

АЛЕКСЕЙ БЕЛОКРЫС

ДЕВЯТЬСОТ ЧАСОВ НЕБА

НЕИЗВЕСТНАЯ ИСТОРИЯ ДИРИЖАБЛЯ
«СССР-В6»



Paulsen

Алексей Белокрыс

**Девятьсот часов неба. Неизвестная
история дирижабля «СССР-В6»**

«Паулсен»

2017

УДК 629.733.54
ББК 39.59

Белокрыс А. М.

Девятьсот часов неба. Неизвестная история дирижабля «СССР-В6»
/ А. М. Белокрыс — «Паулсен», 2017

ISBN 978-5-98797-174-1

Шёл 1938 год. Вечером одного из февральских дней заснеженные склоны невысоких гор к западу от Кандалакши осветил огромный факел. В считанные минуты водородный пожар уничтожил лучший дирижабль Союза – «СССР-В6 Осоавиахим», а вместе с ним – 13 из 19 членов экипажа. Гибель флагмана дирижабельного флота обросла разнообразными слухами, в новейшее время к ней не раз обращались любители псевдосенсационных расследований, однако истинные обстоятельства и причины катастрофы оставались неизвестными. Историк дирижаблестроения Алексей Белокрыс выдвигает свою версию, опирающуюся на различные источники, в том числе десятки архивных документов, многие из которых были рассекречены лишь недавно и вводятся в оборот впервые. Книга не замыкается на заполярной трагедии, а рассказывает о событиях, предшествовавших постройке дирижабля, о его месте в общей картине отечественного управляемого воздухоплавания, охватывая период с начала XX столетия до прекращения постройки воздушных кораблей в 1940 году. Перед вами – своего рода история дирижаблестроения в нашей стране, изложенная в доступной форме, со множеством неожиданных фактов и любопытных подробностей.

УДК 629.733.54

ББК 39.59

ISBN 978-5-98797-174-1

© Белокрыс А. М., 2017

© Паулсен, 2017

Содержание

От автора	7
Дадим стране гигантов воздуха	9
Несколько слов о предмете	9
Дирижабли Российской короны	11
Мечта на общественных началах	12
Предприятие полковника Брунса	14
«Бритва Ольденборгера»	22
Долгое десятилетие Туполева	24
По стоимости равно Беломорканалу	27
Советский Фридрихсхафен на торфяных болотах	32
«Комсомолка» против немецкого графа	34
Когда нам даст аванс товарищ Сталин...	36
Конец ознакомительного фрагмента.	38

Алексей Белокрыс
Девятьсот часов неба. Неизвестная
история дирижабля «СССР-В6»

© Издательство «Паулсен», 2017

* * *

От автора

Истории мирового дирижаблестроения немногим больше 150 лет: в середине XIX века над Парижем поднялся аппарат, который считается первым дирижаблем.

С тех пор в мире их построили не больше 1200 – ничтожно мало по сравнению с сотнями тысяч самолётов. В ряду этих небесных динозавров скромное место занимает наш, советский «СССР-В6 Осоавиахим», совершивший свой первый полёт в конце 1934 года. По мировым меркам дирижабль, имевший объём 20 тыс. кубометров, был относительно невелик: оболочка строившегося в это же время германского «Гинденбурга» вмещала в 10 раз больше газа.

«СССР-В6» не предназначался на роль флагмана советского дирижабельного флота, напротив – служил лишь промежуточным этапом, одной из ступеней на пути к крупным воздушным кораблям, сравнимым с мировыми гигантами. Однако случилось так, что именно на нём в середине 1930-х годов развитие управляемого воздухоплавания в Советском Союзе загорло, и этот дирижабль отнюдь не выдающихся размеров навсегда остался самым большим из построенных в стране.

Просуществовав три года и три месяца, он провёл в небе чуть больше 900 часов – крайне мало на фоне зарубежных кораблей, лучшие из которых имели тысячи и даже десятки тысяч часов налёта. Работать больше советскому дирижаблю не давали технические проблемы и неразвитая наземная инфраструктура. К тому же руководство гражданского воздушного флота плохо понимало, каким образом следует использовать этот аппарат, имевший весьма неплохие лётные качества.

Его история – это история упущенных возможностей. «СССР-В6» должен был курсировать на регулярной линии Москва – Свердловск, но так и не вышел на неё. Мог работать наблюдательным и спасательным кораблём в наших северных морях, но не дождался этого назначения. Готовился отправиться в полёты вдоль арктического побережья СССР и даже на Северный полюс, но не полетел. Наконец, получил первое настоящее задание – снять со льдины четвёрку Папанина, но разбился, не пройдя и половины маршрута.

Катастрофа у Кандалакши 6 февраля 1938 года стала одной из самых ярких и трагических страниц в отечественном воздухоплавании: в ней погибли 13 человек из тех 19, кто был на борту корабля, – ни до, ни после этого смерть не собирала такой обильной жатвы.

Через две недели полярников спасли советские ледоколы, и за всенародным ликованием о погибшем дирижабле предпочли если не забыть, то лишний раз не вспоминать.

Причины, приведшие «СССР-В6» к печальному концу, как и предшествовавшие этому обстоятельства, так и не стали доподлинно известны. Выводы правительственной комиссии по расследованию катастрофы в печать не попали, а непосредственные свидетели мало что могли рассказать: перелёт готовили в обстановке секретности и со всех причастных взяли подписку о неразглашении.

В советской печати краткую полярную одиссею воздушного корабля окрестили «полётом дерзновенных», о ней рассказывали в лучших традициях официальной героики. Публикации исправно появлялись к каждой годовщине событий, но ничего не добавляли к их пониманию. Неудивительно, что родилось немало догадок, предположений и домыслов, в том числе злобных и нелепых.

Тогда, по горячим следам, один из русских эмигрантских журналов отреагировал живо и эмоционально: «Не имея в своём активе никаких достижений, преступная власть отыгрывается на героизме русских людей, посылая их в интересах саморекламы на гибель».

«Дирижабль отправляли на гибель», – вторил ему исследователь спустя десятки лет.

Действительно ли то был полёт не только дерзновенных, но и обречённых? Что это – трезвый расчёт или авантюра? Героизм или безрассудство? Кто или что виновато в случившемся?

Предлагаемая реконструкция событий основана на рассекреченных архивных документах. Картину дополняют сведения из открытых, но малоизвестных источников, а также подробности, которыми поделились потомки дирижаблистов, а также очевидцев и участников событий в дирижабельном порту на Долгопрудной, откуда корабль ушёл в полёт.

От «СССР-В6» не осталось ни чертежей, ни актов государственных испытаний. Почти не сохранилось документированных технических данных. Очень мало фотографий, хотя их должны были делать сотнями. Как будто всё это неким мистическим образом сгорело вместе с ним.

Поэтому о погибшем дирижабле мало что известно – он сам превратился в легенду. Несведущие и недобросовестные авторы порой наделяли «СССР-В6» качествами, которых он не имел, называли лучшим в мире дирижаблем, приписывали несуществующие рекорды. Чтобы восполнить этот пробел, я привожу сведения о проектировании и постройке корабля, его конструкции, достоинствах и недостатках, его лётной работе.

Здесь же – биографические справки обо всех членах последнего экипажа, как погибших, так и выживших, – то, что мне удалось найти. Никто из них не получил ни награды, ни почётного звания, ни просто официальной благодарности, хотя бы и посмертно: ведь их отчаянная попытка не удалась. Но эти люди, как умели, старались сделать своё дело и заслуживают того, чтобы накануне 80-летия февральской трагедии о них вспомнили и рассказали.

Для нас «СССР-В6» – ещё и повод всмотреться в эпизоды истории советского дирижаблестроения 1930-х годов. В основном это тоже летопись несбывшегося: неоткрытых регулярных линий, несовершенных дальних перелётов, больших дирижаблей, которые должны были догнать и превзойти знаменитые цепелины, но так и не дождались постройки. Однако даже спустя многие годы этот техноэпос, исполненный своеобразной романтики, продолжает будоражить умы и привлекать внимание.

Дадим стране гигантов воздуха

*Эй вы, вчерашние илоты!
Сегодня вы – пилоты...
Сегодня вы – цари.
Раздуйте жарче горнов жабры
И куйте дирижабли
С полночи до зари!*

Ф. Ференц-Соколовский. Воздухоплавательный мари. 1924

Несколько слов о предмете

Французское *dirigeable* значит «управляемый». Возможность управлять полётом благодаря наличию моторов с винтами и рулей – главное отличие дирижаблей от прочих летательных аппаратов легче воздуха.

В начале XX века строители дирижаблей экспериментировали с самыми разными конструкциями, порой весьма причудливыми. Однако при всём их многообразии уже определились три основных конструктивных типа: мягкий, жёсткий и полужёсткий.

Воздухоплавание нередко уподобляют движению в подводной среде. Продолжая аналогию, мягкие дирижабли можно считать медузами или осьминогами; дирижабли жёсткого типа – древними панцирными рыбами, чьё тело под тонким слоем кожи покрыто твёрдыми пластинами; прототип полужёстких кораблей – обычные позвоночные рыбы.

Форма оболочки **мягкого** дирижабля поддерживается только силой давления наполняющего её газа. Аппараты этого типа обычно имели объём, не превышающий 10 тыс. кубометров, и благодаря простоте изготовления и невысокой стоимости их строили во многих странах десятками и сотнями.

Внутри **жёсткого** дирижабля имеется каркас, более или менее близкий по форме к эллипсоиду, внутри которого находятся газовые резервуары, а оболочка является лишь внешним защитным слоем и сохраняет свою форму независимо от наличия газа.

Бесспорное лидерство в постройке жёстких дирижаблей принадлежало Германии, а имя самого успешного их создателя графа фон Цеппелина стало для таких кораблей нарицательным – их часто называли цеппелинами независимо от страны-производителя. К этому типу относились самые крупные в истории аппараты, построенные в период между двумя мировыми войнами: американские «Акрон» (1931) и «Мэкон» (1933) длиной 240 метров, вмещавшие по 194 тыс. кубометров газа, а также печально знаменитый 245-метровый немецкий «Гинденбург» (1936) объёмом 200 тыс. кубометров.

Полужёсткие дирижабли, к числу которых относился «СССР-В6», занимают промежуточное положение между двумя первыми. Их оболочка, как и у мягких кораблей, являетсяместищем газа и сохраняет форму в поперечном направлении благодаря его давлению. Однако в продольном направлении её, кроме того, поддерживает более или менее жёсткая конструкция – килевая ферма, или просто киль, который проходит от носа до кормы в нижней части корабля. Функция киля заключается ещё и в том, чтобы равномерно распределять по оболочке нагрузку от оборудования, моторов, топливных резервуаров и других деталей корпуса, а также людей и грузов.

Этот тип достиг вершины своего развития благодаря итальянской школе, ведущим представителем которой был Умберто Нобиле.

Тремя его лучшими дирижаблями считаются N-1 («Норвегия»), N-4 («Италия») и «СССР-Вб», созданные по одному и тому же проекту с некоторыми различиями. «Норвегия» прославилась тем, что стала первым летательным аппаратом, совершившим трансполярный перелет со Шпицбергена на Аляску. «Италия» также побывала на Северном полюсе, но потерпела катастрофу на обратном пути. «СССР-Вб», ставший последним дирижаблем Нобиле, не летал над Северным Ледовитым океаном, однако, по мнению его создателя, превзошёл своими качествами обоих итальянских предшественников.

Его появлению предшествовала недолгая, но любопытная история рождения советского дирижаблестроения, уходящая корнями в начало прошлого столетия.

Дирижабли Российской короны

В первом десятилетии XX века Россия начала обзаводиться собственным дирижабельным флотом, и за 1908–1916 годы Военным министерством было сформировано довольно пёстрое воздушное воинство, представленное кораблями производства различных стран и разных конструкций. По разным причинам наша воздухоплавательная промышленность отстала в техническом отношении от европейских законодателей дирижабельной моды – Германии, Франции и Италии, поэтому пришлось прибегнуть к закупкам за рубежом. Из двух десятков русских дирижаблей шесть купили во Франции, два – в Германии, ещё три заказали у Англии.

Уже к началу Первой мировой войны отечественный парк воздушных кораблей морально устарел и в военных действиях практически не участвовал. В результате у большинства российских военных сложилось стойкое убеждение: эти большие и неуклюжие аппараты себя не оправдали и уже проиграли соревнование в небе маленьким быстрым самолётам. Пример цепелинов, досаждавших британцам своими ночными бомбардировками, воспринимался неоднозначно: налёты давали серьёзный психологический эффект, чего не скажешь о реальном ущербе, который оказался непропорционально малым. На Восточном фронте немецкие дирижабли появлялись редко – возможно, именно поэтому случаи их действительно успешной боевой работы, известные лишь по описаниям, впечатляли слабо.

Анализируя опыт применения дирижаблей российской армией во время войны, один из воздухоплавателей писал:

В России в течение войны 1914–1918 гг. управляемые аэростаты не получили никакого применения (лишь в начале войны аэростат «Альбатрос» выходил 7 раз для бомбометания, но все разы возвращался без результатов, да аэростат «Астра» в мае и июне 1915 г. сделал три довольно удачных ночных полёта с целью бомбометания в германское расположение). Одной из главных причин неприменения управляемых аэростатов со стороны России, кроме отсутствия аэростатов с надлежащими боевыми качествами, следует ещё считать отдалённость эллингов от расположения неприятеля, каковое обстоятельство уже одно понижает в несколько раз работоспособность управляемых аэростатов.

Рассмотрев то значение, которое приписывалось управляемым аэростатам в военном деле до начала войны 1914–1918 гг., и результаты их фактической боевой деятельности в эту войну, можно вынести вполне определённое заключение, что управляемые аэростаты, как военные аппараты, далеко не оправдали тех больших надежд, которые возлагались на них их убеждёнными сторонниками, и с первых же шагов войны бесповоротно уступили первенство самолётам [47, с. 21].

В то же время автор считал неправильным совершенно отказываться от дирижаблей в военной сфере. Надо только строить такие корабли, которые будут наиболее применимы в военном деле: скоростные, высотные, с большой продолжительностью полёта, хорошо управляемые и грузоподъёмные. Следует всеми возможными мерами снижать стоимость их эксплуатации и не забывать о наземной инфраструктуре, в том числе позволяющей максимально приблизить дирижабли к линии фронта, – передвижных базах с разборными эллингами, с оборудованием для полевых якорных стоянок и т. д.

Рекомендации, безусловно, правильные, однако воспользоваться ими, как и любыми другими, российские дирижаблестроители по известным причинам не успели.

Мечта на общественных началах

Командование Красной армии, унаследовав недоверие к дирижаблям, не спешило их заказывать, да и строить воздушные корабли было некому: промышленность в годы войны сосредоточилась на привязных аэростатах. На фронте их любовно называли «колбáсами» и, в отличие от дирижаблей, широко и с успехом использовали для разведки, наблюдения и корректировки артиллерийского огня.

В первые послереволюционные годы управляемое воздухоплавание оставалось уделом немногочисленных мечтателей-энтузиастов. Часть пилотов и бортмехаников, летавших до революции, нашла прибежище в стенах бывшей Офицерской воздухоплавательной школы, что на Волковом поле в Петрограде. Новая власть школу ликвидировать не стала, а сформировала на её базе Социалистическую школу воздухоплавания, передав в состав Рабоче-крестьянского Красного воздушного флота.

В 1920 году при этом учебном заведении, к тому времени переименованном в Высшую военно-воздухоплавательную школу (ВВВШ), создали Отряд с управляемыми аэростатами – первое в Советской России подразделение такого рода. В этом же году курсанты достали со склада оболочку и детали дореволюционного мягкого дирижабля «Астра», из которых построили воздушное судно, получившее новое имя – «Красная звезда». Собирали его в дер. Сализи под Петроградом¹, где находились принадлежавшие школе эллинги и мастерские, а в первый полёт отправили 3 января 1921 года.

«Красная звезда» взошла ненадолго: уже через месяц, выполнив шесть полётов общей продолжительностью чуть больше 16 часов, дирижабль попал в аварию и при вынужденной посадке совершенно вышел из строя. К счастью, никто из экипажа не пострадал.

Видимо, командование было весьма разочаровано столь скорым концом, и дирижабельный отряд при ВВВШ расформировали. Курсанты и преподаватели школы, объединив небогатые личные сбережения, повторили опыт: использовав оболочки старых привязных аэростатов, они изготовили небольшой корабль мягкого типа, названный «VI Октябрь». Дирижабль взлетел 27 ноября 1923 года, а на следующий день совершил вояж из Сализи в Петроград, где прошёл над Невским проспектом и Смольным. Второй полёт оказался и последним: оболочка пропускала слишком много газа.

В своеобразное соревнование включилась столица: рабочие резиновых заводов Москвы и Московской губернии решили на свои средства построить «в подарок республике» малый дирижабль. Торжественная церемония закладки корабля, названного «Московский химик-резинщик» («МХР»), состоялась в ноябре 1923 года на заводе «Красный каучук». Её провели со всеми принятыми в то время ритуалами: в присутствии высоких чинов из военно-воздушных и военно-морских сил, с почётным президиумом, произнесением напутствий и сопровождением заводского оркестра. Особо красноречив был Валерий Лежава-Мюрат, председатель Резинотреста: он назвал инициативу резинщиков *«одним из звеньев гигантской борьбы человека за завоевание и покорение мира»* и продолжил:

К сожалению, осуществление творческих сил вместо возвышения человечества имеет своим результатом возникновение средств истребления. Но настанет тот день, когда союз рабочих и крестьян, вынужденный вооружиться для обороны, победит, победит, быть может, и не силою оружия, а силою и превосходством своих идей, и заставит служить более

¹ Сализи, Сáлюзи – ныне дер. Котельниково в Гатчинском районе Ленинградской области.

мощные средства уничтожения, более могучие дирижабли на пользу всего трудящегося человечества [27, с. 2].

В заключение высокопоставленные участники мероприятия расписались на куске материи, который предстояло вшить в носовую часть дирижабля, а Лежава-Мюрат лично заклеил первый шов оболочки.

Строили «МХР» долго, и только осенью 1924 года готовые детали и оболочку перевезли в Ленинград, чтобы собрать в эллинге ВВШ. Дирижабль впервые поднялся в небо 16 июня 1925 года. Вскоре командование ВВС Красной армии окончательно охладело к дирижаблям, Школу ликвидировали, а ставший бесхозным аппарат разобрали.

Спустя почти два года его детали передали осоавиахимовцам, которые восстановили корабль и решили перегнать в Москву. Рассказывают, что в окрестностях Твери «МХР» был обстрелян бдительным караулом военного завода и, получив пробоины оболочки более чем в 50 местах, уже не смог закончить перелёт².

В Москве дирижабль починили, но вскоре последовало новое несчастье: в ночном полёте 1 сентября 1928 года, будучи не в силах побороть встречный ветер, он сжёг всё горючее и был унесён в сторону Ярославля, где и совершил вынужденную посадку на деревья, после чего вышел из строя уже навсегда.

² Есть мнение, что именно этот трагикомический случай послужил основой для фельетона Ильи Ильфа и Евгения Петрова «Красный Калошник-Галошник», в котором милиционеры вымышленного города Колоколамска выстрелами сбивают воздушный шар, приняв его за вражеский. В названии шара явно слышится отсылка к первоначальному названию «МХР» – «Красный химик-резинщик».

Предприятие полковника Брунса

Сильное влияние на умы советских энтузиастов дирижаблестроения оказал проект регулярного воздушного сообщения между Европой и странами Тихоокеанского бассейна через Северный полюс.

Отставной немецкий полковник Вальтер Брунс в Первую мировую войну командовал цеппелином и на собственном опыте убедился в возможностях и недостатках этих аппаратов. Поэтому свои предложения по организации дирижабельного пути в Японию и Северную Америку, обнародованные в 1919 году, он подготовил со знанием дела.

Сама идея трансарктических перелётов на воздушных кораблях была не нова, но именно Брунс впервые придал ей законченную форму, приложив всю свою кипучую энергию бывшего военного, напористого и нередко слишком прямолинейного.

Понимая, что столь масштабному начинанию необходима серьёзная профессиональная оценка, бывший дирижаблист в первую очередь представил его на суд научной общественности. Во многом благодаря его усилиям неформальная группа, созданная для изучения вопроса, в 1924 году преобразовалась в «Международное общество по изучению Арктики при помощи воздушного корабля», известное как «Аэроарктик». Его председателем стал полярный авторитет Фритьоф Нансен, а сам Брунс занял пост генерального секретаря.

Ближайшей целью общества, к работе которого впоследствии подключились и советские учёные, была организация исследовательского трансполярного полёта на большом дирижабле из Европы к побережью Аляски. Эта экспедиция могла не только принести богатейшие научные результаты, но и стать прологом к созданию в дальнейшем чисто коммерческой дирижабельной линии. Брунс справедливо считал, что смешивать эти две части не следует, и подчёркивал, что первая, «лицом» которой является Нансен, есть научное предприятие с широким международным представительством, вторая же должна строиться исключительно по коммерческим законам.

Нансен и Брунс принялись зондировать почву на предмет возможного участия в экспедиции Советского Союза, что существенно повысило бы шансы на успех. В этом случае в качестве исходной точки полёта можно было выбрать Мурманск, на тот момент самый северный пункт в Европе, доступный по железной дороге, – это заметно сокращало расстояние до цели. Кроме того, Брунс отмечал, что Мурманск – *«это тот метеорологический пункт, который лежит вне линии обычных штормов, движущихся в направлении Шпицбергена между Исландией и Англией. Мурманск лежит значительно правее этой линии, и потому является чрезвычайно ценным в качестве отправного пункта воздушной экспедиции»*³. Включение СССР в число стран-участниц позволяло построить на нашем арктическом побережье одну или две радиостанции – вместе с такими же станциями на Шпицбергене и Аляске они образовали бы сеть, необходимую для радионавигации в полярных областях, где нельзя доверять обычным магнитным компасам.

Брунс был уверен, что экспедиция должна интересовать Советский Союз едва ли не более всех остальных стран – *«в виду громадного политико-экономического значения вопроса в дальнейшем его развитии для СССР»*. Он рассчитывал привлечь внимание Кремля и ко второй части проекта, что также было очень желательно: тогда часть маршрута можно было проложить над советской территорией, облегчив и удешевив полёты.

В Москве на сигналы руководителей «Аэроарктик» действительно отреагировали весьма живо. В феврале 1925 года при Совнаркомом СССР создали комиссию по вопросу о трансарктическом воздухоплавании под руководством управделами правительства Николая Горбунова.

³ ГАРФ, ф. Р8429, оп. 1, д. 45, л. 39.

По его приглашению заслуженный полярник Нансен и отставной полковник Брунс в июле прибыли в Москву, где провели ряд встреч, в том числе в Кремле, выступив с сообщениями и приняв участие в обсуждении исследовательской экспедиции.

О коммерческой дирижабельной линии Брунс говорил с осторожностью и в более узком кругу: всё же он приехал в Москву в первую очередь как представитель научного общества. Однако эта тема, очевидно, занимала его не меньше, а то и больше, чем научная сторона дела. Некий советский дипломатический работник, сопровождавший Брунса в Москве, докладывал о разговоре с ним следующее:

Поговорив о мелочах, капитан Брунс стал говорить о важности для СССР воздухоплавания на аппаратах легче воздуха и развил мысль об устройстве Советским Союзом самостоятельной воздушной линии Ленинград – Владивосток. Нужны два-три дирижабля. Для устройства линий, сказал он, понадобилось бы не больше 15.000.000 рублей.

На мой вопрос, можно ли было бы строить дирижабли у нас, он сказал, что части строились бы в Германии, доставлялись бы сюда, и здесь можно было бы дирижабли монтировать. <...>

...Он берётся доставить лучших специалистов этого дела (в том числе и бывшего руководителя верфей «Шютте-Ланц Верке», если не ошибаюсь, Бляйштейна⁴).

– Кто же руководил бы этим?

– Я, – вскричал он. – Es wäre doch wie ein Traum!⁵

Тогда я сказал: почему же вы, г. капитан, не ставите этот вопрос на заседании комиссии...

Он ответил с жаром, что сделать официальное предложение он не может (за это его забросала бы Германия камнями), но конкретное предложение правительства СССР достойно было бы обсуждения⁶.

Аэрокапитан спал и видел себя во главе крупного дирижабельного предприятия, хотя идея эта пока ещё находилась лишь в форме общей концепции. Тем не менее совнаркомовская комиссия проявила к ней интерес и предложила автору подготовить более подробное обоснование.

Трудно сказать, какая из двух частей проекта так привлекла Горбунова – научная или коммерческая, но тот с самого начала усиленно помогал Брунсу, в официальной переписке с советскими коллегами характеризовал его приезд как чрезвычайно желательный, хлопотал о въездной визе и даже частично профинансировал из средств комиссии пребывание немца в Советском Союзе.

Тот же Горбунов организовал для Брунса посещение Ленинграда – для выяснения возможностей использования города как основной базы трансарктического воздухоплавания на больших воздушных кораблях. В городе на Неве полковника приняли по высшему разряду, устроили осмотр военно-морского порта, предоставили автомобиль для поездки в Ораниенбаум и даже гидроплан, чтобы слетать в Шлиссельбург.

Затем Брунс по железной дороге отправился через Владивосток в Японию и почти весь август с остановками ехал по СССР, собирая материалы к проекту будущей дирижабельной линии. Горбунов выдал ему рекомендательные письма к местным советским органам по пути

⁴ Речь о немецкой дирижаблестроительной компании Luftschiffbau Schütte-Lanz, выпустившей до и во время Первой мировой войны больше двух десятков жёстких дирижаблей собственной конструкции. Вальтер Блейштейн (Walter Bleistein) одно время был её директором и главным инженером.

⁵ «Это было бы похоже на сон!»

⁶ ГАРФ, ф. Р8429, оп. 1, д. 40, л. 20.

следования, и те исправно помогали немецкому гостю – опекали, сопровождали, возили осматривать и фотографировать местности, заводы, дороги, а также снабжали данными о климате и географии, природных ресурсах, путях сообщения, промышленности и экономике. Пожалуй, ни один сотрудник немецкой разведки, которые, несомненно, работали тогда в Советском Союзе, не имел столь благоприятных условий для получения сведений о положении дел в стране на всём её протяжении с запада на восток.

Проведя последние три дня во Владивостоке, генеральный секретарь научного общества 2 сентября отбыл на пароходе к японским берегам.

Дело с научной экспедицией «Аэроарктик» продвигалось не так быстро, как хотелось, но Брунсу по возвращении домой было чем себя занять. Воодушевлённый благожелательным отношением Москвы, он переработал первоначальную концепцию дирижабельной линии и подготовил предварительное технико-экономическое обоснование проекта. Его лётно-техническую часть, в том числе выбор типа и расчёт характеристик и количества дирижаблей, готовил Вальтер Блейштейн. Работу завершили лишь во второй половине марта 1926 года. Получившийся увесистый том с картами, схемами и таблицами перевели на русский язык и отправили в Москву Горбунову.

Линия должна была связать Берлин или Амстердам с Харбином, Пекином и Токио, при этом из трансполярной превратилась в приполярную. Оптимальный маршрут по советской территории проходил из Ленинграда через Архангельск, пересекал северную часть Уральских гор и шёл дальше на восток вдоль 68-й параллели. Начав спускаться к югу в районе Туруханска на Енисее, он пересекал Транссибирскую железную дорогу в районе станции Уруша между Читой и Хабаровском, а затем уходил на территорию Китая – к Харбину, откуда дальше можно было направиться в Пекин или в другую сторону – через Уссурийск и Владивосток в Токио.

Дирижабельный флот состоял из трёх жёстких кораблей объёмом 105 тыс. кубометров каждый, перевозящих за один рейс 40 человек экипажа, 30 пассажиров и 5 тонн коммерческого груза. Вылетев в 9 часов утра из Ленинграда, пассажиры ко второй половине третьих суток оказывались в Харбине.

Рассматривался и вариант с кораблями большего объёма – по 130 тыс. кубометров.

По расчётам авторов, проект сулил солидную выручку, причём уже в самом начале эксплуатации линии:

Вообще, надо считать, что за участие в первых пробных и первых рейсовых полётах с охотников, желающих участвовать в первом пересечении отчасти неведомых ещё сибирских недр, могут взиматься прямо баснословные цены⁷.

Дирижабли, один из которых являлся запасным, можно было сдавать в аренду, в том числе и для решения государственных задач – аэрофотосъёмки труднодоступных районов, изучения лесов, розыска и спасения экспедиций, доставки грузов в удалённые местности и даже для трансполярных перелётов по программе общества «Аэроарктик»: Брунс не забывал связать коммерческие соображения с научными интересами.

⁷ ГАРФ, ф. Р3316, оп. 19, д. 903, л. 268.



Один из вариантов регулярной трансполярной линии на дирижаблях, предложенный Вальтером Брунсом в 1919 году:

1 – эллинги; 2 – причальные мачты

Первоначально планировалось проложить линию целиком вне советской территории. Промежуточная станция должна была находиться на острове Унимак в Алеутской гряде. Впоследствии, по мере нормализации российско-германских отношений, появились варианты с прохождением маршрута через Ленинград и Мурманск

Техническая сторона предложения привлекала тем, что строительство воздушных кораблей планировалось организовать в СССР с привлечением иностранной помощи.

Насадить в СССР постройку воздушных кораблей возможно двумя способами. Или предложить какой-либо известной заграничной воздушно-корабельной верфи организовать в СССР филиальное отделение, или же пригласить из-за границы к себе на службу опытных конструкторов и техников и поручить им создать на территории СССР строительную верфь и обучить на ней для её дальнейшего процветания местный технический

элемент, т. е. создать чисто русское предприятие. В обоих случаях придётся за техническими силами обратиться по преимуществу в Германию... <...>

Второй путь несколько сложнее и труднее, но зато он допускает полную свободу в производстве при участии лучших технических сил и при использовании опыта, собранного различными предприятиями. Привлечение опытных конструкторов и техников при настоящем положении воздушного кораблестроения в Германии не встретит никаких затруднений⁸.

По второму из путей, предложенных экс-полковником, в своё время пошли американцы: они не только заказали немцам в счёт военных репараций постройку дирижабля LZ 126, получившего название «Лос-Анджелес», но и наняли на работу группу инженеров фирмы «Люфт-шиффбау Цеппелин» во главе с Карлом Арнштейном, которая перенесла на американскую почву основные технологии немецкого жёсткого дирижаблестроения [82]. Нечто похожее произойдёт позже в Советском Союзе, куда пригласят Нобиле.

Первоначальный капитал проекта превышал 32 млн золотых рублей, что примерно соответствовало 16 млн долларов. Брунс считал, что *«все политико-экономические и торгово-промышленные соображения говорят за то, что всё финансирование должно быть осуществлено правительством Союза»*. Однако по тем временам это была огромная сумма, равная пятой части скудного золотого запаса страны. Альтернатива – привлечение иностранных средств в форме кредитов, концессии или международного акционерного общества. В силу огромного политического значения вопроса авторы проекта считали этот вариант весьма нежелательным для СССР.

⁸ ГАРФ, ф. Р3316, оп. 19, д. 903, лл. 263–264.



Один из вариантов маршрута трансполярной научной экспедиции на дирижабле, предложенный Вальтером Брунсом. 1925 год:

1 – западная оконечность Земли Франца-Иосифа; 2 – мыс Барроу на Аляске (крайняя северная точка Американского континента); 3 – Северная Земля; 4 – Новая Земля

Штриховкой показана не исследованная на тот момент территория (Unerforschtes Gebiet) между Северным полюсом и Аляской. Считалось, что в этой области могут находиться ещё не открытые крупные острова (гипотетические Земля Крокера, Земля Брэдли), целый континент или даже дыра, ведущая внутрь пустотелого земного шара

Получив материалы из Германии, в Совнаркомe переформировали комиссию по вопросу о трансарктическом воздухоплавании в комиссию по вопросам транссибирского воздушного пути на дирижаблях, которую возглавил тот же Горбунов. По её поручению предложения Брунса за четыре месяца были проработаны тремя десятками ведомств и организаций самого разного профиля – от Госплана, Академии наук и отраслевых институтов до Наркомвоенмора, Далькрайисполкома и Геологического комитета. Техническую часть признали вполне реализуемой, в экономической – пришли к выводу, что более реалистичная оценка первоначальных вложений составляет 50 млн рублей золотом, а доходы поначалу окажутся ниже эксплуатационных расходов, однако впоследствии за счёт произведённого проектом «переворота в миро-

вых путях сообщения» вырастут до громадных размеров. В целом отношение оказалось весьма благосклонным, однако у Наркомвоенмора и Реввоенсовета СССР появились возражения:

...Предложенный полковником Брунсом проект оборудования воздушной линии на дирижаблях между Ленинградом и Владивостоком не может быть признан имеющим для нас военное значение; наоборот, осуществление проекта в том виде, как он предлагается, учитывая выбор мест оборудования воздушных баз по линии полётов, может представлять угрозу с воздуха для нашей территории. <...>

Экономические вопросы проектом разработаны применительно к условиям, ныне существующим в Германии, а не к обстановке в СССР. Расходная сторона баланса значительно преуменьшена... а приходная, наоборот, преувеличена. Стоимость постройки верфи вовсе не предусмотрена; также не учтена необходимость создания заново всей материальной базы, начиная с сырья и полуфабрикатов, что требует больших средств и времени. <...>

...Необходимо подчеркнуть, что проект требует от СССР на осуществление предлагаемой линии воздушного сообщения затраты крупных денежных средств, но не даёт никаких гарантий участия в этом предприятии наших специалистов, как при постройке дирижаблей, так и в процессе обслуживания их в качестве экипажа кораблей⁹.

Одновременно авторы заключения дали общую оценку военного значения управляемого воздухоплавания: не отрицая «известных перспектив» этого дела, они считали, что с оборонными задачами лучше справятся морские суда и гидросамолёты. Именно на усиление флота и развитие гидроавиации открытого моря следовало в ближайшие годы направлять бюджетные средства.

Подписал заключение заместитель наркома и зампреда Реввоенсовета Иосиф Уншлихт. По иронии судьбы спустя несколько лет именно ему предстояло уже в качестве начальника Главного управления гражданского воздушного флота руководить постройкой советских дирижаблей.

Несмотря на позицию военного ведомства, 20 августа 1926 года Совнарком по предложению Горбунова принял секретное постановление «Об организации Транссибирского воздушного пути на дирижаблях», в котором проект признавался «обоснованным и имеющим большой политический и экономический интерес для Союза ССР».

Как можно было ожидать, от прямого финансового участия правительство воздержалось: капитал предприятия, создаваемого в форме акционерного общества, предлагалось сформировать «иностранным капиталистам» путём покупки акций и предоставления кредитов. С советской стороны были обещаны право воздушного транзита, безденежный отвод земель, налоговые льготы и государственные гарантии по облигационным займам общества. Дипломатам поручили выяснить у иностранных правительств степень их заинтересованности в участии и возможные гарантии с их стороны, способствующие привлечению в проект частных капиталов.

Заручившись поддержкой Советского Союза, Брунс развил энергичную деятельность по продвижению проекта. Тем же самым полуофициально занимались в европейских странах и международных организациях советские эмиссары. Шёл месяц за месяцем, но желающих войти в число соучредителей «дирижабельного Транссиба» не было. На свой интерес намекали некоторые немецкие финансово-промышленные группы, акционеров искали в США и Японии, однако реальных участников так и не нашлось. Очевидно, частный капитал не питал дове-

⁹ ГАРФ, ф. Р5446, оп. 7а, д. 197, лл. 11 об., 12 и об.

рия ни к дирижаблям, ни к большевикам. О реакции иностранных государств на инициативу Москвы ничего не известно, только внешнеполитическое ведомство Германии дало понять, что в правительственных кругах весьма скептически относятся к возможности организации дирижабельной линии на началах самоокупаемости.

В январе 1927 года комиссию Горбунова ликвидировали, передав дело Транссибирского пути в Главный концессионный комитет, где оно после полутора лет безуспешных попыток найти инвесторов окончательно заглохло.

Несмотря на столь незавидный финал, затея Брунса произвела весьма полезный «побочный эффект»: для Советского Союза это был первый серьёзный, неплохо просчитанный проект в сфере дирижаблестроения с ясной практической целью – организации коммерческих дирижабельных сообщений. В работе над ним участвовали золотодобытчики и геологи, транспортники и полярники, лесники и метеорологи, картографы, гидрографы, работники почтового ведомства и торговых трестов, местных органов власти – практически все, кто мог быть заинтересован в использовании дирижаблей. Для многих это послужило поводом, чтобы впервые задуматься о роли управляемого воздухоплавания в экономике и военном деле.

Дискуссии в обеих комиссиях Горбунова не замыкались в рамках частных вопросов о трансполярной научной экспедиции и дирижабельной линии, неизбежно переходя к более широкому предмету – возможности и целесообразности производства и применения дирижаблей в СССР. Тем самым была подготовлена почва для последующих обсуждений, которые развернулись в конце 1920-х годов и закончились политическим решением о развёртывании советской дирижаблестроительной программы.

«Бритва Ольденборгера»

Прогресс управляемого воздухоплавания на Западе, сообщения о закладке новых воздушных кораблей, поражающих воображение своими размерами, возрождение дирижаблестроения в Германии, где приступили к созданию крупнейшего в мире цеппелина, – всё это не могло не найти живого отклика у советских людей, охваченных энтузиазмом строительства нового мира. Во второй половине 1920-х годов голоса сторонников дирижаблей и дирижабельных сообщений звучали в Советском Союзе всё громче. Дискуссии на эти темы постепенно перебирались с закрытых совещаний и страниц научных журналов в газеты и рабочие клубы, привлекая внимание людей, далёких от воздухоплавания.

Энтузиасты нередко высказывали весьма поверхностные и чрезмерно оптимистические суждения о дирижабле как транспортном средстве, полезность которого самоочевидна, а возможности чуть ли не безграничны. То и дело рождались самые разные проекты открытия дирижабельных линий, однако авторы нечасто утруждали себя оценкой их реальной эффективности.

В 1925 году ответственный авиаработник Владимир Ольденборгер, в прошлом военный воздухоплаватель царской армии, в довольно категоричной форме сформулировал те позиции, с которых предлагал оценивать подобного рода идеи.

...А какие дирижабли нужно строить в СССР?

На этот счёт борцами за воздухоплавание писалось много и умных, и вздорных статей и проектов. Есть серьёзная опасность, что какие-либо из этих проектов начнут осуществляться, прежде чем над ними серьёзно подумают. Какие бы расчёты о прибыльности и теоретической выгодности проекта воздушной линии ни приводились, нельзя его принимать, пока не будет уяснено нижеследующее.

Дирижабль, как средство стратегической, политической и экономической коммуникации, нужен в строгом соответствии с потребностями страны. У нас не такое большое количество нэпманов и дипломатических курьеров, чтобы [мы] могли их возить на дирижаблях вдоль и поперёк Союза. Когда мы на карте поставим вехи направлений наших политических, экономических и стратегических интересов и путей – карта даст нам ответ: сколько и какого объёма нам нужно дирижаблей, и где должны быть их базы. Задание должно быть дано политиками. Техника их осуществит [50, с. 72].

Идя вразрез с мнением большинства, Ольденборгер сомневался в целесообразности организации внутренних грузо-пассажирских сообщений на дирижаблях.

Там, где капиталистические предприятия душат и поедают друг друга, где кипит борьба, где конкуренция не терпит минуты промедления – там заплатить за сутки-двое выигрыша во времени стоимостью воздушной поездки имеет большой смысл. У нас же, внутри страны, при трестированной промышленности, при постепенном вытеснении частного торговца, при переходе к плановому хозяйству, представителям госорганов нечего носиться по воздуху, вырывая друг у друга заказы, поставки и проч... Возить же по воздуху нэпманов, которым скорость весьма нужна, не имеет никакого политического и экономического смысла. Остающаяся клиентура внутренних воздушных линий – срочные перевозки тех из ответственных представителей власти, у которых на счету каждый день.

Таких командировок никогда не будет столько, чтобы оправдать организацию большой регулярной линии на дирижаблях внутри страны.

Что касается перевозки грузов, то пока ещё нет, на ближайшее время, серьёзных оснований полагать, что имеет смысл организация какой-либо линии, перевозящей что-либо кроме золота, платины, драгоценных камней и ценных мехов. Здесь мы встретимся с трудностями организации газовых заводов, установки швартовных мачт где-либо, куда ещё не проведена железная дорога... Во всяком случае, о регулярных рейсах вряд ли будет идти речь... <...>

Очевидно, что потребность в дирижаблях должна быть обусловлена экономическими предпосылками, нуждами обороны и политическим положением СССР [51, с. 35].

По его мнению, регулярные линии имело смысл организовывать только вне страны – для перевозки ответственных работников и ценных экспортных грузов, с одновременным решением оборонных задач путём «патрулирования с бомбами». Направления линий диктовались главными векторами внешнеполитических и внешнеэкономических интересов СССР: первая – из Ленинграда в Лондон, совмещённая с охраной дирижаблями входа в Балтийское море, вторая – с юга СССР на Константинополь и Рим, третья – из Владивостока в Токио и Сан-Франциско.

Исходя из этого, требовалось около десятка больших жёстких дирижаблей и двух десятков мягких. Последние были нужны в качестве опытных образцов в целях совершенствования конструкций, а также для обучения кадров, береговой охраны, наблюдения за ходом рыбы, аэрофотосъёмки и других задач, не связанных с регулярными перевозками.

Можно обсуждать предложенные направления линий и количество воздушных кораблей, но трудно спорить с самим принципом: планы постройки и применения дирижаблей должны быть строго обусловлены реальными государственными интересами; эти же интересы определяют и количество, и типы, и объёмы необходимых стране дирижаблей. Всё остальное – фантазии и прожектёрство.

Эта «бритва Ольденборгера» очень пригодилась бы в 1930-е годы, когда без чёткого экономического обоснования планировались десятки дирижабельных линий, а многообразие конструкций одновременно проектируемых кораблей превышало всякие возможности производства. В конце концов ситуацию исправила сама жизнь, но немало сил и средств было растрчено впустую.

Долгое десятилетие Туполева

Настойчивость общественников и пример западных стран подвигли власти к тому, чтобы поставить изучение вопросов управляемого воздухоплавания на государственную основу.

В начале 1928 года подготовить программу опытных работ по дирижаблестроению до конца первой пятилетки поручили Центральному аэрогидродинамическому институту (ЦАГИ). В главном авиационном научном центре страны ранее уже занимались расчётами и испытаниями «Московского химика-резинщика», изготавливали для него металлические части, изучали опыт зарубежного управляемого воздухоплавания. Составление программы возложили на Андрея Туполева, который в июле представил свои предложения на заседаниях Научно-технического управления Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) СССР, а затем Научно-технического комитета Управления ВВС (УВВС) Красной армии.

Авиаконструктор считал необходимым двигаться от небольших к средним и затем крупным дирижаблям, постепенно накапливая знания и опыт. Производственной базой этих работ должен был служить создаваемый при ЦАГИ опытный завод-верфь с эллингом объёмом до 50 тыс. кубометров и другой необходимой инфраструктурой: мастерскими, складами, водородным заводом, рельсовыми путями, аэромаяком, служебными и жилыми помещениями и т. д. На первую половину 1930 года планировалось начало постройки дирижаблей: полужёстких объёмом 3–8 тыс. и 20–25 тыс. кубометров и жёстких в 8–15 и 25–50 тыс. кубометров. Со сдачей последнего из них в середине 1935 года заканчивался опытный этап программы, бюджет которого оценивался в 17,4 млн рублей. Затем можно было приступить к «большому» дирижаблестроению, которое начиналось с изготовления жёсткого дирижабля объёмом 150–250 тыс. кубометров с плановой готовностью во второй половине 1939 года. Для этого предстояло создать полноценную верфь, работающую под техническим руководством ЦАГИ.

Таким образом, 1930-е годы отводились на то, чтобы последовательно выполнить необходимые исследования и опытные работы, освоить технологии и сформировать производственную базу промышленного масштаба, при этом построив пять дирижаблей, включая один крупный.

В технологических вопросах, по мнению Туполева, следовало больше полагаться на свои силы, чем на иностранную техническую помощь:

Естественный путь к созданию у нас дирижаблей... не закупка за границей отдельных образцов, которые обычно в скором времени являются уже устаревшими, а создание на прочных основаниях своей собственной базы¹⁰.

Слова об опоре на собственные силы имели в тот момент особое звучание: среди полярных льдов в эти самые дни завершалась операция по спасению экипажа дирижабля «Италия», за которой следил весь мир. Советские люди внимательно изучали ежедневные сводки из Арктики, симпатизировали попавшим в беду итальянцам во главе с Нобиле и желали успеха ледоколу «Красин», который шёл к ним на помощь.

Безусловно, неудача «Италии» не прибавляла очков дирижаблям и не повышала доверия к западным технологиям их строительства, однако не могла поколебать позиций влиятельных сторонников использования иностранной помощи в постановке советского дирижаблестроения. В их числе были начальник УВВС Пётр Баранов, одновременно возглавлявший Совет по гражданской авиации, его заместитель в УВВС и в Совете Яков Алкснис, главный инспектор

¹⁰ РГАЭ, ф. 9527, оп. 1, д. 66, л. 127.

гражданского воздушного флота (ГВФ) Валентин Зарзар, также входивший в Совет, заместитель председателя Сектора обороны Госплана Константин Мехоношин и многие другие.

Взгляды «иностранной партии» в сжатом виде выразились в заключении Совета на проект Туполева:

1. Представляется абсолютно нецелесообразным терять время и расходовать средства на изыскание того, что уже является достигнутым в мировой технике, и повторение, таким образом, пройденных этапов развития дирижабельного дела. С этой точки зрения представляется целесообразным использовать имеющиеся уже достижения, на базе которых приступить к постановке этого дела у нас.

2. Представляется более выгодным купить имеющийся уже за границей опыт вместо того, чтобы начинать у нас строительство полужёстких и жёстких дирижаблей малой вместимости. Эта покупка представляется целесообразной в виде найма соответствующих иностранных специалистов на службу к нам. <...>

Такой метод и данный темп опытного дирижаблестроения в СССР сможет обеспечить наиболее рациональную постановку этого дела в стране и даст нам возможность в краткие сроки догнать достижения Западной Европы и Америки¹¹.

Государство вполне благожелательно относилось к сотрудничеству с Западом при создании новых и модернизации существующих производств в различных отраслях гражданской промышленности. Действовали десятки договоров о технической помощи с иностранными фирмами, в СССР работали сотни приехавших из-за рубежа инженеров, техников и рабочих, и их число быстро увеличивалось. Заимствование заграничного опыта происходило и в ходе технического перевооружения Красной армии, а летом 1929 года Политбюро своим постановлением официально закрепило целесообразность этой практики в военно-технической сфере, сделав отдельный акцент на авиастроении.

Уже в 1928 году поборников технологического изоляционизма было немного, в том числе и среди энтузиастов управляемого воздухоплавания. Для последних же 10 лет были слишком долгим сроком, казавшимся равным вечности, а сократить его, опираясь лишь на собственные силы, не представлялось возможным – ввиду слабости этих сил. Поэтому выбор состоял в том, чтобы обратиться к иностранцам или забыть о собственном промышленном дирижаблестроении и довольствоваться чисто общественными затеями вроде «Московского химика-резинщика».

С критикой проекта Туполева выступил один из наиболее активных пропагандистов и защитников дирижаблестроения Борис Воробьёв, в то время занимавший должность старшего инженера в Мобилизационно-плановом управлении ВСНХ. По его мнению, было принципиально неправильно решать задачу организации дирижаблестроения изолированно, в отрыве от развития воздухоплавательной промышленности в целом, включавшего в себя вопросы сырья, материалов, оборудования, вспомогательных производств и т. д. Предложенные сроки представлялись ему чрезмерными, а «покупка заграничных достижений» – не только допустимой, но и весьма желательной, если это позволит не повторять путь, уже пройденный в других странах, а начать дело «с наивозможно высокого уровня». Наконец, заложенные в программу типы и размеры дирижаблей, а также затраты на их производство он считал недостаточно обоснованными, а постройку жёсткого дирижабля небольшого объёма – бессмысленной, поскольку такой корабль едва сможет поднять в воздух сам себя.

¹¹ РГАЭ, ф. 9527, оп. 1, д. 66, л. 146.

Несмотря на разногласия, эволюционный подход к научно-исследовательским и опытным работам, на котором настаивал Туполев, получил одобрение НТУ ВСНХ и НТК УВВС. Оба научно-технических собрания согласились и с основными положениями программы, которая после внесения некоторых поправок, не меняющих её сути, была направлена в президиум ВСНХ для принятия решения.

Однако там дело затянулось до ноября – по-видимому, из-за возражений со стороны военного ведомства. Поддержка Баранова и Алксниса значила много, но они не были высшей инстанцией в Наркомвоенморе. Очевидно, не все там разделяли мнение о необходимости начинать дирижаблестроение немедленно и именно в формах, предложенных ЦАГИ. В частности, как и двумя годами раньше при обсуждении проекта трансарктических сообщений, весьма скептически высказались военные моряки: не отрицая возможной полезности дирижаблей на море, они сочли постановку вопроса преждевременной, полагаясь больше на флот и гидроавиацию. Возможно, поступили и другие отрицательные отзывы.

Так или иначе, президиум ВСНХ воздержался от утверждения программы на пятилетний срок, ограничившись компромиссным решением: НТУ поручалось в 1928/29 хозяйственном году¹² организовать в ЦАГИ научно-исследовательские работы по дирижаблестроению, начать переговоры об иностранной технической помощи, а план организации и развития дирижаблестроения дополнительно проработать, согласовав его с военным ведомством.

Последнее оказалось непростым делом, о чём свидетельствуют доводы против проекта Туполева, приведённые уже в начале 1929 года «мозговым центром» Реввоенсовета СССР – Военно-научным исследовательским комитетом: программа не только не увязана с общим развитием воздухоплавательной промышленности, но и далека от нужд обороны, поскольку построенные опытные дирижабли не найдут военного применения; следует использовать немецкую помощь и сразу же начать выпуск кораблей больших размеров, способных решать практические задачи армии и флота.

Судя по всему, прийти к консенсусу с военными так и не удалось. Качественного скачка тогда не произошло, однако благодаря очередному раунду предметных дискуссий начало советского «большого» дирижаблестроения стало ближе ещё на один шаг.

¹² В СССР до 1931 года хозяйственный (бюджетный) год исчислялся с 1 октября по 30 сентября.

По стоимости равно Беломорканалу

Состояние авиационного транспорта заботило партию и правительство значительно больше, чем дирижаблестроение. В феврале 1929 года появился первый пятилетний план развития гражданской авиации в СССР, однако уже к концу года начался его пересмотр в сторону резкого увеличения объёмов финансирования и строительства.

К этому времени при Осоавиахиме создали общественный комитет по дирижаблестроению, объединивший значительную часть сторонников управляемого воздухоплавания. Подключившись к обсуждению новой редакции воздушной пятилетки, они получили возможность внести в план свои предложения.

Как оказалось, члены комитета не имели общего понимания целей и путей развития нового дела, в том числе по самому главному вопросу: для чего нужны дирижаблы? Сначала требовалось прийти к единому мнению, чему и посвятили состоявшееся в феврале 1930 года заседание комитета, которое открыл Ян Анвельт, сменивший Зарзара на посту главного инспектора ГВФ:

Комитет по дирижаблестроению на первых же шагах встретился с запросом: чем дирижаблы будут заниматься? И есть такие скептики, которые полагают, что дирижаблям у нас нечего делать; что если бы они были построены, то применения не нашли бы. <...>

Что это за совещание? Мы сейчас будем перерабатывать пятилетку развития гражданской авиации, и мы хотим внести в план и дирижаблестроение. Но у многих и, в частности, в президиуме комитета возник вопрос: а для чего же дирижаблы нужны? Оказалось, что есть товарищи, которые спрашивают, был ли вопрос где-то проработан. Я очень молодой воздухоплаватель, и этого не знаю, если такие материалы есть, то, признаться, комитет их не имеет.

Из вступительного слова следовало, что тезис о регулярных пассажирских сообщениях как главном предназначении дирижаблей ни у кого не вызывал сомнений и обсуждению не подлежал. Вопрос заключался лишь в том, когда именно в стране появится достаточное для этого количество кораблей. Оставалось выяснить другие возможные области их гражданского применения, и здесь по ряду пунктов обнаружилось заметное различие позиций.

Так, оптимисты говорили о преимуществах воздушных кораблей в деле борьбы с лесными вредителями, в ледовой разведке, в аэрофотосъёмке. Скептики возражали: маленькие, быстрые и недорогие в эксплуатации самолёты справятся с этими задачами лучше.

Первые доказывали выгоды применения дирижабля для наблюдений на зверобойных промыслах, вторые парировали: «...если бы дирижабль представлял какую-нибудь прелесть в этом отношении, то за границей давно бы уже применяли его, а там всё на самолётах».

Среди приведённых «заграничных» аргументов встречались довольно любопытные:

Если за границей какая-то шоколадная фирма «Трумф» считает целесообразным заказывать и строить дирижаблы только для того, чтобы написать на них: «Шоколад – Трумп», то, следовательно, она извлекает отсюда прибыль¹³. И у нас можно было бы рекламировать лозунги пятилетки, займов и т. д.

¹³ Небольшие немецкие полужёсткие дирижаблы RK 27 и PN 28, построенные в 1929 году, использовались в качестве носителей рекламы шоколада марки «Трумф».

Единственное явно отрицательное суждение высказал авиаработник Иван Гроза, который вскоре был назначен начальником НИИ ГВФ:

Говорить относительно того, что можно сейчас уже ставить вопрос о массовом использовании дирижаблей у нас в системе народного хозяйства... нельзя, ибо достаточно сказать о том, что вся материальная база [дирижаблестроения. – А. Б.] требует колоссальнейших затрат. <...>

Я не оптимистически смотрю на применение дирижаблей у нас в Советском Союзе, исходя из основ достаточного развития у нас авиации, потому что уже на сегодняшний день можно а priori ставить вопрос: ведь Нобиле спасал ледокол совместно с самолётом, дирижабль спасал не дирижабль, а самолёт с ледоколом.

Однако его никто не поддержал, и по итогам совещания скептики оказались в меньшинстве. Впрочем, они и не упорствовали: общественное мнение уже явно склонилось в пользу дирижаблей. Сошлись на том, что строить их надо, и как можно быстрее, а председательствующий призвал коллег перейти от рассуждений к делу и помочь убедить в этом правительство.

Нас спросят: для чего вам дирижабли нужны? Было бы смешно, если бы мы сказали, что вообще это полезная вещь; потребуется экономическое обоснование. На сегодняшнем совещании выяснилось, что есть бесспорно ряд областей, где применение дирижабля целесообразно, например, исследование отдалённых местностей. У нас в Союзе имеются колоссальные пространства, где нет никаких путей сообщения, для исследования этих областей дирижабль имел бы значение. Затем, завоз и вывоз грузов... Перевозка экспедиций, смена работников на метеорологических станциях и пр.

Я думаю, что энтузиасты воздухоплавательного дела помогут нашему воздушному флоту. Надо было бы дать более подробное экономическое обоснование этому делу, чтобы мы могли доказать в Госплане, в СТО, что управляемое воздухоплавание дело стоящее¹⁴.

Энтузиасты взялись за работу и в первой половине 1930 года подготовили проект пятилетки опытно-промышленного дирижаблестроения, хорошо иллюстрирующий взгляды, преобладавшие тогда в советском авиационно-воздухоплавательном сообществе.

В основе плана лежали представления о «неоспоримых» преимуществах дирижаблей перед самолётами при транспортировке на большие расстояния значительных грузов, способности принимать и сдавать их в любой точке без всяких наземных приспособлений и особой роли в освоении северных и северо-восточных районов страны.

До конца первой пятилетки, то есть в 1930–1933 годах, на воздухоплавание предлагалось выделить больше 60 млн рублей – почти десятую часть бюджетных капиталовложений по всему гражданскому воздушному флоту. Сумма не запредельная, но весьма приличная: примерно столько же государство намеревалось потратить на прокладку Беломорско-Балтийского канала, начатую летом того же года.

На эти средства предстояло построить две дирижабельные базы – Московскую главную, на которой будут строиться корабли и выполняться научно-исследовательские работы, и Сибирскую эксплуатационную. В наземную инфраструктуру входили эллинги, газовые заводы, мастерские и лаборатории, радио- и метеостанции, а также швартовые точки с причальными мачтами в Туруханске на берегу Енисея, в Якутске и двух небольших якутских сёлах – Булуне на реке Лене и Нижнеколымске.

Производственный график предусматривал выпуск в течение трёх лет семи дирижаблей:

¹⁴ РГАЭ, ф. 9527, оп. 1, д. 75, л. 35 об.

– двух небольших полужёстких по 7 тыс. кубометров – для подготовки лётного состава;
– трёх крупных жёстких цеппелиновской конструкции по 80 тыс. кубометров – опытных и одновременно предназначенных для эксплуатации на грузо-пассажирских линиях;
– двух опытных цельнометаллических небольшого объёма по 10–15 тыс. кубометров¹⁵.

В этот же период планировалось приступить к проектированию и постройке ещё одного жёсткого дирижабля, «*объёмом превышающего современные заграничные*».

В план заложили широкое использование иностранной техпомощи для постройки дирижаблей и основных наземных сооружений, однако без указания конкретных стран и фирм.

Полужёсткие корабли предполагали выпускать своими силами. Будут ли они строиться по итальянскому, немецкому, советскому или какому-то другому проекту – не уточнялось. Впрочем, советского проекта на тот момент и не существовало: если с технологией постройки мягких дирижаблей наши инженеры были уже знакомы, то к разработке отечественной конструкции полужёсткого корабля ещё только приступали. В начале 1930 года экспериментальный отдел ЦАГИ занялся проектированием небольшого (2750 кубометров) дирижабля этого типа [35], однако до его постройки дело не дошло, а в 1931 году работы были прекращены.

На иностранных специалистов и технологии рассчитывали в изготовлении первых жёстких кораблей. По всей видимости, речь шла о немцах, благо к этому времени опыт технического сотрудничества с Германией в авиационной отрасли уже имелся: Советский Союз закупал самолёты фирм Дорнье и Хейнкеля, получил лицензию на производство авиадвигателей БМВ [68, с. 82–97, 103–107].

Иностранцы должны были помочь и с постройкой первого цельнометаллического дирижабля. О его конструкции не говорилось ничего.

Предусматривалось выполнение исследовательских и опытных работ, а также создание воздухоплавательного вуза и школы для подготовки лётного состава и наземного персонала всех уровней.

Внешне план выгодно отличался от туполевского, однако в технологическом и экономическом отношениях был весьма далёк от действительности.

Признавая тот факт, что в области воздухоплавания СССР отстал на 30 лет, авторы рассчитывали в рекордные сроки ликвидировать этот разрыв и полностью овладеть всеми технологиями, необходимыми для постройки дирижаблей. Но даже при самом масштабном международном участии нельзя было за два-три года пробежать тот путь, на который мировые лидеры – Германия и Италия – потратили четверть века.

Советская верфь, летом 1930 года не намечавшаяся даже в проекте, должна была выпустить по одному полужёсткому, цеппелиновскому и цельнометаллическому дирижаблю уже к осени 1931 года. Немцы потратили на создание «Графа Цеппелина» почти два года, а ведь он строился на уже действовавшем заводе с отлаженными производственными процессами, по ранее апробированному проекту при минимуме новшеств. Корабли новых конструкций требовали много больше времени: к примеру, решение о постройке британского жёсткого гиганта R101 приняли в 1924 году, а его первый коммерческий полёт состоялся лишь в октябре 1930-го. Советские специалисты не могли этого не понимать, но всё же заложили в план явно нереальные сроки, подкрепляя их ссылками на германский опыт:

Немецкая фирма «Цеппелин-Хален-Бау»¹⁶ во время войны 14 г. построила 17 эллингов для дирижаблей в сроки, исчисляемые неделями.

Немцами к концу империалистической войны затрачивалось на постройку одного корабля всего шесть недель. Это объясняется тем, что

¹⁵ РГАЭ, ф. 9527, оп. 1, д. 137, лл. 11 об. – 12; д. 138, лл. 136 об., 137, 137 об., 138, 143 об., 144.

¹⁶ Zeppelin-Hallenbau GmbH.

*воздушные корабли, несмотря на огромность и кажущуюся сложность элементов конструкции, легко могут быть выпускаемы серийным порядком*¹⁷.

Действительно, в Первую мировую Германия строила дирижабли быстро и «легко» – благодаря тому, что к её началу уже отработала производство стандартных деталей и технику сборки. На создание этого арсенала ушёл не один год. Быстрота достигалась ещё и тем, что дирижаблестроители, отвечая на специфические запросы военных, упрощали конструкции цепелинов, жертвуя их прочностью и надёжностью ради скорости и высотности. Но обо всём этом у нас умалчивали.

Отдельного пояснения заслуживает цельнометаллическое дирижаблестроение. На тот момент оно нигде в мире не выходило за пределы опытно-конструкторских разработок. Единственный экспериментальный образец такого аппарата, поднявшийся в воздух, создали в США на средства, предоставленные несколькими состоятельными частными инвесторами. Все прочие попытки, в том числе широко разрекламированный американский же Slate, не имели успеха, и в СССР хорошо об этом знали: группа советских специалистов по авиастроению, посетившая США в конце 1929 года, отправила начальству следующий отзыв: *«Видели мы в Лос-Анжелосе пресловутый дирижабль «Слэйт», о котором у нас много писали, перевознося его до небес, а он никуда не годится: не летал и не летает. В общем, дело жульническое»*.

Проекты дирижаблей с оболочкой из металла не имели ясных практических перспектив, и заниматься ими на этапе становления дирижаблестроения – значило противоречить логике эволюционного развития, распылять силы и средства. Впрочем, план и был не эволюционным, а «прорывным». Забегая вперёд, нужно сказать, что вскоре дирижаблестроители занялись ещё и воздушным кораблём системы Циолковского из гофрированной стали, существовавшим лишь на уровне общих схем и расчётов. Работы по цельнометаллическим дирижаблям продолжались в СССР вплоть до 1937 года, поглотили несколько миллионов рублей и тысячи человеко-часов труда, но окончились ничем.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что аппараты трёх принципиально разных конструкций планировалось строить параллельно. Именно тогда в основу советского дирижаблестроения были положены *«многообъектность и многотипность кораблей, чего не наблюдалось ни в одной стране, занимавшейся дирижаблестроением»*¹⁸, как констатировал уже в 1938 году начальник Аэрофлота Василий Молоков. Последнее не совсем верно: в Германии до и во время Первой мировой войны строили жёсткие дирижабли разных конструкций – фон Цепелина и фирмы «Люфтшиффбау Шютте-Ланц», как минимум две группы независимо занимались созданием полужёстких, велись работы и по цельнометаллическому кораблю. Однако это многообразие опиралось на фундамент самой передовой инженерной школы и один из высочайших в мире уровень промышленного развития страны. Попытаться повторить и превзойти этот уникальный немецкий опыт в условиях СССР конца 1920-х годов было по меньшей мере самонадеянно.

В своей экономической части план содержал не менее оптимистические оценки. По мнению авторов, дирижабли должны были стать самым дешёвым из скоростных видов транспорта, причём даже перевозка ими малоценных грузов не влекла бы их значительного удорожания. Уже к 1933 году по стоимости одного тонно-километра дирижабль становился выгоднее самолёта, текущие расходы дирижабельных линий полностью покрывались доходами, и по итогам пятилетки их работа должна была оказаться безубыточной. В обоснование и здесь приводились зарубежные примеры: Англия, США и Германия собираются организовать ряд дирижабельных линий мирового значения, следовательно, эти перевозки будут рентабельны. Были явно занижены капиталовложения: на постройку всех запланированных дирижаблей отпускалось

¹⁷ РГАЭ, ф. 9527, оп. 1, д. 137, л. 11.

¹⁸ РГАЭ, ф. 9574, оп. 2, д. 34, л. 51.

17,3 млн рублей, тогда как Туполев закладывал именно такую сумму на одну только опытную программу.

«Дирижабельный Беломорканал» не был утверждён, однако если он успел выйти за пределы авиационных кругов и попасть в инстанции более высокие, то, несомненно, оказал медвежью услугу будущему советскому дирижаблестроению: подобные материалы формировали у руководителей, далёких от воздухоплавания, ложное представление о дирижабле как относительно простом и быстром в изготовлении, дешёвом и неприхотливом транспортном средстве, способном творить чудеса в области воздушных перевозок. Это, в свою очередь, породило необоснованные надежды и невыполнимые планы.

Советский Фридрихсхафен на торфяных болотах

Подобно цепелиновской дирижабельной верфи, устроенной во Фридрихсхафене на берегу Боденского озера, главную советскую воздухоплавательную базу в 1930 году планировалось разместить у озера Плещеева, в районе Переславля-Залесского.

И немецкие, и наши инженеры сделали такой выбор вовсе не из любви к живописным видам: известно, что над гладью обширного водоёма воздушные течения более спокойные, чем над сушей. Это облегчает управление дирижаблем при посадке и вводе в эллинг, что особенно важно в учебных полётах. Кроме того, на озере эллинг может быть плавучим – его легко разворачивать, придавая наиболее безопасную ориентацию в зависимости от направления ветра.

К тому времени неподалёку от Переславля, в посёлке Кольчугино, уже работал завод, производивший лёгкий и прочный алюминиевый сплав – «кольчугалюминий», который должен был стать основным материалом при создании дирижаблей.

Малонаселённые окрестности озера предоставляли богатый выбор просторных свободных участков, не стеснённых соседними постройками и, что не менее важно, высоковольтными линиями, которыми уже тогда было довольно густо опутано ближнее Подмосковье.

Летом 1930 года специальная комиссия, созданная Главной инспекцией ГВФ, выбрала участок площадью около 500 гектаров на западном берегу озера – пустынном, местами заболоченном и кочковатом. По ночам дирижабельную пустошь заволакивали туманы, а вдали то и дело проглядывало еле заметное свечение от вечно тлеющих торфяников: в районе велись крупные торфоразработки. Зато здешние зёмли считались бросовыми, и отвод на них получили легко.

В тех же местах военные намечали создать гидроаэродром, а на северном берегу озера планировалась постройка электростанции – то и другое было весьма полезным соседством.

Переславскому *«грандиозному воздухоплавательному городку, который явится советским Фридрихсхафеном»* [28], предстояло стать не только дирижаблестроительной верфью со всей инфраструктурой, но и верфью-втузом: туда намечали перевести ЦАГИ и Высшее аэромеханическое училище¹⁹.

На участке успели провести некоторые изыскания и начать подготовительное строительство, но история распорядилась иначе. Политбюро, из соображений лучшей защищённости от нападения, наметило устроить главную базу дирижаблестроения подальше от западных границ – в нижнем течении Волги, ориентировочно в районе Саратова. Отказываться от уже частично освоенной переславской площадки не хотелось, и несостоявшийся «советский Фридрихсхафен» сохранили в планах, понизив его статус до второстепенной, обычной базы – без верфи и втуза.

Однако весной 1931 года вместе с очередной перестановкой в воздухоплавательном руководстве поменялись и взгляды на размещение базы. Не исключено, что причиной тому стало выданное московскими властями разрешение надстроить в одном из домов на Садовом кольце два этажа – под жильё для дирижаблестроителей²⁰. Вполне возможно, в ожидании скорого получения квартир новое начальство просто не захотело менять столицу на заштатный городок, пусть и у тихого озера. Так или иначе, строительство на Плещеевом ликвидировали, а

¹⁹ Высшее аэромеханическое училище (ВАМУ) создали в марте 1930 года на базе аэромеханического факультета Московского высшего технического училища (МВТУ) и уже в августе реорганизовали в Московский авиационный институт (МАИ). Впоследствии из МАИ был выделен дирижаблестроительный факультет, оформившийся в Московский дирижаблестроительный институт (МДИ), который вместе с Воздухоплавательной школой образовал Дирижаблестроительный учебный комбинат (ДУК) – главное учебное заведение Аэрофлота, готовившее советских воздухоплателей.

²⁰ Комнаты в коммунальных квартирах на двух верхних этажах этого здания предоставлялись инженерно-техническим и административным работникам-дирижаблестроителям. В наши дни оно имеет адрес: ул. Садовая-Сухаревская, д. 6, стр. 1.

базу организовали ближе к Москве, у платформы Долгопрудной Северной железной дороги²¹. Она поначалу считалась временной, «малой», но так и осталась единственным дирижаблестроительным центром страны.

Дирижабли, пусть и построенные далеко от Плещеева озера, всё же несколько раз появлялись над его берегами. Летом 1935 года здесь выполнял тренировки «СССР-В1», а июньской ночью 1937 года прилетала целая эскадра: «СССР-В1», «СССР-В6» и шедший следом за ними «СССР-В8», который снизился для отработки приводнения. Через два с половиной часа дирижабли ушли. В октябре того же года состоялось последнее «свидание»: «СССР-В6» возвращался через Переславль на базу из полёта на максимальную продолжительность пребывания в воздухе.

²¹ Ныне Савёловское направление Московской железной дороги.

«Комсомолка» против немецкого графа

В начале 1929 года в редакцию «Комсомольской правды» пришла группа курсантов Воздухоплавательной школы московского Осоавиахима. Разговор журналисты описали так:

Есть: мотор «BMW» 180 сил, материал для оболочки, измерительные приборы, аппаратура управления, законченный проект и полсотни молодых энтузиастов.

Нет: 4 тысяч рублей.

А если будут?

Тогда в июне над Москвой будет парить новый дирижабль [61].

Идея понравилась, и газета тут же объявила сбор средств: «*Раскроем кошельки, вытаскивая оттуда самую мелкую монету!*» Комсомольцев Большого театра призвали провести благотворительный концерт, московских пионеров – однодневный кружечный сбор, всех остальных – помочь кто чем сможет. Самых активных соблазняли обещанием взять в первые пробные полёты.

Денежные ручейки потекли со всей страны – по одному, два, пять, десять рублей. Их присылали пионеры и комсомольцы, красноармейцы и студенты. Комсомольские ячейки собирали десятками и сотнями рублей. В редакцию приходили не только деньги, но и облигации, а группа советских молодых людей, временно находившаяся в Нью-Йорке, пожертвовала три доллара. Участники автопробега по пустыне Кара-Кум рапортовали в газету: встретив «кумли» – «песочных людей», они и им предложили сделать взносы на постройку дирижабля. Трудно сказать, понимали ли пустынные жители, ради чего они расстались с трудовыми копейками.

Корабль, названный «Комсомольской правдой», начали строить в мае 1929 года по проекту «Московского химика-резинщика», в который его создатель, известный инженер-воздухоплаватель Николай Фомин, внёс необходимые изменения. От самого «МХР» пригодились только металлические петли, но и они были подспорьем. Оболочку сделали на заводе «Каучук» из ткани, оставшейся от дореволюционных аэростатов наблюдения. С материалами помогал Резинотрест, а инженеры ЦАГИ – с расчётами и проектированием gondoly и металлических частей оперения. Курсанты Воздушколы и студенты-аэромеханики МВТУ при минимуме оборудования и механизмов своими руками изготавливали детали комсомольского дирижабля.

Деньги поступали не так быстро, как хотелось, – отчасти и потому, что параллельно в стране шли сборы на «общественные» самолёты, трактора и аэросани, на комсомольскую подводную лодку, а ещё сверху спускались разнарядки на привлечение денег в сберкассы и покупку облигаций очередного госзайма индустриализации. Регулярные добровольно-принудительные изъятия весьма ощутимо сказывались на доходах советских людей, и не все горели желанием поддерживать рублём ещё и постройку дирижабля, полезность которого, в отличие от трактора и самолёта, осознать было нелегко.

Закончить постройку не удалось ни в июне, ни до конца года. За прошедшее время смета выросла с первоначальных 4 тыс. до 11 тыс. рублей, но и собрали 12 тыс. – втрое больше, чем намечалось. Денег хватало, и завершить работы собирались к лету 1930 года.

«Комсомольская правда» была небольшим дирижаблем мягкого типа объёмом 2460 кубометров и длиной 45 метров. Под его оболочкой на тросах подвешивалась открытая gondola, рассчитанная на шесть человек, и в ней же находился единственный самолётный мотор мощностью в 185 лошадиных сил.

За неимением эллинга местом сборки стал овраг в подмосковном районе Кунцево, он же служил стоянкой для дирижабля в 1930–1931 годах.

Занять должность командира корабля согласился «старый воздушный волк» Евгений Оппман, летавший на военных дирижаблях ещё при царе, а в 1930 году трудившийся в одной из московских цинкографий. Работал не по специальности и опытный мастер-такелажник Иван Гузеев, которого разыскали в универмаге на Воздвиженке и предложили взять на себя руководство сборкой «Комсомольской правды».

Между тем в конце августа стало известно, что скоро в Москву на один день прилетит немецкий «Граф Цеппелин». Видимо, строители «Комсомолки» считали делом чести выпустить корабль раньше, чем состоится этот визит. Они развили ударные темпы, и 29 августа 1930 года дирижабль совершил первый испытательный полёт продолжительностью 20 минут, а 1 сентября уже триумфально описывал круги над центром Москвы. «Цеппелин» же посетил советскую столицу только 10 сентября.

Маленький, полукустарный советский дирижабль опередил в московском небе германского гиганта, и комсомольцы могли по праву гордиться своим достижением. Но для составителей смелых дирижаблестроительных планов его история должна была послужить уроком. Даже такой нехитрый аппарат по уже готовому проекту строили 15 месяцев вместо расчётных четырёх-пяти, при этом, как считали некоторые специалисты, его лётные качества оказались ниже, чем у весьма посредственного «Московского химика-резинщика». Так насколько реально было за два-три года создать промышленное дирижаблестроение, выпустить многократно более сложные корабли?

На постройке «Комсомолки» работали будущие дирижаблисты, которым меньше чем через 10 лет выпало отправиться на «СССР-В6» в тот роковой полёт: Николай Гудованцев, Иван Паньков, Сергей Дёмин, Владимир Лянгузов, Тарас Кулагин, Николай Коняшин, Михаил Никитин. Рядом, ни в чём не уступая, трудились и девушки из московской Воздухшколы – некоторые из них впоследствии летали на дирижаблях в качестве полноправных пилотов и бортмехаников, а однажды даже сформировали полностью женский экипаж, чего не бывало нигде в мире.

Они встретились, перезнакомились, некоторые подружились, а кто-то нашёл спутника жизни. Многие, если не все, именно в те осенние дни впервые поднялись в небо. Воздухоплаватели первого советского поколения были тогда молоды, полны сил и надежд и потому позже вспоминали то время с теплотой и лёгкой грустью. Спустя годы пилот Дёмин говорил:

...стояли же мы в овраге. У меня есть снимки стоянки дирижаблей в оврагах. Великолепно выдерживали шторм и летали тогда прекрасно. <...> В эллинге спокойнее стоять, но в эллинге корабли горят, а в оврагах стоять неплохо. Оппман подготовил в Кунцеве, в овраге всех командиров²².

Ещё до того, как «Комсомолка» ушла в первый полёт, на вершине властного олимпа начали происходить события, выведшие советское дирижаблестроение из кунцевского оврага на тот путь, которым оно будет идти всё следующее десятилетие. Но счастливая молодёжь, облепившая свой «игрушечный» воздушный кораблик, и не подозревала об этом.

²² РГАЭ, ф. 9574, оп. 1, д. 116, л. 52.

Когда нам даст аванс товарищ Сталин...

В начале 1930-х годов политическое и военное руководство Советского Союза не сомневалось в неизбежности большой войны. Нужны были реконструкция Красной армии, качественное улучшение её технического оснащения – с этим никто не спорил, дискуссии разворачивались лишь вокруг главных направлений, масштабов и темпов перевооружения.

На одно из первых мест в войне выходила авиация, значение которой возросло многократно. Военные стратеги в разных странах утверждали: господство в воздухе – залог победы. Выдающийся военачальник Михаил Тухачевский писал:

Военные воздушные силы выросли в настоящее время в столь могущественный боевой фактор, что их совместные действия с сухопутной армией или морским флотом, которые были основным видом действий во время империалистической войны, в будущем явятся лишь вспомогательной задачей. Решающее значение будут иметь так называемые самостоятельные действия воздушных сил... [71, с. 68].

Политбюро ещё в июле 1929 года постановило считать воздушный флот, наряду с артиллерией и танками, одним из трёх решающих видов вооружений, по которым РККА должна превосходить вероятных противников. Одновременно высший партийный орган констатировал значительную отсталость советских ВВС и признал: на ближайшие годы важнейшая задача строительства красной авиации заключается в том, чтобы как можно скорее довести её качество до уровня передовых буржуазных стран²³.

Военно-воздушным силам нужны были не только рост численности и техническая модернизация, но и механизм восполнения потерь в ходе боевых действий. Этого нельзя сделать путём формирования запаса самолётов, равного их ожидаемой убыли за всё время войны, или постройки авиазаводов, которые будут действовать только в военный период: такой нагрузки не выдержит экономика даже самой развитой страны. Резервом ВВС и военного авиапрома предстояло стать гражданской авиации и гражданской авиапромышленности – строить их нужно было таким образом, чтобы в случае мобилизации гражданские самолёты могли в той или иной мере «подставить плечо» боевым авиачастям, а производственные мощности – быстро перейти на военные рельсы. Это касалось сырья и материалов, объёмов и организации производства, типов продукции и технических требований к ней, а также всей организации системы подготовки кадров, лётной службы и инфраструктуры – аэродромов, связи и т. п. При этом речь шла не о полной милитаризации гражданской авиации и её подчинении нуждам войны, а о максимальном взаимном согласовании, сближении мирной и военной сфер.

Сама эта идея была далеко не нова, но официальным руководящим принципом стала лишь в июле 1930 года, когда Политбюро признало, что «основой военной авиации должна быть развитая сеть гражданской авиации». Тогда же партийное руководство создало комиссию по гражданской авиации под руководством члена Политбюро, зампреда союза Совнаркома Яна Рудзутака. В неё вошли командующий войсками Ленинградского военного округа Тухачевский, три наркома: внутренней и внешней торговли Анастас Микоян, путей сообщения Моисей Рухимович, почт и телеграфов Николай Антипов, а также член ЦК и зампреда ВСНХ СССР Семён Лобов²⁴ и Григорий Гринько, которого вскоре назначили наркомом финансов СССР.

²³ Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) от 15 июля 1929 г. «О состоянии обороны СССР».

²⁴ Одновременно являлся председателем ВСНХ РСФСР.

В работе комиссии участвовали Баранов, начальник Военно-морской инспекции Наркомата рабоче-крестьянской инспекции (НК РКИ) Ксенофонт Мартинович, Королёв²⁵, начальник вооружений РККА Иероним Уборевич, главный инспектор ГВФ Анвельт и другие военные и хозяйственные деятели²⁶.

Рудзутаку дали 10 дней, чтобы «рассмотреть вопросы о всемерном развитии гражданской авиации и формах связи гражданской авиации с военной» и внести соответствующие предложения на рассмотрение Политбюро. Однако по прошествии трёх недель этого не произошло, и в середине августа Сталин и Ворошилов, находившиеся в Сочи, направили коллегам в Политбюро письмо-напоминание: комиссии хорошо бы поторопиться. Одновременно они обозначили качественные и количественные ориентиры предстоящего строительства:

Следует учесть, что военный воздушный флот крупнейших империалистических стран базируется в основном на мощностях гражданского воздушного флота. Мы должны учесть тот факт, что без превосходного гражданского воздушного флота, как базы военного воздушного флота, мы не можем разрешить задачи обороны страны и её жизненных центров вообще...

Ввиду почти полного отсутствия у нас гражданского воздушного флота и в связи с этим абсолютной слабости военного воздушного флота, считаем неотлагательно необходимым наверстать упущенное время и взяться немедленно за организацию мощного гражданского воздушного флота... Разрешение этой задачи потребует, разумеется, сотен миллионов рублей, но останавливаться перед этим мы не имеем возможности, и приходится действовать смелее... В соответствии с этим необходимо немедленно приступить... к постройке ряда заводов (к востоку от Волги) по моторостроению, самолётостроению и дирижаблестроению, с тем чтобы в кратчайший срок довести тоннаж Гражданского воздушного флота до 10–15 тысяч тонн... [31, с. 250–251]

Адресаты могли сделать вывод, что в понимании авторов письма дирижаблестроение, названное в одном ряду с самолёто- и моторостроением, должно занять собственное место в структуре гражданской авиапромышленности, а дирижабль – на равных правах с самолётом войти в состав гражданского воздушного флота. Вероятно, это и было воспринято в качестве обязательного указания, исходившего от генсека и главы военного ведомства.

Сочинское послание вызвало появление несколькими днями позже обстоятельной записки «О мероприятиях по форсированному развитию гражданского воздушного флота в СССР», составленной для комиссии Анвельтом, где он не обошёл вниманием и дирижаблестроение, дав следующие рекомендации:

²⁵ Инициалы в документах комиссии не приведены. Едва ли можно согласиться с Л. Самуэльсоном, который указал «С. П.» [66, с. 130], очевидно, имея в виду будущего знаменитого главного конструктора: в то время 23-летний Сергей Королёв, в феврале 1930 года получивший свидетельство об окончании МВТУ, делал первые шаги в профессии. При всём уважении к его таланту трудно представить, чем начинающий инженер-аэромеханик мог быть полезен комиссии Политбюро. Вероятно, речь о Георгии Никитиче Королёве, работавшем директором московского авиадвигательного завода № 24 им. Фрунзе, который в 1933 году был выдвинут на должность начальника Главного управления авиационной промышленности (ГУАП) Наркомтяжпрома и занимал её до 1935 года.

²⁶ ГАРФ, ф. Р5446, оп. 17, д. 185; [66, с. 130].

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.