



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

ВОЙНА ВОЙНОЙ, А РЕЛЬСЫ - РЯДЫШКОМ

- Многие наши ребята учились там - приезжали: выправка, стать, форма... Девчонки с восхищением глазели на них. Я был секретарем комитета комсомола школы - и решили идти в военное училище. Вопреки тому, что у меня с детства было другое желание: стать паровозником. Именно - паровозником!

Отец в ту пору дослужился до заместителя заведующего горно в Шахтах. Кому в жестокую эпоху индустриализации показался вредным безобидный функционер наробраза? Увы, такие были времена. Вызывает комиссар курсанта Тупицына-младшего.

- Сам понимаешь, при т а к о м отце ты командиром нашей армии быть не можешь. Но если отказываешься от папашы - чист перед страной!

Полковой комиссар так и не дождался рапорта. А Олег не стал артиллеристом - пошел в Институт инженеров железнодорожного транспорта. Но тут война...

Его направили на Ростсельмаш точить снарядные гильзы.

Ноябрь сорок первого года. Общежитие в Ростове - камышовый барак, обмазанный глиной... Когда рядом стали рваться снаряды, пришел приказ: срочная эвакуация! Последний поезд переехал Дон - и сразу был взорван мост: немцы заняли Ростов.

Олег Тупицын записался в диверсионный отряд для заброски в тыл к немцам. Послали других. Погибли ребята, которых знал... Но вот настал и его час: в сорок третьем острая нехватка машинистов потребовала на фронт студентов.

В войну-то он и стал настоящим машинистом. Вызвали нефтепродукты к фронту. В сорок третьем, несмотря на то что был уже освобожден Ростов, в районе Тамани оставалась в тылу советских войск большая немецкая группировка - ее подпитывали оккупанты из Крыма, через Керченский пролив. Там шли воздушные бои, и нужно было топливо. Составы попадали под бомбежки, погибали. Приходилось машинисту маневрировать, менять скорость под бомбамми... Об этом он вспоминал много раз потом, когда по долгу службы бывал в Байконуре, общался с космонавтами и невольно подметил: они - очень суверенный народ!



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

...Их возвратили в институт. В сорок четвертом - защита диплома. И Тупицын стал начальником паровозного депо Ростова. Тогда утверждалось лидерство фронтовиков: бесшабашные ребята-машинисты, чудом оставшиеся в живых, которым сам черт не брат, не могли воспринимать тыловиков как ровню. А как завоевать авторитет? Было решено в кратчайшее время из талантливой молодежи подготовить высококлассных машинистов.

Умные были ребята, но без тех заслуг и опыта, что у старших. Организовали школу рабочей молодежи, технические курсы и решили со стороны никого не брать. Скоро машинистов стало не только достаточно,

но даже в избытке. И уже в среде молодых машинистов появились лидеры, которые достойно соперничали с опытными фронтовиками.

...Близ Серебряного Бора мы встретились недавно с ветераном в Доме отдыха МПС. Олег Исидорович ответственно подготовился: набросал тезисы и порой заглядывал в записки, чтоб не пропустить чего-нибудь важного. Его судьба наградила щедро: дол-

голетием, благополучием в семье, здравомыслием, энергией... И той особой мудростью, которая помогает стоически переносить неизбежность не всегда отрадных перемен.

Его жизнь не особо богата яркими внешними событиями, многие награды обошли его. Но здесь, среди природного рая, вспомнились строки Пришвина: «У каждого из нас есть два невольных греха: первый, когда мы проходим мимо большого человека, принимая его за маленького, а второй - когда мы маленького человека принимаем за большого». Олег Тупицын - явно из первого пласта.

Вадим КОСТРОВ

В тот день Олег Исидорович Тупицын был в приподнятом настроении: не за горами юбилей - восьмидесятилетие. А министр награждал ветеранов. Награда была особенная - карманные, сделанные на заказ часы. На крышке, закрывающей циферблат, портрет маршала Жукова - при полном параде, цветной. А с другой стороны - орден Победы. И вспомнилось...

Конечно, жизнь его сложилась так, что внешне ее вроде бы нельзя считать героической. Он вырос на окраине огромной страны - на глухом полуострове в Белоруссии близ границы с Латвией. Мать любила стихи, отец был сумрачен и молчалив, оба преподавали в начальной школе.

Ему запомнилось навсего, как на запасных путях увидел чужазое чудо - крохотный маневровый паровозик... Внутри полыхал огонь, сверкала рукоятки. С той секунды он понял, что «обречен».

Но вокруг пели, что молодым везде у нас дорога, и он решил стать красным офицером. За компанию со сверстниками пошел в артиллерийское училище Ростова.

ОРУЖИЕ СЛАВЫ

Инженера Игоря Бабина, специалиста по конструкциям кабин пилотов, арестовали в 37-м. Однако не прошло и года, как он был вызван к начальнику лагеря и отправлен в неизвестном направлении. Какова же была его радость, когда вскоре он оказался... в родном творческом коллективе под руководством Андрея Туполева.

В ноябре 1938 года с поста народного комиссара НКВД был смещен Ежов, а новым нарком Лаврентий Берия решил создать особую техническую структуру в системе НКВД.

- Туполев долго колебался, когда ему предложили собрать тех, с кем он хотел бы работать над проектированием нового самолета, - рассказывал мне Игорь Бабин, - потому что создавалось бюро «на зоне», и Главный боялся, что лишит нас свободы. Но выяснилось, что все специалисты уже сидят. Так от верной смерти спаслись и оказались возвращены к работе многие выдающиеся конструкторы.

Конечно, это была не воля, однако кормили сносно, а главное - работали по специальности: созданному при НКВД СССР ЦКБ-29 под руководством Туполева, в частности, было поручено создание тяжелого четырехмоторного пикирующего бомбардировщика ПБ.

Не имея особых привилегий противостоять условиям, в которых рождался этот абсурдный, по мнению Туполева, проект, его КБ по сути полулегально занялось созданием двухмоторного фронтового бомбардировщика ФБ. Получив первые обнадеживающие результаты, Туполев сумел доказать, что воздушным силам нужен именно такой самолет, а не ПБ, и коллективу поручили строить скоростной бомбардировщик, который сменит бы СБ, с 1934 года исчерпавший свои возможности.

Поскольку вначале работы по ФБ велись в инициативном порядке, конструкторы сами определили его основные тактические данные. Так, скорость должна быть, как у истребителей, дальность - до 2500 км, полет на больших высотах в любых метеословиях, бомбовая нагрузка 3 тонны (самого крупного тогда калибра, до 1000 кг), а метать их в пикирова-

нии, причем непосредственно из бомбоотсека. Военные специалисты поддержали проект, отметив полноту и тщательность проработки.

В январе 1941 г. был испытан опытный самолет, получивший индекс 103, а в мае началась апробация улучшенного варианта 103У, отличавшегося мощным оборонительным вооружением и иным составом экипажа, включавшего летчика, штурмана, стрелка-радиста и пулеметчика. Оснащался самолет высотными моторами АМ-37.

По скорости на средних и больших высотах, дальности полета, бомбовой нагрузке и мощи оборонительного вооружения 103 и 103У существенно превосходили машины Владимира Петлякова Пе-2, кстати, также создававшиеся в условиях «шарашки». На высотах более 6 км они летали быстрее ряда советских и немецких серийных истребителей, уступая только отечественному МиГ-3. Словом, в июле 41-го 103У должен был пойти в производство.

Однако начавшаяся война сорвала планы, и организовать выпуск моторов АМ-37 для новой машины не удалось. Конструкторам пришлось искать другие. Испытания нового варианта самолета 103В (позже Ту-2), переделанного под моторы М-82 инженера Швецова, начались в конце 41-го, а вскоре со ступеней сошли первые машины. Летчики-фронтовики оценили новый бомбардировщик, отметив высокие пилотажные качества, возможность уверенного полета на одном моторе, схему оборонительного огня, большую бомбовую нагрузку, повышенную живучесть моторов. Короче, для обеспечения грядущих наступательных операций Ту-2 казался незаменимым самолетом.

Однако с таким трудом созданный и запущенный в серию самолет при-

ИЗ «ШАРАШКИ» - В ГЕРОИ



РЕПРОДУКЦИЯ АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

шло снимать с производства. Не имея на тот момент ни превосходства в воздухе, ни достаточного количества истребителей, строить бомбардировщики посчитали убийственным. Стапель 103-го разобрали и, согласно правительственному решению, начали собирать истребители Як-9.

Впрочем, благодаря этому Туполев получил возможность усовершенствовать самолет: с июля 1943 года на него установили новые двигатели АШ-82ФНВ, первый же испытательный полет с которыми показал соответствие расчетным скоростным характеристикам. Производство Ту-2 возобновили, причем еще более усилили оборонительное вооружение.

В 1944 г. на летные испытания последовательно поступили два варианта дальнего бомбардировщика Ту-2Д (проект «62»). Первый был подобен серийному Ту-2С и отличался от него лишь большим размахом консолей крыла и дополнительным запасом топ-

лива. Второй имел, кроме того, увеличенный до 5 человек экипаж и новую кабину штурмана в носовой части фюзеляжа. Этот вариант и ответил требованиям военных специалистов к новому дальнему бомбардировщику.

На базе Ту-2Д были созданы самолеты проектов «65», «67» и «69». Они имели различные типы силовых установок: высотные моторы, дизельные и обычные АШ-82ФН. Но в серию ни один из них не пошел, так как функции двухмоторных дальних бомбардировщиков возложили на более тяжелые машины. Появившиеся в тот период газотурбинные двигатели открыли совершенно новые возможности в развитии бомбардировочной авиации. По существу, самолеты семейства Ту-2Д стали последними отечественными дальними двухмоторными бомбардировщиками с поршневыми двигателями.

Хотя Ту-2 первоначально проектировался как пикирующий, в этой роли никогда не применялся, оставаясь сред-

ним бомбардировщиком, предназначенным для бомбардировки с горизонтального полета. Эти самолеты применялись на фронтах с 1944 года, всего за годы войны было построено 1216 машин, однако их производство продолжалось и несколько лет после Победы.

В конце войны самолеты 6-го БАК (бомбардировочного авиакорпуса) генерала И.П. Скока бомбили цели в районе Варшавы, Ольштына, Гданьска, Кенигсберга, а в составе 1-го Белорусского фронта приняли участие в Берлинской операции. Ту-2 бомбили пункты сопротивления противника в центре города, участвовали в непосредственной поддержке штурмовых групп.

За создание и организацию серийного выпуска бомбардировщика Андрея Туполева в 1943 году отметили Сталинской премией 1-й степени, а в следующем - орденом Отечественной войны 1-й степени и орденом Суворова 2-й степени. Он был произведен в генерал-майора инженерно-технической службы. В 1945 году Туполев стал Героем Социалистического Труда.

После войны Ту-2 полностью заменил в частях бомбардировщики Пе-2 и машины, полученные по ленд-лизу, оставаясь после Победы на вооружении еще десять лет. Машину поставляли в Польшу, Венгрию, Болгарию, Китай, Индонезию и Северную Корею.

Китайские добровольцы летали на Ту-2 в ходе Корейской войны 1950 - 1953 годов, но это было их последнее боевое применение: устаревшие к тому времени бомбардировщики несли ощутимые потери даже ночью.

Самолет сняли с вооружения советских ВВС в середине 50-х, но еще долго эти машины использовались в учебных частях. В иностранных армиях бомбардировщики Туполева оставались значительно дольше, пока их не заменил реактивный бомбардировщик Ту-28.

Владимир ПОТРЕСОВ