сожмем зубы и решим эту задачу. Времени у нас в обрез, надо успеть. В этом залог освобождения. Нельзя нам к войне оставаться арестантами, нельзя воевать в цепях».

Расходились мы молча, уж очень тяжела была ответственность. Через день Кутепов с усмешкой спросил А. Н. Туполева: «Что это вы за собрание устроили, в профсоюз выбирали, что ли?» Кто-то успел уже продать.

С этого дня мы работаем до глубокой ночи. «Руководство» не протестует, более того, часам к 11 вечера в столовую приносят простоквашу, чай, хлеб, масло. «Вольняг» перевели на обязательный десятичасовой рабочий день, большинство воскресений они также работают. Перед начальством не выскажешься, и они жалуются нам: «Жить все труднее и труднее, продукты постепенно исчезают, надо стоять в очередях, а времени нет». В народе зреет

³⁶ **Параша** – сосуд для нечистот, устанавливаемый в камере тюрьмы. Кроме этого, на арестантском языке – слух

уверенность в неизбежной войне. Люди понимают это нутром, они ждут каких-то убедительных слов от партии, от правительства, но их нет!

В один из таких вечеров, когда работалось необыкновенно хорошо и легко, скрипнула дверь, но вместо попки в зал вошел главный. Он подошел к освещённому столу, пододвинул стул и, поджав под себя ногу – его любимая поза – присел.

– Работаешь? – спросил старик.

– Да, вот заканчиваю узлы 103-5.

– Всем ты хорош, только воняешь своим табачищем, – надо сказать, что АНТ не выносил табачного дыма, ибо всю жизнь болел лёгкими. Щадя его здоровье, мы никогда не курили в его присутствии, и я притушил папиросу. Повертевшись на стуле, он устроился поудобнее и замолчал. Всем нам давно хотелось узнать подробности о его аресте, – как шло следствие, пытали ли его, в чем его обвиняли или так же, как большинству, предложили самому выдумать что-нибудь подходящее? Но для подобного разговора нужна была соответствующая обстановка, если хотите, должна была возникнуть хотя бы и преходящая близость, интимность. В сутолоке нашей жизни этого настроения не возникало, а тут словно слетел тихий ангел, и ээк рискнул спросить его об этом. Вначале словно нехотя, затем все более доверчиво, но очень грустно, он заговорил:

– Ты в какой камере сидел?

– В пятьдесят седьмой.

– Ну вот, а я в пятьдесят восьмой. Знаешь, 58 для меня роковое число: 58 статья, 58 камера, 58 машина – ведь 103-я это моя пятьдесят восьмая. Меня долго держали на Лубянке в одиночке. Потом перевели в Бутырки, стало и легче и труднее. Все-таки кругом люди... Но именно здесь (возможно, это было подстроено следствием) я через одного арестованного узнал, что Юлию Николаевну (жену А. Н. Туполева) арестовали. А где Ляля и Лёша?.. Нет, меня не били, только подолгу держали на стойке, а ведь мне тяжело, я грузный. Стоишь, а следователь бубнит своё: «Пиши, блядь, кому ты продал чертежи!? Сколько тебе заплатили? Пиши, не стесняйся, твои дружки Архангельский, Сухой, Петляков, Мясищев давно раскололись³⁷ и продали тебя. Один ты упорствуешь, колись, самому легче будет».

Знаешь, такой тупой, ограниченный маньяк, долдонит своё, а я стою, ноги болят, глаза закрываются, спать хочется, стою и думаю: кажется, всю жизнь только и делал, что строил для них самолеты, нет, не для них, для своей страны. Конечно, были просчеты, не все удавалось, но ведь не со зла. Знаешь, я очень палки люблю строгать ножом. Строгаешь, строгаешь, иной раз такую мерзопакость выстругаешь – оторопь возьмет, плюнешь и выбросишь. Так ведь это палка, а самолет-то посложнее. А потом ты-то не знаешь, дадут задание, а потом давай уточнять. Баранов³⁸ – одно, Рухимович³⁹ – другое, Алкснис – своё, Ворошилов – своё, Орджоникидзе – опять что-то новое и, наконец, доложат, – тут он поднял глаза и палец к потолку, – а оттуда ещё что-либо совершенно неожиданное. И вот, когда посмотришь на вывезенную на поле готовую машину, видишь, что достругали её до ручки, остается только выкинуть. Конечно, просчёты были, – он вдруг оживился, – а ты думаешь, у Митчела, Фоккера и Мессершмита их не было? – Тут взгляд его потух. – Ну да ладно, стоишь и думаешь: «Прости им, бо не ведают, что творят». Нет, нельзя этого простить, нельзя, – убежденно сказал он. – И все-таки я верю, что все это станет гласным и даже на моей жизни. А ты веришь?

– Хотел бы, Андрей Николаевич, но не верится.

– А ты верь, без этого нельзя, не вытянешь, наложишь на себя руки, – закончил он, встал, грустно улыбнулся, хлопнул ээка по лбу, и пошел мелкими шагами, загребая правым плечом вперед.

Было до слез жалко глядеть на удаляющуюся фигуру старика-конструктора, самолеты

³⁷ Рухимович – нарком оборонной промышленности

³⁸ П. И. Баранов – начальник Главного Управления Авиационной промышленности

³⁹ Рухимович – нарком оборонной промышленности

которого были основой военно-воздушных сил страны все предвоенные годы, старика, превращенного негодьями из НКВД в преступника, потерявшего все – семью, веру, друзей, – все.

Боль, разочарование, злобу и гнев будили произвол, бесправие, надругательства над всем святым, прикрываемые ханжескими «человек – это звучит гордо», «человек проходит как хозяин», «самое ценное для нас это люди», «все для человека, все во имя человека» и прочими фарисейскими воплями маньяка и шизофреника, добровольно обрекшего себя на заточение в Кремле.

Но жизнь есть жизнь, и работы в ЦКБ-29 идут своим чередом. Мы вкальваем по 103-5, как и обычно. Постепенно все утряслось, и чертежи уходят в производство. График их сдачи постепенно краснеет (красным К. П. Боровский, наш плановик, закрашивает выполненные работы). Утрясся даже наиболее сложный вопрос с прицелом штурмана. На его новом рабочем месте в передней кабине, где он посажен как бы на втором этаже, длины оптической колонки не хватало. Несмотря на все старания «руководства», НКАП, куда входил завод, делавший прицелы, категорически отказался его удлинить. Помог С. И. Буяновер, главный конструктор завода.

Вызванный к нам и повстречавшийся с арестованными Туполевым и Надашкевичем, которых он глубоко уважал, С. И. неимоверно расстроился и поклялся: «А. Н., А. В., если бы я знал! Для вас я сделаю это мгновенно!» И сделал.

Закончилось формирование четвертого бюро Д. Л. Томашевича, и он приступил к проектированию фронтового истребителя, проект 101.

Далеко продвинулся В. М. Мясищев. Проект их машины был утверждён, состоялась макетная комиссия, и постройка 102-ой шла полным ходом. Все шло удачно, никаких туч на горизонте эков не было, треволнения, вызванные освобождением петляковцев, улеглись и ничто не омрачало нашу размеренную, как в монастыре, жизнь. В сборочном цеху вытащили из стапелей новую морду 103-5 и мотогондолы, состыковали машину, и началась её начинка. Эстетически она по сравнению с 103-й была менее приятной. Агрессивное начало в первой, уступило место менее выразительным формам. Мы даже иронизировали: «Заимствование у немцев, агрессоров, признанных всем миром, деагрессировало 103-5».

Как-то к вечеру обнаружилось, что ряды наши поредели, в неизвестном направлении увезли Круткова, Румера и Сцилларда. Пошла молва, что в лагерь, за нарушение нравственности. Серьезные эки были возмущены: «Побойтесь Бога, Юрию Алексеевичу скоро 70 лет, Осип Борисович убежденный женоненавистник, а Карлуша только и говорит о жене и детях».

Потом произошёл скандал между эком И. Е. Свет и начальником тюрьмы из-за какой-то вздорной чепухи и «батюшку Света», как мы его звали, отправили в карцер Бутырской тюрьмы на 10 дней.

Вероятно, было много и других событий, но они забылись. Арестантская память всего болезненнее реагировала на всякого рода перемещения заключенных.

Наконец, закончили и 103-5, опять гонка двигателей во дворе, опять ночью закутали её брезентами и увезли на Чкаловскую. Весной, когда клейкие листочки повылезали из почек, щебетали птицы, а летное поле покрылось изумрудной зеленью, ушла в первый полет и она. Вернувшись в ЦКБ, мы говорили, что вылет второго «вредительского самолёта» менее волнителен, чем первого. Надашкевич сардонически изрек: «Подождите сэры, когда вам будет по шестьдесят и вы выпустите в полет свой двадцатый вредительский самолет, будете вовсе спокойными». Нюхтиков и Акопян похвалили машину, хотя скорость её была на 30-40 км меньше. Начались будни летных испытаний. Был уже 10-й или 12-й полет, когда вечером по ЦКБ разносится слух: катастрофа со 103-5. Опять смятение и пессимизм, наряду с желанием разобраться в чем дело; лезут мрачные мысли – опять следствие, опять начнут таскать. Наутро в Чкаловской выясняются подробности. Нюхтиков выпрыгнул с парашютом, Акопян погиб. По словам Михаила Александровича, загорелся мотор, несмотря на принятые меры, пожар разрастался, и он принял решение покинуть самолет. Акопян, видимо, зацепился парашютными лямками и погиб. Машина упала в Ногинских лесах и сгорела...

Теперь уныние в рядах КБ-103, призрачная свобода опять растаяла, тучи сгущаются, по

нашему мнению, уже даже дети понимают, что война не за горами, но даже отъявленные пессимисты не подозревали, что за кунштюк выкинет с нами судьба.

В Чкаловскую отвезли дублер 100. Для её испытания назначен экипаж: летчик Хрипков, штурман Перевалов. В одном из полетов в кабине возник пожар, было это на взлете, и Хрипков вынужденно сел сразу же за забором аэродрома, на поле, где на несчастье гулял детский сад. Погибло несколько детей. Экипаж и машина побиты. Раненых Хрипкова и Перевалова арестовали и увезли в больницу. Началось следствие. Вл. Мих. и его коллеги ходят мрачные до предела, вольняги рассказывают, – подозревают злую волю. Зэки отстранены. В ЦКБ возят разного рода экспертов, профессоров из МВТУ и Энергетического института. Возникает совсем глупая версия о статических зарядах, возникших будто бы от неграмотной металлизации оборудования. Дело запутывается, истинная причина начинает тонуть в заумных предположениях, гипотезах и т. д. Всерьез дискутируются величины возможных потенциалов, петляковцы волнуются, с них снимают показания, начинают приставать с требованиями рассказать, как они организовали эти заряды, начинает пахнуть типично НКВДистскими штучками, вроде: «какая иностранная разведка поручила вам...» и т. д.

По счастью, на привезенной машине борттехник обнаруживает течь бензина у манометра топлива, стоявшего над переключателем шасси. Всё становится на места, экипаж освобождают, арестовывают двух слесарей, машину ставят на ремонт, показания экспертов и зэков прячут в папку на Лубянке (могут ещё пригодиться). Все приходит в норму, буря улеглась. Слесарям за вредительство дают по 10 лет.

Вначале поползли слухи – авария с 100-й, катастрофа со 103-й, руководство НКВД сомневается в работе ЦКБ-29. Что это – случайность или злой умысел? Оправданно ли наше существование? Вольняги проговариваются – многих из них вызывают с требованием попристальнее вникнуть в нашу работу, настроения, разговоры. Мы замечаем, что нет-нет куда-то вызывают отдельных зэков, возвращаются они помрачневшими, молчаливыми и замкнутыми. В воздухе чувствуются назревающие события. Мрачны все, даже старик ходит сам не свой. Так проходит неделя, две.

Когда состояние умов коллектива дошло до точки, после которой можно было ожидать чего угодно, в ЦКБ привезли А. Д. Швецова. Он, Кутепов и Туполев уединились, изредка в кабинет вызывали С. М. Егера. Вечером в спальне А. Н. объявил нам: «Мотор АМ-42 признан бесперспективным, строиться в серии не будет. Принято решение ставить на 103-ю моторы воздушного охлаждения АШ-82. Самолет с ними получил обозначение 103-В и в таком виде запускается в серию. Срок на переделку – два месяца». На вопрос, а когда же освободят, он мрачно и зло ответил: «Вы что, не видите, что за бардак?»

Итак, как в популярной песенке времен гражданской войны: «Что за прелесть, что за сласть – за пять дней шестая власть!»

Расчетники считают день и ночь, – и всё-таки плохо! Лоб у АШ-82 гораздо больше, чем у АМ, скорость машины деградирует: 643 км у 103, 610 км у 103-5, на 103-В мы сползаем к 560–580. Новые мотогондолы, новая система управления, снимаются водяные радиаторы, спрятанные на 103-й в туннелях центроплана, опять ползет центровка, опять куча неизвестностей.

Моральное состояние заключенных, работающих над 103-й, таково, что на этот раз общее собрание созывает сам Кутепов; его бессвязный лепет и заклинания, что так нужно, мало кого трогают, и он, и старик это прекрасно понимают. Нужен какой-либо «форс-мажор».

На следующий день Г. Я. Кутепов собирает начальников бригад и заверяет, что: «после первого вылета он лично гарантирует...», увидев недоверие и скептицизм: «примет меры, поставит вопрос, надеется, уверен...» – и откровенно зарпортовался.

Старик перебил его:

«Григорий Яковлевич, не надо, они прекрасно понимают, что от вас это не зависит. Скажите своим руководителям, что мы 103-В сделаем, – тут он обвел своими руками всех нас и голос его дрогнул, – но скажите им, нельзя бесконечно обманывать людей, даже заключенные должны во что-то верить».

Он встал, оглядел «руководство» и бросил: «Пойдемте, друзья».

Уже в дверях, обернувшись, он сказал: «Веру (так сразу обозвали арестанты 103-В) мы сделаем, но дальше...» – что дальше мы и не узнали, ибо сказано это было уже без нас.

Аврал. Все бригады помогают мотористам. Теперь мы не уходим в спальни раньше часа ночи. Поправ все каноны, старик добился, чтобы производство работало по белкам 39. Еще только-только вырисовываются общие решения, как плазовики наносят обводы на плаз, и приспособленцы проектируют стапели. Две недели без перерыва идет эта сумасшедшая работа, когда 15 июня появляется пресловутое сообщение ТАСС о советско-германском альянсе.

Много бед наделало это воистину вредительское сообщение. В потоке лжи, заполнившем нашу мемуарную литературу, светлым пятном звучат слова Л. М. Сандалова: «Выступление притупило бдительность войск... Командиры перестали ночевать в казармах. Бойцы стали раздеваться на ночь» – а ведь это говорится о гарнизоне Брестской крепости. У нас же в ЦКБ, в глухом тылу, заключенные вздохнули с облегчением: значит, война не так близка, значит, успеем сделать 103-В. Все понимали, что никакой это не ТАСС, что написано оно самим Сталиным, и такова была вера в его непогрешимость, что, придя 16-го на работу, вольняги говорили: «Слава Богу, не надо закупать продукты, теперь все силы на 103-В».

Прошла неделя. 22 июня был солнечный воскресный день. Вероятно под впечатлением сообщения ТАСС, большинство вольнонаемных разъехалось за город. В огромных залах ЦКБ, почти пустых, только там и тут работают заключенные. За окнами праздничный спокойный город, в открытые окна из парка ЦДКА доносится музыка. Радио у нас в тюрьме не работает, попки с нами на общественно-политические темы не разговаривают, мы трудимся спокойно.

Часов в двенадцать мы заметили, как музыка оборвалась, и к репродукторам на улицах и в парке устремились люди. Вот уже толпы их стоят, подняв лица к громкоговорителям. Улицы вымерли, из трамваев выскакивают люди, что-то непоправимое опрокинулось на столицу. Схватившись за решетки, мы силится понять, услышать, что там? Забыв, что нас следует отгонять от окон, с нами и охранники.

Война!

Трудно передать состояние, которое нас охватило, – это крах, все развалилось и погибло. Растерянные эки совершенно не знают, что делать, что их ждет. Ложимся мы запоздно, уверенные, что ЦКБ расскасируют и всех разошлют по лагерям. Думается, это не было стадной паникой, нет, скорее, железной логикой. Нельзя же в самом деле предположить, что новейшее оружие для борьбы с врагом проектируют и строят те самые государственные преступники, которые совсем недавно продавали чертежи этого оружия – и не кому-нибудь, а немцам!

С трепетом ждали мы утра 23-го июня, что оно нам принесет? Это было поразительно, но оно не принесло ровным счетом ничего. Впрочем, неверно! Наутро попки пришли в форме, с оружием и противогАЗами. Позднее противогАЗы раздали и нам! Пришедшие на работу «вольные» ничего нового не принесли. В газетах, которые стали проносить без утайки, тоже, кроме речи Молотова, – ничего!

Через неделю мы поняли, что сохранен «статус-кво». Плохо одно, появились сразу же Минское, Даугавпилское и прочие направления. Очень быстро стало ясно, что из пресловутых лозунгов «ни пяди своей земли не отдадим никому» и «малой кровью и на чужой территории» – не получилось ничего, а это могло повернуться, как и обычно в таких случаях, репрессиями. Ухудшилось питание. Потом стали клеивать стекла. Когда появились Смоленское и Киевское направления, нас заставили рыть во дворе щели и перестраивать склад старой дряни в бомбоубежище. Для нас, немного разбирающихся в самолетах и бомбах, занятие это было очевидно бессмысленным и кто-то предложил запеть – «вы сами копали могилу себе, готова глубокая яма». Затем ввели светомаскировку, в ЦКБ привезли гомерическое количество черной байки, и вместе с вольнонаемными мы занялись изготовлением штор.

По настоянию эков Кутепов распорядился повесить громкоговорители и вывешивать «Правду» и «Известия».

Облегчения это не принесло, и без того было ясно, что армия отступает. Описания отдельных героических подвигов солдат и офицеров радости не приносили, слишком мрачен был общий фон. Мы понимали, что печатать их нужно, но понимали, почему нас так легко бьют и почему область за областью мы отдаем. Поползли слухи об эвакуации, к середине июля она

стала очевидной. Теперь, наряду с работой над чертежами, зэки после шести вечера переоблачались в прозодежду, упаковывали все в ящики и сносили их в сборочный цех. Охрана и конвоирование превратились в чистую оперетку. Вот четверо зэков несут тяжелый ящик, за ними шествует здоровый попка. Навстречу другая, освободившаяся от своего ящика, четверка со своим попкой. Один из несущих явно слабеет, тогда из встречной партии кто-то становится на подмогу. В одну сторону идут трое, в другую – пятеро, и ничего. Как тут не вспомнить, что производство 100, 102, и 103 несколько месяцев тормозилось только потому, что тягач «расписывался за арестованного» и «не мог уследить за двумя».

В ночь с 21 на 22 июля на Москву был совершен первый налет. Мы мирно спали в своих опочивальнях, когда завывли сирены и встревоженные попки, ворвавшись к нам, завопили: «Тревога, одевайтесь, в бомбоубежище!» Поднялось неопишное столпотворение: полуодетые, с бессмысленно схваченными ненужными вещами, зэки ринулись по лестнице во двор. Топот ног, крики попок, потерявших своих подопечных, египетская тьма, растерянность. Кое-как собрались в своей могиле-убежище, потолок которого не то что бомба, ведро с водой пробьет.

Минут через пятнадцать после того, как все собрались, пришел АНТ полуодетый и босой на одну ногу: «Не нашел одного башмака, какая-то сволочь в панике схватила». Он был крайне раздражен бессмысленностью запикивания нас в погреб и униженностью своего внешнего вида. Попка, который привел его, являл собой квинтэссенцию страха, видимо, на лестнице и во дворе ему здорово досталось от арестанта. Надо сказать, что охранники, а впрочем и «руководство» ЦКБ, побаивались его здорово. Наверное, это объяснялось разницей в интеллектах: с одной стороны незаурядный талант, с другой – ничтожество. Играло роль и третирование. Когда, облазив в сборочном цеху весь самолет и не найдя своего тягача, он к удовольствию всех рабочих и вольных конструкторов зычным голосом кричал: «Эй, который тут мой, давай сюда побыстрее, я пошел в ОКБ, иди за мной и не теряйся, мне тебя искать несподручно», – это производило впечатление.

В конце июля Андрей Николаевич исчез. В последний раз его видели после обеда в кабинете Кутепова. К ужину он не пришел, ночью его койка оставалась свободной. Опять волнение и разговоры. К чести своих коллег нужно сказать, что причин для волнений было за последние месяцы больше, чем достаточно. В 10 часов следующего дня единственный «вольный зэк», как мы окрестили Н. И. Базенкова, освобожденного с группой Петлякова, сказал, что А. Н. Туполева освободили, что он дома с семьей и что, видимо, пару дней он на заводе не будет. Сложные чувства обуревали зэков. Все они были безумно рады, что старика освободили, и у всех у них возник вопрос: это хорошо, а что будет с нами?

Обстановка в нашем подразделении ЦКБ-29 характеризовалась к моменту освобождения А. Н. Туполева так: испытания 103-й были закончены, всем было ясно, что это выдающийся самолет, однако все понимали, что моторов для него нет. 103-5 разбился, но опять-таки моторов для него нет. 103-В: чертежи мы закончили, детали готовы, самолет собирают, готов он будет через месяц-два. Исходя из этого, все основания рассматривать нас, как мавра, который, сделав своё дело, может уйти... Весь вопрос – куда идти мавру?

Чертежи самолета готовы, через некоторое время его соберут, затем военные летчики его испытают, а энский серийный завод будет строить. Наблюдение над серией будут осуществлять «свободные» Туполев и Базенков вкупе с вольными конструкторами.

Следовательно: «Финита ля комедия, нох айн маль», как говорил один из зэков. Подобная схема была слишком глупа, если учесть, что нам о том, что происходит вокруг, никто не говорил ни слова. Все ждали старика – казалось, только он единственный может все расставить по местам, но его нет. За все время нашей жизни в шараге это были самые трудные дни.

В обед команда – всем зэкам собраться по спальням. Молча сидят 50 человек на койках, головы опущены, глаза потухли. Безразличные, готовые ко всему. Входят Балашов, Крючков, три офицера НКВД – никто не обращает на них внимания. Балашов информирует: «Граждане, сегодня ночью ЦКБ эвакуируется. На наше КБ выделено три вагона. Разбейтесь на группы человек по 18-20. Соберите личные вещи и к 23 часам будьте готовы. Постели и питание будут обеспечены».

Робкий вопрос – куда? – остался без ответа. На другой, мучивший всех, – а семьи? – последовало: необходимые указания будут даны. С тупым безразличием все разошлись

укладываться. Молчаливые, согбенные фигуры эков пихают внезапно ставший абсолютно ненужным скарб в мешки. Наверное, так же собирается человек, которому объявили вышку⁴⁰.

В 22.30 за нами заходят попки, мы бросаем прощальный взгляд на свою спальню, где все-таки прошло два года жизни, и с мешочками и чемоданами трогаемся по парадной мраморной лестнице в новый этап своей жизни. Чем-то он кончится?

Не весело, но все-таки любопытно присутствовать при эвакуации на восток эшелонов с основной ценностью страны, мозгом её технической мысли! Темно, нигде ни огонька, у ворот автобусы, суетится охрана. Нас выстраивают, считают по головам, при свете фонарика проверяют по спискам, опять проверяют головы, и мы трогаемся. Открываются ворота, и здание ЦКБ растворяется во мраке. Вернемся ли мы к тебе, в качестве кого, свободными или зэками, будет ли это наш город, или в нем будут оккупанты?

Товарная станция Казанской дороги, эшелон, теплушки с зарешеченными окнами, солдаты войск НКВД с винтовками – куда: в Магадан, на Колыму, в Востсиблаг или другой ЛАГ, в качестве кого – строителей грозных машин или падла?

По ночному небу шарят лучи прожекторов, охрана говорит вполголоса, мрачная торжественность словно перед началом службы в гигантском храме вроде Исаакия или Христа Спасителя. Стоим гуськом у вагона. Подходит конвой, дверь с лязгом распахивают, и трое попок, пересчитывая по головам, сверяя со списком, впускают нас в вагон. Вновь лязгает дверь, слышен грохот замочной скобы и «сезам» закрылся. Тишина, никто ни слова.

Покатав нас туда-сюда – эшелон часа в три ночи трогается. Колеса постукивают на стыках, дорога «в никуда» началась.

Светает, мы сидим на тех местах, куда опустили при погрузке – бледные тени «крупнейших специалистов». В сумрачном свете раннего утра сквозь решетку один из эков прочел название станции «Куровская».

– Куда же мы едем? – спрашивает он.

– На восток, джентльмены, на восток, – отвечает наш штурман Г. С. Френкель.

Часов в 10 поезд останавливается, открывают дверь и подают ведро воды для умывания, чайник с чаем и ящик, в котором 18 паек черного хлеба и 36 кусков сахара. Двое под конвоем несут и выливают парашу. Все! Дверь закрыта, информации не получено.

В лючке, с верхних нар, видно – рядом эшелон с детьми. Потом мы узнали: из Мурманска, прямо из-под бомб, несчастных собрали в вагоны и – на восток. Маленькие испуганные мордочки с недоверием смотрят вокруг.

Пекло, на небе ни облачка, мы стоим, вагон накаляется, спутники раздеваются и ропщут. Пришлось рассказывать, как ехал в лагерь: в таком же вагоне – 48 человек, в основном, уголовники, ведро воды утром, ведро вечером, а температура +30°, рассказывать, как умер тогда один и как двое суток у нас его не брали – «сдать некуда», сказал охранник. Приумолкли, вероятно, подумалось: а быть может, и нам так придется.

Движемся медленно, на вторые сутки к вечеру проехали Волгу. Незнание, куда нас везут и что с нашими семьями, угнетает, никто не разговаривает, молча лежат с закрытыми глазами, так легче.

На одной из остановок, когда нам из воинского пункта питания принесли в ведрах щи и кашу, к вагону подошел Балашов. Его забросали вопросами, но на основные ответов опять не последовало. Его глупая физиономия оставалась непроницаемо глупой. Важно одно, если они едут с нами, следовательно, это не эшелон с заключенными, а эшелон ЦКБ, а это уже значит очень много.

Днем следующих суток рядом встал эшелон платформ с грузами, закрытыми брезентом, и часовыми. Мы быстро распознали контуры 103-В, 102-й. Значит, и завод с нами. Настроение начало медленно улучшаться. Это были объективные свидетельства.

Ночью где-то около Свердловска мы оказались соседями с эшелоном наших вольняг. Они тоже в теплушках, вся разница в стерегущем нас конвое. Стоя рядом, мы переговаривались,

⁴⁰ **Вышка** – высшая мера наказания – расстрел (Очевидно, где-то при перепечатке потерялись 2 типа. Восстановить их сейчас не беремся. – Ред.)

пока один из эшелонов не тронулся. Они с семьями, но куда едут – не знают, о положении на фронте они тоже не ведают ничего. Не правда ли – «странная война»? Правительство, забыв недавние «шапкозакидательские» декларации, забыло и о том, что 150 000 000 его подданных все же желают знать, что происходит. Вот так, изредка встречаясь на полустанках, мчатся два потока граждан, один, одетый в зеленое обмундирование, – на запад, другой, полураздетый, – на восток, и оба, как бедные дети из Мурманска, не знают и не понимают ничего!

За Уралом пошли степи, жара становится труднопереносимой, заболел Г. С. Френкель, на остановке колотим в дверь и требуем врача. На следующей остановке распахивается дверь и в вагоне появляется наш бутырский лекарь. По инструкции в вагон с заключенными он один входить не может, и часовой подсаживает за ним попку, тоже из наших. Но паровоз свистит, охранник захлопывает дверь, и оба остаются в вагоне. Жорж лежит на верхних нарах, поднимая туда лекаря, я успеваю шепнуть ему: «Георгий Семенович, выведайте, куда?» Фельдшер выслушивает, достает из сумки лекарства, встревоженный попка сидит внизу среди нас.

Когда они вылезли, мы набросились на Г. С. Френкеля – ну что? Похожий на Мефистофеля, бледный, с черной прядью волос, прилипшей ко лбу, завернутый в простыню, он выпростал руку, поднял палец к крыше и молвил: «Не надо оваций! В Омск! А больше этот кретин ничего, вы понимаете, ничего не знает!»

В Омск, так в Омск – тоже неплохо, но тут мы вспомнили: ведь в Омске ни одного авиазавода нет, и тут же решили – врал, подлец!

Через 10 дней, прогрохотав по мосту через Иртыш, мы остановились на станции Омск. К вечеру прибыли машины, они оказались грузовиками. Здесь провинциальные нравы, нас сажают на пол, по углам попки – ив путь. Озираемся с любопытством: провинциальный одноэтажный город, окна освещены, затемнения нет. Дороги ужасные, машины подсакивают нещадно. Зады наши отбиты как следует. Покрутив по улицам, подъезжаем к двухэтажному деревянному дому, похожему на школу, въезжаем во двор. Прибыли. Оглядываемся – вокруг обычный забор, в углу – общая уборная человек на пять, около дома – рукомойник на 10 сосков. Решеток на окнах нет. Попки отсчитывают по десять голов, разводят по комнатам. Их несколько, в каждой почти вплотную друг к другу стоят десять солдатских коек, в углу – тумбочка, под потолком – тусклая лампочка. Двери в коридор, который пронизывает здание насквозь: в его средней части лестница. Дверь, выходящая на улицу, забита, единственный выход – во двор. Так вот она, наша новая шарага, – это вам не Москва.

Идем в разведку по соседним комнатам. Выясняется, что в этом доме размещены все, работающие над 103-В и оставшиеся неосвобожденными петляковцы. Остальных увезли куда-то в другое место. Спросить не у кого. Балашова с Крючковым нет, а попки молчат. Они задурены до такой степени, что на вопрос – это что, Омск? – один ответил: не знаю.

Мы голодны и просим ужин. Старший попка извиняется – не приготовлен, просим ложиться спать. Делать нечего, утро вечера мудренее, и мы ложимся. В окно слышно, как у соседей в доме играют григоровского Пер Гюнта, под него мы и засыпаем.

Утром, грязные, обросшие, начинаем обживать. Умывальник и уборная во дворе, дежурный попка сидит на лестнице у двери, второй – у калитки забора. Часам к 10-ти зовут в столовую. Теснота адская, но все же кормят, – правда, кашей, чаем и серым хлебом. От безделья слоняемся по двору, из соседнего дома на нас с любопытством пялят глаза. Неугомонные ребятишки подтягиваются на руках, и их любопытные мордашки появляются над забором то тут, то там. Бедный попка не знает, гонять их или нет. Да, видимо, весь московский рокамболь с бдительной охраной государственных преступников придется упростить.

К 12-ти прибывают Балашов с Крючковым, нас собирают в столовую и мы получаем информацию. Итак: «Вы в Омске. Здесь мы будем работать и строить серию 103-В. Подробности узнаете завтра, а сегодня запланирована баня. Кормить вас будут пока здесь, выход за забор не разрешается». Вот, собственно, и все.

Петляковцы интересуются, что будут делать они. «Вливаетесь в КБ 103 и будете работать над 103-В». Затем руководство нас покидает.

В баню идем комнатами, то есть по 10 человек с попкой. Баня далеко, он сажает нас в трамвай, покупает билеты и мы трясемся в толпе омичей, общаемся со «свободой». Арестантская жизнь оборачивается настоящим балаганом. В бане моемся все одиннадцать

человек, вместе с попкой. Не знаем, за кого нас принимают, но когда он покупает 11 билетов, это вызывает любопытство. Впрочем, раздевшись, мы все одинаковы, и разобрать в наполненной паром бане, кто преступник, кто охранник, затруднительно... Блаженные от мытья и чистоты, таким же манером возвращаемся в шарагу.

На третий день подобной курортной жизни появляется Н. И. Базенков, от которого мы узнаем: никакого авиазавода в Омске нет! Нам отведены недостроенный автосборочный завод и завод тракторных прицепов. На их базе мы должны организовать новый завод 166 и в декабре (!!!) начать выпуск самолетов. Сюда эвакуируются наш 156-й завод, завод 23 из Ленинграда, строивший У-2, и Киевский ремонтный завод № 43.

ОКБ В. М. Мясничева и Д. Л. Томашевича расквартированы за Иртышом в Куломзино. Там на базе ремонтных мастерских школ летчиков и аэродрома ГВФ организуется другой новый завод 266. Туполев прибудет через пару дней.

Утром нас выведут на работу – разыскивать в диком хаосе разгруженных эшелонов наши грузы и сносить их в отведенное место. Где будет ОКБ – пока неизвестно. Вольняг сейчас распределяют на постой к аборигенам. Пока же они ночуют в поле, на своих вещах.

«Адски пикантно», – говорят в такой ситуации: уже август, до выпуска самолетов осталось пять месяцев, а нет ни стен, ни крыш, ни воды, ни электричества – ничего. Мы мрачнее, но Николай Ильич бодр: «Вчера сам видел, как в чистом поле заработали первые станки! Со всех сторон свозят заключенных – раскулаченных и уголовников, рядом с площадкой завода организуется лагерь. Они будут строить корпуса вокруг работающих станков».

Ничего не скажешь, задумано лихо. Мы интересуемся – а как с морозами? «Говорят – с середины октября, но доживем – увидим» – отвечает Николай Ильич.

Через день утром нас: Черемухина, Озерова, Соколова, Стерлина, Надашкевича, Сапрыкина, Френкеля, Егера, Немана, Чижевского, Вигдорчика просят остаться в шараге. Подходит автобус, нас рассаживают и везут к центру города. Огромная площадь, на ней здание театра, а левее – большой серый дом новой постройки, у дверей – охрана НКВД. Это областное управление, нас уже ждут и проводят в бельэтаж, в приемную. Секретарши, чины, с любопытством рассматривают невиданных столичных «врагов». В приемной к нам присоединяются Мясничев, Томашевич, Склянский – их привезли из-за Иртыша на пароходе. Как и мы, они ничего не знают, как и нам, им не говорили ни слова – куда, зачем?

Выходит адъютант и просит в кабинет, – он велик и роскошно пуст! Через несколько минут открывается противоположная дверь и из неё выходят два генерала НКВД, Андрей Николаевич, Кутепов, Базенков и Балашов. Возникает нечто вроде немой сцены в «Ревизоре». Мы успеваем заметить блестящие и радостные глаза А. Н. Туполева. Генерал подходит к столу, берет лист роскошной, веленовой бумаги, становится в позу, словно он римский прокуратор, и проникновенным, почти шалопинским голосом начинает читать:

«По докладу коллегии НКВД Правительство Союза, учитывая добросовестную работу нижепоименованных специалистов над самолетами (следует перечень машин), постановляет освободить из-под стражи:

1. Черемухина Алексея Михайловича,
2. Мясничева Владимира Михайловича,
3. Маркова Дмитрия Сергеевича...»

Он перечисляет всех 18.

Так, в жаркий августовский день 1941 года обрели мы свою свободу. Следующая партия эзков была освобождена в Омске весной 1942 года. В 1943 году сильно поредевшая шарага была реэвакуирована в Москву, но уже на завод 488 в Ростokino. Остальные эзки этой шараги были освобождены в 1945 году. Перед тем незначительную их часть куда-то увезли, – предположительно, в лагеря. О них мы сведений не имели.

О «Туполевской шараге»

Распространяемая в Самиздате работа проф. Г. Озерова (Настоящий автор *Л.Л. Кербер* . – См. примечание) – «Туполевская шарага» – может быть рекомендована каждому, желающему познакомиться с одним из необычайных порождений сталинского периода – с системой так называемых ОКБ ЭКУ ГПУ-НКВД (Особых конструкторских бюро Экономического управления ГПУ). Автор наглядно и реалистически рисует быт, рабочую обстановку и, что наиболее важно, настроения заключенных специалистов. Некоторая перегрузка текста именами и техническими данными о конструкциях и типах самолетов, несколько затрудняющая чтение для широкого читательского круга, повышает ценность этой работы для людей, изучающих сталинский период.

Особо следует отметить ярко показанное автором отношение вольных к заключенным в «шараге». Это отношение существенно отличается от описанного А. Солженицыным в «Круге первом». Если в начале пятидесятых годов – время действия романа Солженицына – это отношение было враждебным, то в тридцатых годах – время действия «Туполевской шараги» – оно было явно доброжелательным. И эту доброжелательность проявляли не только вольные сотрудники ОКБ, но и рабочие заводов, на которых по ходу дела иногда приходилось бывать «вредителям» из «шараг». Это подтверждается и моим собственным опытом, относящимся к первой половине тридцатых годов. Объяснение, вероятно, в том, что в тридцатых годах ещё сохранялись традиционные отношения к заключенным, как к пострадавшим, и моральное разложение общества, присущее сталинскому режиму, ещё не достигло такой глубины, как в пятидесятых годах.

С двумя выводами автора, однако, нельзя согласиться.

Во-первых, не выдерживает критики утверждение автора, что система «шараг» имеет своё происхождение в дореволюционной российской бюрократии. Известная мера бюрократизма – неизбежный элемент любого, даже самого демократического государственного аппарата. Не была исключением в этом отношении и дореволюционная Россия. Но советско-коммунистическая бюрократия, т. е. тотальное проникновение партийного аппарата во все области жизни, в том числе и в частную сферу каждого отдельного человека, явление не только количественно, но и качественно отличное от нормальной бюрократии консервативных государств.

Природа «шараг» аналогична природе концлагерных строек, которые во многих случаях были превращением начатых на нормальных основах строительства в объекты ГУЛАГа (Главное управление лагерей). Достаточно назвать Березниковский химический комбинат, Судострой, Никольское Устье (теперь Северодвинск). Массовые аресты с целью терроризации населения, помимо того служили разрушению сохранившихся с дооктябрьского периода социальных структур. Массовые концлагерные стройки эксплуатировали разрушение крестьянской общины как основы социальной структуры сельского населения страны. Процессы над «вредителями», создание «шараг» служили разрушению структуры, объединявшей интеллигенцию в особый социальный строй.

Во-вторых, ошибочно утверждение автора об эффективности труда в «шарагах». Автор путает продуктивность творческой деятельности отдельных «вредителей», заключенных в «шарагах», с эффективностью системы в целом.

Творческая производительность отдельных заключенных – это трагедия специалиста, знатока своего дела, который не может не работать добросовестно и эффективно, преодолевая все сопротивления окружающей системы, в том числе и условия своего заключения. Это – трагедия Ивана Денисовича, описанная А. Солженицыным, во время кладки кирпичной стены, когда Иван Денисович дорвался до настоящей работы; это трагедия мостостроителей на реке Квай; это – трагедия А. Н. Туполева и его коллег, оказавшихся в «шараге». Они не могли иначе работать над своим любимым делом, как вкладывая в него всего себя. Но давало ли это суммарную эффективность?

Думаю, что ответ дает сам автор, когда он сообщает, что сотни конструкторов вообще не были разысканы в концлагерях и не поставлены на работу по специальности; когда он сообщает о нелепых вмешательствах чекистско-партийного руководства в работу Туполева и его коллег; когда он сообщает, что большинство разработанных конструкций так и не было доведено до серийного производства; когда он сообщает о трудностях с получением необходимой

технической и научной информации.

Все это, вместе взятое, никак не компенсировалось магическим действием подписи Ягоды или Бери.

К этому надо добавить, что все кадры специалистов деморализовались тем, что из их рядов вырывали арестами ведущих специалистов и что все жили и работали в обстановке психоза «вредительства», сковывавшего инициативу, в напряженном ожидании ареста.

По опыту ОКБ-14 (энергетическое), в котором пришлось работать мне, можно сделать вывод о неизбежной стерильности творческой работы в «шарагах». Хотя некоторые результаты работы нашей «шараги» были потом опубликованы, но практического значения они не имели. То же можно сказать и о прямоточном котле Рамзина, который до начала Второй мировой войны практически до промышленного производства доведен не был (хотя сам Рамзин получил снятие судимости в 1934 г.). Относительно паровозов ФД и ИС надо сказать, что они были продолжением разработки паровозов серии Т, прерванной производством в начале 1929 г. в связи с расстрелом фон Мекка, сторонника введения более мощных типов паровозов и их эксплуатации на советских железных дорогах.

Чтобы судить об эффективности системы «шараг» в области самолетостроения – недостаточно ограничиться перечнем отдельных типов самолетов и вооружения их, а необходимо сопоставление с затратами материальных и человеческих ресурсов на их производство.

Эти замечания отнюдь не снижают нашей высокой оценки предлагаемой вниманию читателей работы.

С. Кирсанов

Свобода как условие развития науки (Ю. А. Шрейдер)

...Наука создает не только научные результаты, но и людей, способных их получать. Это должны быть не просто компетентные специалисты, но и люди духовно свободные, способные самостоятельно выбирать путь исследований, не подлаживаясь под начальственные мнения. Успех работы Туполевской шараги в создании фронтового бомбардировщика ТБ-2 определился в первую очередь тем, что сам А. Н. Туполев был духовно свободным человеком, способным отстаивать нужные технические решения перед самим Берия *1*. Но труд в тюремной шараге не формирует свободных людей. Шарага паразитирует на накопленных людьми ресурсах свободы, но сама их не возобновляет, делая из людей испуганных рабов. Это относится не только к шараге тюремной. В 50-е годы шарагами называли любые закрытые институты и КБ их сотрудники. В 1960 г. главный конструктор разработки, в которой я тогда участвовал, под давлением министерского начальства повез на полигон неотлаженную вычислительную систему. В течение полутора лет я 7 месяцев провел на полигоне, ожидая, когда заработает наше устройство и можно будет исследовать его эффективность. В результате вся система так и не была запущена в производство.

В телевизионной передаче 12 ноября 1988 г. тот же Л. Л. Кербер подчеркивал умение А. Н. Туполева организовывать «горизонтальные связи» своего конструкторского бюро (находящегося по сей день в здании бывшей тюремной шараги) в обход сковывающих инструкций и «вертикальных» (управляющих) связей. Так что метод сопротивления управлению всегда был основным способом прогресса нашей науки и техники. Это относится и к прикладным, и к фундаментальным исследованиям.

Так вот, наука, как прикладная, так и фундаментальная, должна защищать себя от попыток управлять собою. Но делать это они могут разными средствами, в чем и проявляется существенное различие фундаментальных и прикладных наук, несмотря на все попытки авторов доказать, что науки не делятся на два вида. Разница состоит в том, что прикладная наука может выйти со своими результатами на рынок и обрести экономическую независимость, а продукты деятельности фундаментальной науки товаром не являются в принципе. Можно представить себе кооперативы программистов и сопроматчиков, исследователей процессов коррозии и селекционеров пшеницы, но невозможен кооператив алгебраистов или создателей

космологических теорий, исследователей генетического кода или китайской средневековой поэзии...

Авторы рассматривают всего три возможных отличия фундаментальных и прикладных наук. По принципу важности целей эти виды наук не отличаются. А. Н. Крылов прав, считая исследования по кораблестроению более важными, чем исследования по паразитам. По крайней мере на сегодняшний день это может быть и так, хотя с помощью изучения этих паразитов завтра, возможно, будут открыты средства борьбы с энцефалитными клещами и прочей опасной для человека дрянью. Но эти исследования и получают тогда прикладной статус. Ясно также, что деление наук в зависимости от ведомственной принадлежности есть полная бессмыслица.

Но вот различие наук по подходу к исследованиям вполне осмысленно. Авторы напрасно называют цитируемый ими критерий Капицы слабым. Но ещё точнее различает фундаментальные и прикладные науки критерий предсказуемости и гарантируемости результата. В прикладных исследованиях обычно заранее видно, может ли быть данная задача решена в обозримое время при данном состоянии пауки. Фундаментальная наука не интересуется ситуациями, где результат с гарантией может быть достигнут при определенной квалификации исследователей. На экономическом языке это различие означает, что для прикладного исследования существуют общественно необходимые трудозатраты для получения результата, а для фундаментального это понятие не имеет смысла. В первом случае результат исследования имеет стоимость (является товаром), а во втором таковой не имеет. В этом заключается объяснение того, почему в одном случае кооператив ученых можно помыслить, а во втором – нет. Это, конечно, маленькая разница, но она напоминает анекдот о том, как на банкете сидящая рядом с Бернардом Шоу суфражистка заявила, что между женщиной и женщиной разница весьма мала. В ответ на такое заявление Шоу предложил тост за эту маленькую разницу.

Тому же А. Н. Крылову принадлежит великолепное определение различия фундаментальной и прикладной науки. Когда Митрофанушку спросили, про дверь, существительное это или прилагательное, то он ответил: «А которая дверь? Та, что в сарае сама по себе существует, стало быть существительна. А та, что здесь в комнате, та прилагательна, она к своему месту приложена». Так вот, прикладная наука производит двери для определенных мест – тех, где в них нуждаются. На этом она может заработать себе на жизнь. А фундаментальная наука заготавливает двери, чтобы их складывать в сарай накапливаемых знаний о мире. Этим прокормиться нельзя, но это необходимо, чтобы наука вообще могла существовать.

Прикладная «дверь» осознает себя как предназначенная для определенного места, а существительная уверена в своей самооценности. Вот эта разница в рефлексии, в осознании своей роли чрезвычайно важна. При этом настоящая прикладная наука нуждается в присутствии где-то рядом науки фундаментальной, создающей необходимые духовные витамины, а не только запас «дверей в сарае», которые когда-нибудь понадобится вставить в подходящий проем. Поэтому-то в самых что ни на есть прикладных институтах содержатся маленькие группы для теоретических исследований. Это повышает научный тонус всего учреждения. А в Туполевской шараге находился академик Некрасов, который просто писал свой курс теоретической механики, когда остальные с полным напряжением сил конструировали самолеты. Но, стало быть, само существование такого человека, отдавшегося чистой науке, улучшало атмосферу в шараге, вносило в неё фермент свободной мысли!

В этих случаях фундаментальная наука кормится из благотворительного фонда. Так вот, это и есть единственный разумный способ существования фундаментальной науки: быть финансируемой не на основе ожидаемых результатов, а на доверии. Этому учит опыт средневековых университетов, которым монархи-покровители даровали особые права вольности. Этому учит и опыт западной науки, имеющей многообразные фонды финансирования фундаментальных исследований. Очень важно, что эти фонды не монополизуются и не координируются. Поэтому у каждого ученого, представившего разумную программу исследований, есть шанс получить под неё деньги для работы. В основе организации науки в США лежат принципы академической свободы, являющиеся основой

теоретического, политического и правового самосознания ученых.

Впервые систему этих принципов выдвинул в 1842 г. Ф. Хасслер, первый директор службы берегового надзора США 2 : 1) помощь ученым должна оказываться на долгосрочной основе, без ограничений во времени, ибо ученые не в состоянии приспособлять исследования к произвольным календарным срокам бюджета; 2) ученый имеет право на выбор направления и цели исследования, ибо открытие нового знания несовместимо с жесткими нормами и формами научной мысли и экспериментирования; 3) свобода публикаций – необходимое условие научной деятельности; 4) обеспечение постоянной связи ученых США с международной научной общественностью – основа их плодотворной деятельности.

Именно такое самосознание, основанное на ощущении гарантированности соблюдения указанных принципов, создает необходимую для научных занятий свободу, приведшую к тому, что в США и на Западе гораздо чаще, чем у нас, возникают новые научные направления даже в тех областях науки, где мы имеем сопоставимый уровень исследований. Сегодня нам пора осознать, что существующая зависимость нашей науки от ограничений секретности (система оформления актов экспертизы требует огромных усилий и позволяет перекрыть возможность публикаций неугодным лицам – утверждаю это на собственном опыте совсем недавних лет), от кадровой политики чиновников, от системы рецензирования в журналах, от жесткой системы планирования и т. д. и т. п. совершенно несовместима с понятием академической свободы. А отсутствие атмосферы свободы обрекает нашу науку на то, чтобы вечно догонять современный уровень науки и пытаться не отстать навсегда.

1 См.: Кербер Л. Л. Дело шло к войне... – «Изобретатель и рационализатор», 1988, No 3-9. 2 См.: Кулькин А. М. Капитализм, наука, политика. М., 1987, с. 49.

Выдержки из статьи, опубликованной в журнале ВОПРОСЫ ФИЛИСОФИИ, 1989, No 4, с. 85-87.

Об авторе

«ИЗВЕСТИЯ», No 197 (24052), 15 октября 1993 г.

Кербер родился в Петербурге в семье вице-адмирала российского флота. Судьба легко угадывалась: кадетский корпус, дальше... Дальше кадетский корпус разогнали к чертовом матери, и стал юный Леня телефонистом на артиллерийском полигоне. Потом красное начальство решило, что отсиживаться в тылах хватит, и началось: Мамонтов, белочехи, белополяки, Кронштадтский мятеж, – кровавой этой каши наелся он досыта.

После «гражданки» очень хотел учиться. Он, конечно, был немного «не от мира сего», если полагал, что дворянина, сына белого адмирала могут принять в советский вуз. Работал на авиазаводе в Таганроге, потом перебрался в Москву. И тут их судьбы пересеклись: его и Туполева. Он работал радистом на Ходынском аэродроме, где доводили знаменитый АНТ-25, который называли ещё РД – рекорд дальности. Рекорд тогда держали французы: 9000 километров. Туполев замахнулся на 13 000. Все знают имена Громова, Белякова, Байдукова, Леваневского, Спирина, Юмашева, Данилина, ставших героями на АНТ-25. Никто не знает Кербера, который впервые испытывал радиосвязь на рекордной дальности. Но в КБ знали: это наш «радиошеф»!

Когда в октябре 1937 года Туполева посадили, Кербера не могли не посадить. Он прошел ЛулойЛАГ, потом «шарашку» на Яузе. Он всегда оставался в своем КБ, по любую сторону от тюремной решетки, ибо служил не **власти**, а **идее**. Начальник бригады – начальник отдела – заместитель Генерального конструктора по оборудованию. Кадет с четырехклассным образованием оборудовал аппаратурой все самолеты Туполева...

3 июня этого года Керберу исполнилось 90 лет. Я упросил его написать статью об истории фантастического самолета Ту-95 для ежемесячника «Совершенно секретно». Понимаю, что на фоне события человеческой смерти, это – сущий пустяк, но почему-то ужасно обидно, что он не прочтет свою статью: в день его смерти журнал подписали в печать.

Ярослав Голованов.

Примечание

Леонид Львович Кербер родился 3 /17/ июня 1903 г. в Санкт-Петербурге в семье морского офицера *Людвига Бернгардовича Кербера*, происходившего из прибалтийских обрусевших немцев. Его дед был профессором судебной медицины университета в эстонском городе Дерпте (Тарту). Отец Леонида Львовича Л.Б. Кербер (1863–1919) после окончания в 1880г. Петропавловской немецкой школы в Санкт-Петербурге поступил в Морской корпус, который успешно окончил в 1884г. с первым офицерским чином мичмана. Служил на Балтийском флоте и на Дальнем Востоке. С 1906 года – в Морском Генеральном штабе, в дальнейшем командовал кораблями. Был командующим бригадой линейных кораблей, начальником штаба Балтийского флота, а в 1909–1911 гг. – морской агент (на современном языке – военно-морской атташе) в Англии. С 1913 г. контр-адмирал, с 1914 г. вице-адмирал. В 1915 г. – некоторое время – исполнял обязанности командующего Балтийским флотом.

Когда началась Первая мировая война, многим офицерам с немецкими фамилиями вольно или невольно пришлось сменить фамилии на «более русские»; таким образом Людвиг Бернгардович Кербер стал Львом Федоровичем Корвиным. В 1916 г. он вновь был командирован в Англию в качестве председателя Межведомственной комиссии по морским перевозкам, затем некоторое время командовал только что созданным Северным флотом. После Февральской революции он опять едет морским агентом в Англию, где и остается, перейдя после Октябрьского переворота на службу в Английское Адмиралтейство.

(Е.Е. Федоров, зав. лаб. ИБФРМ РАН, г. Саратов)

Послесловие

Леонид Львович Кербер (1903–1993 гг.) всю свою трудовую жизнь связал с авиацией. В 1927 году, после окончания службы в Красной Армии, он поступает в НИИС РККА, где занимается разработкой оборудования для дальней связи. В частности, он участвовал в создании и испытаниях оборудования для рекордного полета экипажей Чкалова и Громова через Северный полюс в Америку летом 1937 года. Он монтировал это оборудование на самолетах, обучал пользованию им членов экипажа и затем, в период полетов, обеспечивал радиосвязь самолетов с Москвой.

В августе 1937 года он должен был в качестве инженера-радиста участвовать в перелете через Северный полюс в составе экипажа Сигизмунда Леваневского, который погиб по невыясненным до сих пор причинам. Накануне перелета по доносу одного из сослуживцев он был отстранен от полета, уволен из армии, а в апреле 1938 года арестован и осужден.

После года работы в лагере строгого режима, где он чуть не погибает от голода, холода и ужасных условий жизни, прекрасно описанных А.И. Солженициным, его переводят, как потом выяснилось, по настоятельной просьбе А.Н. Туполева, в туполевскую «шарагу» – так на блатном жаргоне называли специально созданные группы ученых и квалифицированных специалистов, которые работали над оборонными заданиями, оставаясь заключенными.

С мая 1941 года, после того как его реабилитировали и освободили из заключения, он продолжает работать в ОКБ, уезжает в эвакуацию в г. Омск, возвращается в 1943 году в Москву и до конца своей трудовой деятельности (он вышел на пенсию в 1968 году) работает в ОКБ А.Н. Туполева, с 1953 года уже в должности его заместителя по оборудованию.

Книга Л.Л. Кербера первоначально была задумана им как история жизни, написанная для детей и ещё малолетних внуков, и предназначалась для хранения в семейном архиве. Это была книга про его жизнь и работу в заключении. Выйдя из тюрьмы, он рассказывал об этой жизни только своим домашним и ближайшим друзьям. Вообще, рассказы такого рода не только не одобрялись властями, но категорически запрещались. Выходившие из тюрьмы люди, пережившие подобные злключения, давали подписку о неразглашении виденного и пережитого, как некоей государственной тайны. Однако Леонид Львович был блестящим рассказчиком: его рассказы вызывали всегда такой живой интерес у слушателей, что после

потепления, последовавшего в 1954 – 1956 гг. в связи с развенчанием «культа личности», он решил напечатать свои воспоминания на машинке – естественно, без подписи, – чтобы иметь возможность дать их почитать кое-кому из друзей.

Однако Кербер был по-прежнему, как у нас тогда говорили, человеком «весьма засекреченным», а по шрифту машинки можно было без особого труда отыскать автора. Поэтому он отдал её перепечатать одной знакомой своей жены, которая была связана с машинистками, перепечатавающими нелегальные («самиздатовские») рукописи; это было в начале 60-х годов, и в ту пору их немало ходило по рукам. Условием было, что она напечатает четыре копии и никому показывать их не будет. Так, как будто, и было сделано – у нас дома, действительно, появились четыре экземпляра перепечатанной рукописи.

Однако по прошествии некоторого времени автора, всю жизнь проработавшего в авиации, какой-то знакомый из совершенно другой области техники, отведя в уголок, тихонько спросил: «Леонид Львович, а Вы читали самиздатовскую рукопись о туполевской шараге?»

- Да что Вы, разве такая есть? – спросил Кербер невинно. – А Вам она понравилась?
- Замечательно интересно, но, к сожалению, рукопись пришлось отдать.
- А автор, конечно, неизвестен?
- Ну, разумеется!

Кербер вернулся домой несколько смущенный: черт знает, может, и докопаются? А разоблачение автора даже по тем временам грозило не только неприятностями, а просто арестом и новым сроком; при желании его можно было привлечь не только за клевету, но и за разглашение государственной тайны!

В начале 70-х годов, уже после выхода на пенсию, Леонид Львович обдумывал и писал книгу об Андрее Николаевиче. Это был период, когда А.Н. Туполев переживал пору больших успехов, связанных с выпуском целого ряда новых самолетов. Леониду Львовичу очень хотелось написать хотя бы несколько строк о том, как перед войной и в начале войны Андрей Николаевич создавал лучший ближний бомбардировщик второй мировой войны Ту-2, находясь в заключении. Но все его попытки немедленно и неукоснительно отвергались цензурой. После множества исправлений, вычеркиваний и сокращений все же книга «ТУ – человек и самолет» была напечатана: сначала в журнале «Знамя», а затем, спустя несколько месяцев, в виде самостоятельной книги. Однако она не принесла автору полного удовлетворения, так как многое из того, что ему казалось нужным сказать, все ещё было под запретом, в особенности годы заключения и все, что с ними было связано.

Приблизительно в это время один знакомый летчик показал ему небольшую книжку, тайно привезенную из Франции. Это была книга «В туполевской шараге», изданная на русском языке в издательстве «Посев» – слово в слово перепечатанная с рукописи, конечно, без фамилии автора (это глава 3 настоящей книги). И тут, несмотря ни на что, Леонид Львович обрадовался: да, теперь эта история не пропадет, пусть не сейчас, но она попадет в Россию. Кто и как её передал – неизвестно, но она есть и она вернется!

В 1988 году, когда пришло время перестройки, Леонид Львович уже сам, немного смягчив некоторые места, опубликовал свою «шарагу» в нескольких номерах журнала «Изобретатель и рационализатор» (1988 и 1989 гг.) под названием «А дело шло к войне...». Постепенно обрастая дополнениями, вставками, новыми подробностями, выйдя за первоначальные рамки истории военной поры и пополнившись материалами о ранних годах Андрея Николаевича Туполева, о его работах в послевоенный период, а также большим количеством иллюстративного материала, включающего уникальные кадры, который стал доступен для опубликования только в самое последнее время, она превратилась в ту книгу, которую теперь держит в руках читатель.

(В 1999 году Михаилом Леонидовичем Кербером, сыном Л.Л. Кербера, была по рукописям отца подготовлена и издана книга: Л.Л. Кербер «Туполев» (СПб.: Политехника, 1999. – 339 с.: ил.). Страницы 112–186 этой книги почти идентичны страницам «Шараги», а на 108–109 стр. приведено описание ареста А.Н. Туполева. **Послесловие к ней, приведенное выше, взятое из: «Туполев», С. 335–337, написано Михаилом Леонидовичем Кербером и его матерью, вдовой Л.Л. Кербера, известной переводчицей художественной литературы Елизаветой Михайловной Шишмаревой.)**

– Об OCR-файле Сканирование, сверка с оригиналом – Г. Озеров. ТУПОЛЕВСКАЯ ШАРАГА. ПОСЕВ. Второе изд. 1973 г. (Possev-Verlag, V. Gorachek K.G., 1971, Frankfurt/Main, Printed in Germany) – Ю.В. Кривопапов (ИБФРМ РАН).

OCR-файл имеет ряд отличий от оригинала (книги). Добавлены: фотография, краткое вступление, сведения об авторе, статья Я. Голованова «Об авторе», выдержки из статьи Ю. А. Шрейдера «Свобода как условие развития науки», послесловие.



Здание КОСОС ЦАГИ, в котором работали перед войной сотрудники (з/к) ЦКБ-29 НКВД