

Засыпанные грунтом капонеры на военном аэродроме "Лиманское" под Одессой, надо полагать, навсегда потерявшем свое грозное назначение, напоминают с воздуха цепочку земляных кучек, которые трудолюбиво множит крот. Массивные створки ворот капониров авангардно замаскированы краской, не пятнами, а почему-то квадратами, какими-то космическими таинственными перуанскими знаками — малярьский боец, видать, был с фантазией. Тона в гармонии со степным пейзажем превалируют желтые, коричневые и буро-зеленые. Разукрашенные створки ворот при боевой тревоге разъезжаются по наклонным рельсам за счет собственной тяжести. Между бронированными листами ворот насыпан песок. Если броню прожигаеткумулятивный снаряд или ракета, песок спекается до состояния стекла, и злобно сверлящий заряд иссыкает.

По рулежке мимо капониров специалисты предприятия "Одесавиаремсервис" бережно катят нежное создание, биплан "Анатра-2", сделанный по прототипу самолета "Анатра-Анасалль" образца 1916 года. На бетонных стыках стабилизатор чуток колыхается, как будто аппарат с диковинным именем напоминает, что он живой и волнуется.

Техническое задание с заводским шифром "Анатра-2" на проектирование и производство ЛЕТАЮЩЕГО самолета, максимально соответствующего по компоновочной схеме и геометрическим параметрам самолету-прототипу, выпускавшемуся 90 лет назад на этом самом одесском заводе, утвердил 10.01.02 директор номерного тогда еще предприятия Виталий Владимирович Юхачов, год назад еще полковник. Причем именно ЛЕТАЮЩЕГО аэроплана — уж очень полетать хотелось взрослым мужчинам, пронесившим большую часть своей жизни фуражки с околышем цвета небесной лазури. Копии же самолета "Анатра-Анасалль" в масштабе и в натуральную величину уже были изготовлены умельцами ЦОПа, цеха опытного производства легкомоторных самолетов, к юбилею родного предприятия.

Завод аэропланов и гидропланов на землях, приобретенных в районе 4-й станции Люстдорфской дороги, застолбил среди виноградников негодьянт с итальянскими корнями титулярный советник Артур Антонович Анатра, владевший сначала небольшими авиамастерскими при городском ипподроме.

"Потомственный почетный гражданин, — сообщает о нем Энциклопедия деловых людей России. — Председатель правления Одесского учетного банка, член ревизионной комиссии Бессарабско-Таврического земельного банка, полный товарищ и распорядитель торгового дома в Одессе "Братья Анатра" (мукомольная мельница). Директор Южнорусского общества печатного дела. Председатель созданного в 1908-м году Общества авиаторов и воздухоплавателей Украины и Крыма".

Туда же, в жаркую удаленную от моря степь, полный товарищ и распорядитель Г-н Анатра организовал от ипподрома движение конки, которая могла удобно возить не только рабочих, но и аэропланы.

Получил же техзадание на строительство "реплицированного самолета аматорной постройки" начальник ЦОП легкомоторных самолетов Игорь Бирюков, недавний подполковник — в прошлом году все офицеры завода в связи с реформированием вооруженных сил сняли погоны. На техническом задании уже не было грифа секретности, легкомоторщики нащупывают гражданские рельсы. Точнее, крылья.

На чертежах, грамотно, почти на современном уровне разработанных без малого 100 лет назад, строгое напоминание:

"Копія съ копій
Не подлежать оглашенію.
Печатано по распоряженію Управленія Военно-Воздушнаго Флота.
Управляющій делами Техническаго Комитета Военный Инженер

Полковник Калиновскій".

Когда одержимый идеей оживить раритет Игорь Бирюков раскопал в местных городских архивах чертежи, он сначала ликовал. Но вскоре выяснилось, что на них изображен аэроплан, строившийся на заводе "Дукс" Шетинина и Лебедева, известного конструктора, не имевшего отношения к Одессе. Чертежи же "Анатры" удалось обнаружить в российских архивах — вот такая чехарда.

С графических документов начиналась судьба самого массового за всю историю отечественной авиации серийного самолета, и рекорд этот, стимулируемый первой мировой войной, не побит до сих пор, даже в новейшей истории России. Авиазаказ Анатра в 1917 году выпускал по два, и временно даже по три самолета в день (!).

Ясневые ланжероны понадобились, чтобы строить из доступных материалов машины, "оптимизированные для производства в местных условиях". Условий же не было никаких, даже питьевой воды на первых порах. Главный конструктор самолета, обрусевший француз Де Камп (Des Camps), учел наличие ясеня, отсутствие авиационного опыта у местных рабочих, а также удаленность 4-й станции Люстдорфской дороги от петербургских аэродинамических лабораторий. Техническая идея в условиях капитализма быстро материализовалась в готовых изделиях. Всего за три предреволюционных года на заводе было построено целое семейство самолетов: двухместный разведчик-корректировщик "Анатра-Декан", "Анатра-Анасалль" с мотором "Сальмсон Р9", одноместный истребитель моноплан "Анатра-Моран" с мотором "Гном-моносупап", модификации "Анатра-Анаклер" с моторами "Клерже 92" и "Клерже 9В", "Анатра-Анадис" с мотором "Испано-Сюиза". "Анадису" хватало топлива на 14 часов полета, и позднее бдительные чекисты даже подорвали, что опытный образец в одном экземпляре специально построен для побега главного конструктора Г-на Де Кампа в Румынию. Самый впечатляющий двухфюзеляжный гидроплан "Анадва" спроектировал одесский летчик-инструктор В.Н. Хиони. Хиони объединил общей бипланной коробкой и оперением два серийных фюзеляжа. При постройке самолета впервые в авиационном строительстве использован плазово-шаблонный метод с применением полномасштабных фанерных плазов.

Аппарат был пятиместным, на верхнем крыле размещался в гондole пулеметчик с турелью. При испытаниях пулеметчик выпал и утонул. Тем

Владимир КАТКЕВИЧ МЕСТО В НЕБЕ

не менее, 3 ноября 1917 года заводу Анатра заказали эскадру летающих лодок из 50 штук.

На заводе, принадлежащем российскому итальянцу, одесситу в третьем поколении Артуру Анатра, трудились одесситы, жители окрестных сел и фольварков: украинцы, евреи, немцы, русские, греки-понтийцы, молдаване. Эти люди собирали первые "Анатра-Деканы", почему-то обозначенные ура-патриотами российской достижениями. Заграничную транслитерацию по неистребимой российской традиции неизменно исказили до более привычного звучания "Декан", в таком виде и увековечилось название летающего изделия. Г-н Des Camps впервые разработал классическую схему самолета с полностью закрытым фюзеляжем и тянущим винтом. Впоследствии же, к 1917-му году, Де Кампом был придуман синхронизатор для стрельбы из курсового пулемета "Виккерс" сквозь вращающийся винт, второй член экипажа, летнаб, то бишь летчик-наблюдатель, прикрывал тыл обычно с помощью хвостового пулемета "Браунинг" или одноименного револьвера. Фронтальной разведчик "Декан" брал до двух пудов бомб. В 1919 году летчики одесского авиаотряда Хвостов и Ван де Шкрюф разбомбили с "Декана" паровоз бронепоезда красных на станции Ислам-Терек.

Каркас же прототипа, который продолжают катить авиаторы по аэродрому, арендованному компанией "Таврия", выполнен, естественно, не из ясеня, а из алюминиевого профиля. Передние колеса заимствованы у Миг-23, заднее от Як-50, передние амортизаторы от вертолета Ми-8, задние от Ми-2. Приборы кабины и основная "начинка" — от учебно-тренировочного Як-52. Ремонт "Яков" для аэроklubов Украины обеспечивает пытливым легкомоторщикам устойчивую загрузку. Пока строится "Анатра", из КБ Яковлева к легкомоторщикам частенько навещают ведущий инженер Владимир Докучаев и главный конструктор Дмитрий Драч, делятся опытом. Советы коллег одесситам помогли.

ДЕМОБИЛИЗОВАННЫЙ ГОРОДОК

Авиастроители выкатывают детище с рулежки на взлетную полосу.

— Вот здесь "высотка" была, — бывший инженер полка показывает в направлении за капонирами. Сам высотный домик даже не угадывается, потому что он в один этаж, в нем хранились костюмы для высотных полетов. — А здесь гауптвахта.

Решетку сорбонного строения на две камеры венчает ворона, оконной коробкой уже кто-то распорядился. Говорят, "губа" в основном только страшила своим резервным наличием, а больше пустовала. В авиации служебная субординация умерена до разумного предела, за которым дисциплина держится на совести и ответственности за доверенные жизни. Как и у подводников. В известной мере, правда, подводники борются за плавать коллективно плечом к плечу в отсеках, а летчик обречен регламентно биться за "летучесть" все-таки самостоятельно или, в крайнем случае, вдвоем, в "спарке".

Воспитательное учреждение обслуживало два авиаполка, базировавшихся на аэродроме: истребительный и разведывательный. В западных капонирах прятались Миг-23, в восточных — фронтальные разведчики Су-17Р.

С земляных сводов капониров технари рвали ромашки любимым, здесь же в городке рождалась дети, обмывались звезды на погоны. Здесь же после череды скитаний по гарнизонам, после Кандагара, где "год за три" и где экс-майор аккуратно латал пробоины в дюрале, завершилась раннее время его военной карьеры. Полковой инженер получил квартиру в последней пятиэтажке, мучительно достроенной с паузами уже не стройбатами, их упразднили, а своими силами. Теперь в связи с расформированием части майора с другими офицерами запаса возят в Одессу за 80 верст на авиазавод и раз в неделю на выходные заводским транспортом возвращают к семье. Военный городок в Лиманском отнюдь не депрессивный, как другие полуживые. Рауховка или Буюлык. В Лиманском даже младенцев в колясках молодые мамы катают.

— Когда Миг-23 заменили на Миг-29, — вспоминает экс-майор, — новые "Миگی" по габаритам не помещались в капонеры.

Как будто подросток из детской одежды. А прототип раритета "Анатра" явно не дорос до упирающейся в горизонт полосы, малютка теряется в ее пустоте. Полоса, кстати, самая впечатляющая и удобная в бывшем Одесском военном округе. При длине 3 километра, ширина ее 60 метров, на 20 метров шире стандартной.

— Ему, конечно, надо полосу удлинить! — авиаострота повисает в звенящей тишине пустого аэродрома.

ПРЕДПОЛЕТНЫЕ ХЛОПОТЫ

Воодушевленные живой творческой работой, начатой с нуля и завершаемой испытательным полетом, легкомоторщики хлопочут вокруг прототипа. Ведущий инженер-технолог ЦОП Александр Прохорчев, горбсь под плоскостью, до тошно, с большой, как у Шерлока Холмса, лупой изучает сварные стыки рамы шасси. Профиль крыла у "Анатры" "блерио", ложкой.

— Профиль "кларк", конечно, лучше, — говорит Игорь Бирюков, — но мы не могли отойти от прототипа.

Крыло оказалось самым сложным элементом схемы, пришлось изготавливать специальный оснастку. Пока ломали голову, слесарь-самородок Юрий Довбуш приносил сконструированный им узел, а с него уже инженеры Евгений Милев и Людмила Арендарская делали чертежи. Проводили прочностные расчеты, ограниченные испытания. Над двигателем колдовал Николай Бойко, бывший прапорщик, бортехник пограничного вертолета. Часть своей души вложили в самолет клепальщик Вячеслав Рогинский, слесари Вячеслав Гурник, Владимир Сидоренков, Сергей Макаревич, Валерий Пелин, комплектовщица Тамара Цубенко, мастер ОТК генерал-майор авиации в отставке Юрий Васильевич Логинов.

За три года, пока строили "Анатра-2", продлили летную жизнь не одному Як-52. Сейчас приводят к соответствию машины Як-52 для киевского и севастопольского аэроklubов.

На базе Ан-26 оборудовали уникальный первый в стране летающий госпиталь. Воздушный госпиталь уже спас не одного человека. На борту есть генератор, искусственная почка.

— Можно было бы, в принципе, и операции прямо в воздухе делать, — говорит А. Прохорчев, — если бы не вибрация.

Автобус "мерседес", на котором приехали в Лиманское, тоже переоборудован из санитарного варианта. В цеху трудятся всего 12 рабочих и 5 инженеров, помимо начальника.

Главный конструктор завода аэропланов и гидропланов месяц Des Camps приступил к проектированию аппарата в январе 1915. Параллельно с самолетом на голом месте строился и сам завод, но, тем не менее, уже 19 декабря лейтенант "французской службы" Робинэ поднял в воздух машину над аэродромом, который впоследствии на авиасленге будет окрещен Школьным. Впоследствии, в 1917 году, готовясь к авианеделе, Робинэ с механиком Иваном Омелиным погибли.

Другой экс-майор технической службы в шлемофоне говорит:

— Плохо слышно. Надо б ларинги поменять. Майор в шлемофоне проверяет "радиус связи" с диспетчером авиапредприятия "Таврия", диспетчер сидит на вышке бывшего полкового пункта управления полетами. Там же, в башне, сейчас находится и главный инспектор полетной подготовки киевской "Державиаслужбы" Евгений Цыганок. Задача Цыганка держать связь с главным инспектором-пилотом той же киевской службы Юрием Наконечным. Наконечный по радио будет делиться наблюдениями о поведках приручаемого самолета. Доливают бензин, неприхотливый девятицилиндровый серийный двигатель М14П Воронеж-

ского моторного завода работает на автомобильном бензине А-95. Кстати, родной штатный двигатель "Анатры" последнего поколения "Сальмсон Р9" тоже был девятицилиндровым, так что велосипед изобретать не пришлось. Правда, мощность возросла в три с лишним раза, до 360 "лошадок". Месяе Де Камп, наверно, не нарадовался бы.

"Анатра" — тридцатая по счету самоделка, которой Юрий Наконечный давал путевку в небо, или наоборот, отказывал — изобретатели в Отечестве дерзают наперегонки. Крайний самолет (авиаторы исключают из обихода слово "последний") НАРП-1, построенный на аналогичном оборонном предприятии, Наконечный поднял в воздух две недели назад. Еще раньше испытывал самолет в авиационном городе Харькове, харьковскую машину оснастили швейцарским мотором "РОТОКС — 582". Правда, если Николаевец весил всего 615 килограмм, а харьковчанин — и того меньше, 415, одессит "Анатра" — тяжеловес, и весит полторы тонны.

Наконечный материализует мечту, техническую фантазию. Неизвестно, как поведет себя изделие гибридной сборки, потому работа у Юрия Юревича штучная и очень рискованная. Он должен по программе налетать на "Анатре" не менее 5,5 часов, определить зону сваливания в штопор, ни много ни мало, когда "медленная потеря скорости в посадочной конфигурации" упадет до 60-65 км в час.

Утеплившегося в кожаные доспехи летчика втиснули в тесную открытую кабину, на лицо надели шерстяную шапочку с прорезями для глаз, как у киллера, и застегнули на плечах карабины парашюта.

— Крушения на этом аэродроме бывали? — у телебарышни хватило бестактности пристать к доктору, выгрузившему из автобуса походный чемодан с красным крестом.

— Крушения бывают на железной дороге, — нейтрализует телевидение начмедчасти завода полковник медслужбы Виктор Волков, — а катастрофы и аварии — в авиации. Иногда в семье.

ИНВЕРСИОННЫЙ СЛЕД ПАМЯТИ

Места катастроф — их за полувековую историю гарнизона немного — известны, авиаторы проезжают мимо в молчании. Вблизи трассы Одесса-Кишинев есть место, где в восьмидесятые при взлете разбился Миг-23, летчик погиб.

В шестидесятые в спарке Су-7 погибли старший лейтенант Н. И-ов и командир эскадрильи майор Г. С-ов. Дочь С-ова проживает надо мной в нашем очень авиационном подъезде.

Одесса не только морской, литературный или киношный город, черноморский Вавилон еще и без преувеличения колыбель авиации государства.

"8 марта 1910 года на ипподроме состоялись первые в России публичные полеты легендарного Михаила Ефимовича, — сообщали "Одесские ведомости". — Фабрики и конторы прекратили работу, чтобы дать возможность горожанам присутствовать при полете земляка..."

Гатчинская авиашкола, кстати, тоже возникла в том же богатом на авиасобытия 1910-м. С одесским ипподромом и морским батальоном в Сабанских казармах, где строились первые аэропланы, связаны имена пионеров отечественной авиации, еще А.А. Васильева, С.И. Уточкина. 15 июня 1910-го года в Сабанских казармах был открыт ОАК, Одесский военно-авиационный класс. Сами же Сабанские казармы находятся в ста метрах от мореходных классов, открытых в 1898 году на базе коммерческого училища имени Николая I. Как и в мореходных классах, в авиационных обучение происходило на платной основе.

Но дело, пожалуй, не только в корнях, но и в развитии, традициях, достижениях. И в подвигах, наконец. 22 июня 1941 года старший лейтенант Александр Мокляк вблизи села Краснознаменка (Кубзй) Болградского района совершил таран. Случилось это задолго до подвига Виктора Талалихина, но инициатива не обнаруживалась, потому что герой находился под следствием военной прокуратуры. Незадолго до начала войны азартный летчик поспорил за бутылкой с товарищами, что приземлится на территории сопредельной Румынии, помочится и улетит безнаказано.

Замысел был дерзко выполнен, но об авиакураже донесли, и за военное хулиганство Мокляку маячил трибунал.

Общезвестно, что вторая мировая война в воздухе началась с боя немецкого аса фон Ритхофена с английским экипажем, а о рыцаре бессарабского неба, совершившем таран в первый день войны, которую потом обозначат Великой Отечественной, мало кто знает даже из краеведов, и это несправедливо.

В Одессе увлекся авиацией учащийся ПТУ Сергей Королев. Бюст дважды Героя Социалистического труда Александра Нудельмана на Комсомольском бульваре сопровождается текстом: "...за выдающиеся заслуги в создании новой техники...". "Новой техникой" является сверхскорострельная авиационная пушка "знеска" конструкторов Нудельмана и Суранова, ставшая весомым козырем советских боевых машин. Конструктор двигателей космического корабля "Восток" дважды Герой Социалистического труда Валентин Глушко тоже наш земляк.

Погибший под Лиманским майор С-ов проходил отборочную комиссию в Отряд космонавтов.

В штабе 5-й воздушной армии служили космонавты Комаров, Шаталов, Шонин. Владимир Ко-

маров скромно проживал в пятиэтажке на улице Патриса Лумумбы, в тесном дворике до сих пор плодоносит абрикос, посаженный космонавтом. Из Одессы родом и Георгий Добровольский. Генеральскую плетку одесских авиаторов прославил непримиримый оппозиционер, герой войны в Испании генерал-полковник Борис Арсентьевич Сиднев. Сиднев не смирился с приговором, который вынес авиации Хрущев, и заявил на совещании в Кремле, что самолеты пускать под пресс преждевременно и опрометчиво.

— Этот генерал не поддерживает линию Политбюро, — взвился Никита Сергеевич, и командующего 5-й воздушной армии благословили в отставку.

— Отойдите от плоскости вращения винта, — говорит инженер Прохорчев.

РАРИТЕТ ТАЕТ В НЕБЕ

"Анатра" стрекочет нетерпеливее, в его дрожании угадывается даже капризность, потом биплан резко бежит на взлет, отрывается и энергичными кругами ввинчивается в блеклое небо, демонстрируя завидную скороподъемность. Скороподъемность — один из самых важных показателей военного самолета.

Когда он высоко, забываешь, что это раритет, ретро, прототип реликта, кажется, обычный серийник, не досрочий до размеров "курузника" Ан-2.

Планировали произвести несколько "взлетов с конвейера", когда самолет, приземляясь, касается полосы, пробегает по ней, не останавливаясь, и снова взлетает, но Наконецный почему-то останавливает "Анатуру" с небольшим подскоком.

— Этот парень любит козлить, — замечают посвященные.

"Дважды обойдя по воздуху громадный круг аэродрома со скоростью 60 верст в час, Ефимов, сильно наклонив машину, великолепно и легко спускается, — писали "Одесские известия". — Сто тысячная толпа его приветствует".

Когда Ефимов вырубил свой Фарман, у дамы слетела шляпка, в воздухе над ипподромом от шляпки уже отделилась вуалетка. Ефимов проводил шляпку глазами, спешился в грязь.

— Малость козлит, Михал Николаич, — заметил механик Хиони, из одесских греков. Пока на календаре 8 марта 1910 года.

— Ну, как? — спрашивает Игорь Бирюков.

— Немного греется двигатель, — говорит Наконецный.

Подполковник Бирюков с инженером-технологом Прохорчевым и механиками снимают кожу капота, чтобы усилить воздушное охлаждение.

Подполковник В.М. Ткачев, инспектируя авиаотряды Юго-Западного фронта, доносил в ставку: "Самолет завода Анатра "Анаде", по заявлению всех командиров отрядов, вполне удовлетворительный. Большим недостатком является неполная тяга мотора в полете, что объясняется слабой вентиляцией в месте помещения мотора, почему возможно всасывание мотором части отработанных газов".

Впоследствии, перед сдачей Одессы, деникинский подполковник Ткачев вывозил аэропланы 9-го авиаотряда морем. В шторм 8 аэропланов шквальным ветром смыло за борт. Другой пароход с самолетами, направлявшийся в Новороссийск, нашел мель. Английский пароход взял транспорт на буксир и привел... в Константинополь. Авиаторы, оказавшись без денег в чужой стране, продали три "Анасы" и оплатили доставку парохода в Новороссийск. Чтобы продолжать бить красных.

В то время наиболее активно действовал на Северном Кавказе 1-й кубанский казачий авиаотряд. Отличились пилоты: подполковник Сакирич, сотник Носенко, подпоручик Журкевич и есаул Лиманский.

При форсировании в 1919 году реки Маныч близ станции Великокавказская летчики Ткачева рассеяли конницу кавдивизий Думенко и Буденного. Сам Ткачев в полете был ранен в ногу винтовочной пулей. В эмиграции он работал таксистом и был застрелен грабителем-пассажиrom в Вильгельмиве, пригороде Парижа.

— Вот сейчас управляется хорошо, — говорит пилот Наконецный, — а в Одессе на подлетах он слегка мотался, как кленовый лист, — показывает рукой, как принято у авиаторов. — Какое сегодня число? — Наконецному нужно поставить дату в бортовом журнале.

— Второе февраля, Юрий Юрьевич, — подсказывает подполковник Бирюков.

— Кстати, сегодня день рождения Чкалова, — генерал-лейтенант Бирюков, бывший командующий 5-ой воздушной армией, тоже здесь, при самолете.

Алексей Александрович Бирюков окончил Качинское авиационное училище. За 40 лет до него в Качинских авиаклассах учились Нестеров и Ефимов. В 65-м комполка Бирюков прилетал на этот самый аэродром "Лиманское" — всем полком из Белоруссии, тогда практиковались такие массовые перелеты для повышения боеготовности, чтобы летчики не засиживались в гарнизонах.

— Пора бы покатушку делать, — говорят.

"Покатушка" на авиационном сленге — катание пассажиров или специалистов. Старший Бирюков, утепленный в комбинезон, с помощью сына-подполковника привычно, несмотря на возраст, облапил "фузеляж", слился с самолетом. Он с ним одно целое, видимо, хватка эта неисстребима. Бирюков прослужил в авиации 37 лет. Со сверхзвуковыми надбавками у Алексея Александровича 57 лет заслуги.

Самолет взлетает с генералом-лейтенантом в качестве летца и по размашистой спирали набирает высоту, чтобы там стать привычным кукурузником.

ЖЕРТВЫ

История цивилизации и история самолетостроения развивается тоже по спирали. Правда, витки бывают безжалостно сжаты неблагоприятными обстоятельствами до касания. Так случилось с повторенной через девяносто лет "Анатрой". "Оптимизированный для производства в местных условиях самолет", хотя и доводился с людскими потерями, все-таки был сыроватой и слабосильной даже по тем временам машиной. Судорожная спешка диктовалась военными действиями, в которых Россия выезжала.

Разумеется, перед хозяином Анатра маячила чувствительная выгода при реальном риске потерять вложенные в авиацию капиталы. Это первый градоначальник, аристократ Дюк де Ришелье, ютился на нынешней Екатерининской площади в хате, крытой соломой, вложив в развитие города все свое состояние, а потом помер почти нищим на родине, во Франции, тоская по одесским заккатам. А сын бедного итальянца-лодочника, выходец из многодетной семьи Анатра, был расчетливым купцом, нажившимся на мелничном бизнесе, но отнюдь не меценатом. Как, впрочем, и родной его брат Анжело, в особняке которого по Пушкинской, 29, находилось ОАВУК, Общество авиации и воздухоплавания Украины и Крыма.

Известно, например, что банкир Анжело Анатра, старший брат Артура, ссудил под чувствительные проценты деньги первому русскому летчику М.Н. Ефимову на поездку во французскую авиационную школу. Чтобы уплатить неустойку и расторгнуть кабальный договор, Ефимов рисковал жизнью, совершая объявленные на выходные публичные полеты при насморчной погоде и скудных сборах, когда у публики пропал интерес к авиационным зрелищам и когда дорогу перебежали конкуренты-авиаторы — их развелось предостаточно.

А памятник бесстрашному авиатору стоит на заводе "Одесвиасервис" недалеко от бюста Артура Антоновича — вот уж поистине славянское всепрощение или неразборчивость, как угодно, или все вместе, а может, просто время отфильтровало.

Еще труднее было разорвать договор с Анатра другом пионеру авиации, А.А. Васильеву. Угодил в каблу Анатры и знаменитый спортсмен Сергей Исаевич Уточкин. Его потери были невосполнимы вообще. Благодаря броскому заголовку "Уточка увел у Уточкина жену" втрое подскочил тираж "Одесских ведомостей". Анатра в переводе с итальянского — утка. Этот факт хоть и скандальный, но спорный. Как утверждает проживающая на Французском бульваре Елена Александровна Зайцева, внучка Веры Николаевны Анатра, Уточкин просто продал Веру Николаевну Артуру Антоновичу. Зарождающиеся капиталистические отношения с местным колоритом только с налету зашибают средневековье. На самом деле не исключено, что Артур Антонович глянулся красавице Веры Николаевны Уточкиной, и она, так или иначе, сделала бы свой выбор в пользу Анатры. "Полному товарищу и распорядителю торгового дома" осталось только благородно выписать чек Уточкину. Дебитор же Уточкин погасил часть долга, да еще и в глазах жадной до сплетен одесской публики выглядел эдаким роковым человеком одной идеи, жертвовавшим собственную жену во имя авиационного прогресса.

Чертеж своего первого планера патриарх советской космонавтики Сергей Королев, тогда еще учащийся одесского ПТУ, принес именно в авиационный особняк Анжело Анатра, где в советское время традиционно размещался аэроklub.

Наверняка дебиторы Анатры: Уточкин, Ефимов и другие — обходили особняк стороной.

Анатра чувствительно зарабатывал и на обучении пилотов не только за рубежом, но и в отечестве. Полный курс годовичного обучения в ОАК, авиационных классах, стоил 500 рублей. Военные обучались бесплатно, а президент ОАК Анатра даже получал от военного ведомства по 500 рублей за каждого подготовленного летчика. ОАК готовил до 100 летчиков в год.

Особое совещание по обороне в октябре 1916 года заказало Артуру Анатре 400 самолетов "Анаде" ("Декан") для корпусных авиаотрядов, которые распределились на два авиационных завода, 150 машин нужно было изготовить в Симферополе и 250 — в Одессе. Цена на машину устанавливалась 12 тысяч рублей, да еще к ней полагался комплект запчастей (40% от указанной суммы).

При этом себестоимость "Анаде" не превышала 7-8 тысяч рублей. Как достигалась такая аппетитная разница? Изготавливался самый массовый самолет из доступной древесины — ясеня, клена, фанеры, сделанный в цеху на Ольгиевской. Обшивкой аэроплана служило полотно, пропитанное специальным раствором. Возможно, для

удобства восприятия местным населением покрытие обиходно обозначили "авиатолем", толем были покрыты крыши Люстдорфа, над которым парили аэропланы. Толевый "Декан" оставлять на солнце не рекомендовалось, потому что обшивка начинала лущиться. Но ведь шанпоуты истребителей Яковлева и Лавочкина тоже выпиливали из фанеры, правда, бакелитовой. Для поточного производства нужны были упрощенные технологии, а на эвакуированном в Новосибирск заводе работали женщины и подростки.

Сроки поставок самолетов "Анатра" в действующую армию из-за начавшегося революционного брожения среди рабочих нарушались. У прибывших с опозданием на фронт самолетов с опозданием обнаруживались дефекты и откровенный брак: плохая склейка обшивки крыльев, слабое крепление стоек, небрежная, "на тяп-ляп", сборка. В памяти летчиков была халтурная модель одесского авиазавода "Ваазен Иванова", сконструированная подпоручиком В. Ивановым, которая была снята с вооружения со скандалами. "ВИ" разваливался прямо в ангаре от стояния, потому суверенные авиаторы и приняли "Анаде" в штыки.

25 октября 1916 года у села Полоница разведчик "Анаде" с пилотом поручиком Лагутенко и летнабом прапорщиком Войцехом был атакован австрийским истребителем и сбит, оба офицера погибли.

В 1917 году погиб летчик 6-го Сибирского полка старший унтер-офицер Яковлев, летнаб поручик фон Шельтинг чудом остался жив.

23 апреля 1917 г. "Анаде" 6-го армейского авиаотряда, занимавшийся охраной корректировщика у деревни Ценов, был атакован "Фоккером". Летчик подпоручик Трутнев и летнаб подпоручик Лелюкин погибли.

19 июня 1917 г. в районе села Вишнево "Анаде" 7-го Сибирского авиаотряда, управляемый штабс-капитаном Шноором, был атакован австрийским самолетом. Штабс-капитан Шноор и летнаб подпоручик Куликовский разбились насмерть.

Было ясно, что "Анаде" безнадежно устарели, однако они оставались на вооружении.

РИСК В ПРОГРЕССИИ

Рассеять предрассудки на серийном боевом самолете вылезал командир 11-го армейского авиаотряда штабс-капитан Николай Аверьянович Макаров. Сохранился Акт № 1195 от 31 мая 1917 года.

"...какого-либо специального укрепления на самолете произведено не было, — удостоверяю подписями полтора десятка очевидцев, от подполковника до младших унтер-офицеров и даже ефрейторов, — плечевых ремней не было (одна поясная); самолет боевой, работавший в отряде около 60 часов; вместо пассажира был положен мешок с песком..."

...Набрав 1800 метров, Шт. кап. Макаров выключил мотор, и полого планируя, потеряв 300 метров высоты, поставил самолет строго против ветра. Увеличивая угол планирования, пилот включил мотор, и после 5-6 секунд работы мотора, когда последний взял полное число оборотов (1200, по заявлению Шт. кап.), самолет был переведен на "горку". В верхней ее точке выключен мотор, самолет переведен в горизонтальный полет (вверх колесами), и по переходе на нисходящую образующую мертвой петли — спиралью опустился к ангару... После мертвых петель регулировка нигде не нарушилась, тросы полукоробок стабилизатора не нарушены..."

Тросы были слабым местом в конструкции, летчики жаловались, что рули поворачиваются туго.

Годность машины демонстрировалась исключительно для своих. Для союзников же, "чтобы они лучше снабжали нас", Макаров в ноябре 1917 затеял полет по маршруту Одесса-Бухарест-Салоники-Рим-Марсель-Париж. На первом же этапе двигатель расчихался, Макаров совершил вынужденную посадку близ города Яссы и прервал перелет.

Двойные мертвые петли Макарова "для своих" фронтоников не убедили.

Боевые летчики не хотели гибнуть на негодных машинах. Февральская революция позволила митинговать на состоявшемся в августе в Петрограде Первом всероссийском авиасъезде. Резолюция съезда требовала снять с фронта "Анаде", "Лебедь-12", "Ваазен Иванова", "Фарман 27".

ОТ БРАКА ДО ОЗАРЕНИЯ ОДИН ШАГ

Виноват ли в бракованном устаревшем издании банкир и предприниматель Артур Анатра? Не секрет, что все российские поставщики, а заодно и интенданты на войнах наживали состояния. Да только ли в России? В США и сегодня предвыборные президентские кампании щедро оплачиваются мощными концернами в предчувствии обещанных войн и госзаказов. Можно только предполагать, что выделенные для производства "Деканов" бюджетные средства были урезаны, соответственно и моторы закупались за рубежом маломощные. При этом сам г-н Анатра своего не упустил, потому и случился двойной брак. Можно спустя 90 лет строить догадки, что, дескать, как платили, так и работали. Тем не менее, для двух тысяч рабочих на головном предприятии и филиалах было организовано бесплатное трехразовое горячее питание, потому работой дорожили. 6 марта 1918 года, когда австрийки стояли уже в 40 верстах от Одессы, на завод прикатили гонцы-комиссары А.В. Сергеев и В.А. Евстигнеев. Со-

циализм в отдаленной перспективе рабочих не устраивал, социальные сдвиги были налицо на заводском уровне, и потому комиссаров воротили, пригрозив физической расправой. Хозяин не мог влиять на решение рабочих, потому что еще в 1917 году выехал в Петроград. В последний раз Артура Антоновича недолго видели в Одессе в 1919. По слухам, он застрелился в Париже в 43-м.

Сама же модель первого самолета с закрытым фузеляжем "монокок", двигателем в носовой части и тянущим винтом Шовьера безусловно была прорывом, схему назовут классической. Во Франции, кстати, в то самое время была принята схема биплана с ферменной хвостовой частью и коротким фузеляжем-гондолой.

19 декабря 1915 года первый "Анаде" лейтенант Робинэ поднял, а на вооружение самолет был принят уже 26 апреля 1916 года, то есть время на доводку было несерьезно коротким. Пилот Робинэ отметил слабую управляемость машины и недостаточную продольную и поперечную устойчивость. Был увеличен с 4 до 8 градусов угол стреловидности крыльев, и с 3,5 градусов до 6 угол их установки. Бипланную коробку сместили назад на 200 мм, а сиденья летчика и наблюдателя — перенесли вперед на 200 мм. Площадь хвостового оперения нарастили на 50%, а площадь элеронов — на 20%.

В меру "доведенный" биплан был, без сомнения, удачным аппаратом, и подтверждением тому востребованность машины, пусть в тренировочном качестве, в австрийской армии. Когда австрийцы взяли в 1918 году Одессу, они с желанием оприходовали завод аэропланов Анатра и даже наладили выпуск. Поверх трехцветных деникинских кругов австрийцы малевали на фузеляжах кресты. Красные же потом поверх кругов рисовали звезды, не всегда успевая кресты закрашивать, так что получались весьма замысловатые и двусмысленные знаки: могли быть и свои, и чужие. Один из подвидов "Анатры" уникальный, произведенный в единственном экземпляре биплан "Анадис", скучавший без дела, разрисовали от хвоста до кончиков плоскостей. На фузеляже изобразили флаги Антанты, а на плоскостях — обнаженных барышень.

Вываленные 90 лет назад недостатки раритета были известны подполковнику Бирюкову. Потому созданный под его руководством реплицированный самолет легкомоторщики насытили всеми достижениями, опробованными уже, как положено, на серийных летательных аппаратах. "Анатра-2" вместил вместе с узлами и деталями удачные решения, которые осенили инженеров за последние 90 лет развития авиации. В степи под Люстдорфом, увя, не было аэродинамической трубы, рабоче же ЦОП изготовили модель 1:6 и отправили ее на продувку в НАУ, Национальный авиационный университет. Наверное, аппарат оценил бы безвременно погибший вместе с механиком Омелиным лейтенант французской службы Робинэ.

Потому и поднял его Юрий Наконецный на высоту 1500 метров. Мог бы и выше, но зимние метеоусловия не позволили.

ИЗ ЛИМАНСКОГО В ДУБАЙ

Смеркалось. Капониры выглядели таинственнее. Казалось, бронированные двери вдруг пахнут под весом собственной тяжести, из бетонно-земляной норы покажет клюв фронтальной штурмовик "Су", чудом избежавший выселения и перепродажи за кордон. Вокруг капониров копилась тьма. Планировали летать еще полчаса, но "Анатра" неожиданно легко снизился, побежал по полю и замер у слепленного мальчишками, ослышавшего в предчувствии весны снеговичка. Думали, опять что-то насторожило пилота, но оказалось, заявленное у диспетчера аэродрома время полетов истекло. Наконецного отстегнули от парашюта, и он обмялся с Бирюковым — испытания превзошли все ожидания. Решили завтра продолжить полеты. После необходимого налета инженер Цыганок с Наконецным повезут документы в отдел допуска к полетам. Комиссия вынесет заключение и обозначит рекомендации и требования. Если недостатки устранят, примут решение о выдаче сертификата летной годности сроком на 1 год. Для легких самолетов аматорской постройки.

27 апреля заводу исполнится 95 лет, и хочется надеяться, что к этому времени решение будет принято, чтобы заводчане на авиационном празднике задирали головы и провожали силуэт с вырезом плоскостей, как у бабочки.

Тогда можно будет слетать на "Анатре" и на выставку в Гостомель под Киевом, она состоится на аэродроме Антонова с 8 по 12 июня.

Потом можно и на авиасалон в Дубай махнуть. А почему бы и нет? И отнюдь не исключено, что где-нибудь в Ле-Бурже или Дубае вместе со всеми будет придерживать шляпу, наблюдая полет раритета, потомок Артура Антоновича Анатра, следы которого затерялись в западном направлении. Благодаря идеологическим перекосам в Великую Эпоху на слуху чаще были имена Серова и Гризодубовой, да оно и понятно, слишком уж лихо авиаторы на "Деканах" соколы из деникинских авиаотрядов, — но полного забвения не случилось.

Лиманское — Одесса

P. S. Пока готовился материал, Государственная служба управления, надзора и обеспечения безопасности авиации признала "Анатра-2" аппаратом, годным к полетам. Решение комиссии в переносном и буквально смысле открыло создателей прототипа.