



МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ГБУК РО «РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТНАЯ
СПЕЦИАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА ДЛЯ СЛЕПЫХ»



Из нашей истории строки

К 135-летию со дня рождения Ивана Капленкова
к 110-летию со дня рождения Артёма Микояна
к 100-летию со дня рождения Александра Горовца

12 +

РОСТОВ - НА - ДОНУ

2015

**АВТОР ТЕКСТА И СОСТАВИТЕЛЬ
Е. И. СОКОЛОВА**

**РЕДАКТОР ПО БРАЙЛЮ
В. И. МАРТЫНОВ**

**ОТВЕТСТВЕННАЯ ЗА ВЫПУСК
И. А. ГРИЩУК**

**БРАЙЛЕВСКИХ ЛИСТОВ: 37
УЧЁТНО-ИЗДАТЕЛЬСКИХ ЛИСТОВ: 2,2**

ТИРАЖ: 5 ЭКЗЕМПЛЯРОВ

**ОТПЕЧАТАНО В ГБУК РО
«РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТНАЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА ДЛЯ СЛЕПЫХ»**

**АДРЕС:
344002, Г. РОСТОВ-НА-ДОНУ,
УЛ. ТЕМЕРНИЦКАЯ, № 50**

ТЕЛЕФОН: 240-79-56

Книга «Из нашей истории строки» рассказывает о жизни и деятельности людей, чья биография связана с Доном – это матрос с крейсера «Варяг» Иван Ефимович Капленков, это авиаконструктор Артём Иванович Микоян и это лётчик Александр Константинович Горовец.

СОДЕРЖАНИЕ:

Легенды расскажут.....
Во славу Русского флага.....
Есть только МиГ.....
Один бой и девять «юнкерсов».....

Встречающиеся в тексте понятия и термины поясняются в словаре в конце книги.

*Двадцатые годы над миром летели,
Разруха и голод в глаза нам глядели,
Лихие тачанки нас в бой уносили –
Легенды расскажут, какими мы были.*

*В огне не горели, в воде не тонули,
А время настало – под пули шагнули.
Нас в песнях воспели и в бронзе отлили –
Легенды расскажут, какими мы были.*

*Как прежде, мы лица от ветра не прячем,
Сердца проверяем мы в деле горячем,
Как прежде, мы твёрже гранита и стали –
Легенды расскажут, какими мы стали.*

*Нам счастье досталось не с миру по нитке,
Оно из Кузбасса, оно из Магнитки.
Целинные земли и космос далёкий –
Всё это из нашей истории строки.*

Виктор Гин

ЛЕГЕНДЫ РАССКАЖУТ

*В огне не горели, в воде не тонули,
А время настало – под пули шагнули.
Нас в песнях воспели и в бронзе отлили –
Легенды расскажут, какими мы были.*

Вот легенды и рассказали.

Герои сборника «Из нашей истории строки» в самом прямом смысле – шагали под пули, застыли в бронзе и становились песней.

Корабли, как и люди, имеют свою, порой очень удивительную, биографию.

«Стережущий», «Потёмкин», «Очаков», «Аврора». У нас на Дону – это «Колхида», «Святой Фока», «Альфа».

И это, конечно же, трагически-знаменитые канонерская лодка «Кореец» и крейсер «Варяг».

В последнем десятилетии позапрошлого века Россия усиленно строила военный флот. Своих верфей не хватало, и заказы на постройку уходили за рубежи.

С доков филиладельфийской судостроительной фирмы «Крамп» сошёл новый корабль – крейсер. Особым приказом по Морскому министерству новому крейсеру было присвоено имя «Варяг».

Вот как описывает свои впечатления советский инженер-кораблестроитель Владимир Полиевктович Костенко: *«Всё наше училище успело перебыть на «Варяге», пока он стоял на Большом Кронштадтском рейде. Его четыре стройные трубы четко вырисовывались над длинным белым корпусом между двумя тонкими и изящными мачтами, а ярко-зелёная подводная часть придавала ему вид нарядной океанской яхты».*

Снимки красавца напечатала почти вся мировая пресса.

И вместе с тем это был прекрасно вооружённый корабль. По двенадцать орудий калибра сто пятьдесят два и семьдесят пять миллиметров. А скорость – в двадцать четыре узла, то есть, свыше сорока километров в час. Такой скоростью в те времена не обладал ни один крейсер японского флота.

В Центральном государственном архиве Военно-Морского Флота СССР хранится вахтенный журнал крейсера с кратким описанием начала боя: *«11 час. 25 минут. Пробили боевую тревогу. Японская эскадра в числе шести крейсеров и восьми миноносцев прикрыла оба выхода в море. Миноносцы держались за крейсерами.*

11 час. 45 мин. Раздался первый выстрел с крейсера «Асама» из восьмидюймового орудия, вслед за которым вся японская эскадра открыла огонь.

11 час. 47 мин. Начали пристрелку, а затем открыли огонь по неприятелю правым бортом, бронебойными снарядами...»

Как закончился бой, мы знаем.

И знаем про знаменитый крейсер, наверное, всё. И часто вспоминаем его в различных ситуациях.

Очень мило, к примеру, обыгран исторический факт в великолепной комедии «Любовь и голуби» режиссёра Владимира Валентиновича Меньшова. Хитрый дядя Митя (в великолепном же исполнении Сергея Юрьевича Юрского) убегает от грозной супруги с выкриками: *«Врагу не сдаётся наш гордый «Варяг»!*

Но вот то, что в Ростове-на-Дону проживал настоящий «варяжец», наверное, известно не многим.

Слово скульптору Николаю Вагановичу Аведикову: *«Меня глубоко волнует героическое прошлое нашей Родины. В декабре 1953 года я узнал, что среди нас живёт человек, принимавший самое активное участие в незабываемом бою «Варяга». Иван Ефимович Капленков служил комендором-наводчиком на знаменитом крейсере.*

Это был подвижный волевой старик, прекрасно помнивший все события того памятного дня. И хотя он часто болел, но продолжал работать в жилищно-строительном кооперативе. Простой русский матрос воодушевил меня, решил – буду лепить!

Я был очень взволнован, когда старый варяжец достал бушлат и приколот Георгиевский крест и медаль «За бой «Варяга» и «Корейца» 27 января 1904 г. – Чемульпо». Этой медалью награждены только участники боя. Вот таким я его запомнил, таким сделал в мраморе».

По заказу Ростовского музея краеведения Николай Аведиков выполнил авторское повторение портрета Капленкова. А оригинал скульптор подарил экипажу ракетноносца «Варяг».

Вот об истории нашего земляка, сражавшегося в составе того легендарного экипажа, и расскажет первая глава нашего сборника.

Иван Капленков – родом не с Дона. Но приехал сюда двадцатипятилетним парнем и навсегда остался.

Другие знаменитости, Александр Горовец и Артём Микоян, обитали в Ростовской области недолго. Горовец – пять лет, А Микоян, вообще, всего лишь полтора года.

Но ведь очень может быть, что именно занятия в заводском ростовском училище и дали Артёму первые намёки на будущую его специальность.

И очень может быть, что личность жившего в Ростове старшего брата Анастаса (как секретаря Юго-Восточного отдела ЦК партии) помогла попасть Артёму в Военно-воздушную академию имени Николая Жуковского – тогда единственное учебное заведение, где готовили инженеров авиации.

Может быть, именно тогда сложилось у Артёма представление о том, что есть только МиГ. Между его прошлым и его будущим...

Ну, может, тогда ещё не МиГ – Леонид Петрович Дербенёв и Александр Сергеевич Зацепин не написали пока своей пронзительной песни.

А просто – сконструированный им самим самолёт.

Братья Микояны всегда с теплотой отзывались о днях своей бурной молодости на древней казачьей земле.

А Анастас Иванович, как рассказывали, содействовал развитию советской рекламы.

На крыше Политехнического музея, среди прочих ярких призывов сверкали и такие буквы: *«Нужен вам гостинец в дом? Покупай донской залом».*

Не забывал, видимо, своё пребывание на Донской земле.

Александр Константинович Горовец провёл в Ростовской области шесть лет. Обучал молодёжь в шахтинском аэроклубе.

Возможно, после войны вернулся бы – в городе шахтёров его любили. Сыграл бы свадьбу с красавицей дончанкой.

И, может, вернулся бы к депутатству и сделал для нашего края много хорошего.

Но – война. Которая в двадцать восемь лет всё оборвала.

И Иван Капленков, и Артём Микоян, и Александр Горовец имеют в биографиях своих тёмные пятна. Капленков и Микоян укорялись при жизни, Горовец – посмертно.

Капленкову говорили, что никакого боя у «Варяга», вообще, не было. Микояну – да плагиат его все самолёты.

А Горовец? Да к немцам мог улететь! Записей-то не осталось.

Но вот такой поразительный факт. Оказывается, немцы вели точный подсчёт всех своих потерь – вплоть до конца апреля 1945 года.

Что касается советской армии, то потери установить иногда просто нереально. Так как пополнение в некоторых случаях погибало в бою быстрее, чем его успевали заносить в список части.

Не так давно в Салехарде, на одном из кибер-спортивных турниров, посвящённых Дню Победы, присутствовал ветеран Великой Отечественной войны. Лётчик-истребитель.

И на вопрос о том, трудно ли было сбить «мессершмитт», ответил он так: «Сбить «мессер» – это как переспать с тигрицей. Я смог пять раз!»

*

ВО СЛАВУ РУССКОГО ФЛАГА

*Не скажут ни камень, ни Крест, где легли
Во славу мы Русского флага!
Лишь волны морские прославят в веках
Геройскую гибель «Варяга»!*

Рудольф Грейнци

Более семи лет российский бронепалубный крейсер 1-го ранга использовался японцами для учебных целей.

Он был военным трофеем, но, отдавая честь подвигу русских моряков, название «Варяг» на корме оставили.

И сделали надпись: «На этом корабле мы будем учить вас, как надо любить свою Родину».

29 апреля 1904 года впервые прозвучала песня, больше похожая на гимн:

*Наверх, вы, товарищи, все по местам!
Последний парад наступает!
Врагу не сдаётся наш гордый «Варяг»,
Пощады никто не желает!*

*Все вымпелы вьются и цепи гремят,
Наверх якоря поднимая.
Готовятся к бою орудия в ряд,
На солнце зловеще сверкая!*

*Свистит, и гремит, и грохочет кругом.
Гром пушек, шипенье снарядов!
И стал наш бессмертный и гордый «Варяг»
Подобьем крошечного ада.*

*В предсмертных мученьях трепещут тела,
Гром пушек, и дым, и стенанья.
И судно охвачено морем огня –
Настала минута прощанья.*

*Прощайте, товарищи! С Богом, ура!
Кипящее море под нами!
Не думали, братцы, мы с вами вчера,
Что нынче умрём под волнами.*

*Не скажут ни камень, ни Крест, где легли
Во славу мы Русского флага!
Лишь волны морские прославят в веках
Геройскую гибель «Варяга»!*

Но строки этого, написанного во славу российского флага, стихотворения, принадлежат вовсе не россиянину. Автор – австрийский писатель Рудольф Генрих Грейнци, которого просто сразила доблесть иноземных моряков!

Стихотворение появилось в десятом номере мюнхенского журнала «Югенд» («Юность»), и уже через пару недель появились первые русские версии.

Лучшим (который и стал знаменитой песней) считается перевод поэтессы Евгении Михайловны Студенской. А на ноты его переложил капельмейстер 12-го гренадерского Астраханского полка Алексей Сергеевич Турищев.

О том, что в нашем городе когда-то жил матрос с легендарного крейсера, и память о нём не терялась в буре революций и войн XX века, напомнила в 2003 году газета «Вечерний Ростов». Редакция откликнулась на письмо его дочери: памятник на Братском кладбище, отцу её, Ивану Ефимовичу Капленкову, оказывается, совсем обветшал.

Ваня Капленков родился в Пензенской губернии в 1880 году, в крестьянской семье. Рано остался без отца. Приютила семья дяди.

По достижении призывного возраста – двадцать один год – Иван пошёл служить Вере, Царю и Отечеству. Попал на флот, на крейсер «Варяг». Срок на царском флоте равнялся семи годам.

В ночь на 9 февраля 1904 года Япония без объявления войны напала на Россию. В нейтральном корейском порту Чемульпо в тот момент находились крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец». Они стали первыми объектами японской атаки и приняли неравный бой с целой эскадрой.

Не все флотские офицеры и военные историки признают достоверность в описания боя. Указывают, что отчёты капитана Всеволода Руднева грешат многочисленными неточностями. А официальные японские источники и архивные документы каких-либо своих потерь вовсе не подтверждают.

Но в Сеуле создали Музей памяти героев «Варяга» и наградили Всеволода Фёдоровича Руднева орденом Восходящего солнца.

Вместе с другими оставшимися в живых моряками Иван Капленков попал на борт французского крейсера «Паскаль».

Некоторое время французы держали их под охраной в Порт-Саиде. А затем, получив обязательство «не принимать участия в последующих боевых действиях», экстрадировали в Россию. Где всем «варяжцам» был устроен небывалый приём.

Великий князь Георгий Михайлович заказал Санкт-Петербургскому монетному двору отчеканить шестьсот девяносто семь серебряных медалей: на Андреевской ленте – Андреевский синий крест на белом поле.

А на обороте, по петровской традиции (впервые за весь XIX и начало XX века), дано изображение морского боя.

16 апреля моряки прибыли в столицу и, выстроившись колоннами, промаршировали от Николаевского вокзала к Зимнему дворцу, где их встретил сам государь император.

Вечером все собрались в царском Народном доме на праздничный концерт и обед.

Николай II обратился к героям с речью: *«Вся Россия и я с любовью и трепетным волнением читали о тех подвигах, которые вы явили под Чемульпо. От души спасибо вам, что поддержали честь Андреевского флага и достоинство Великой Святой Руси!»* - и самолично прикрепил на грудь каждого(!) матроса по Георгиевскому кресту.

И ещё каждый матрос получил благодарственную императорскую грамоту и именные часы.

А весь огромный царский сервиз, стоявший на столе, был раздарен гостям в качестве памятных подарков.

Но на следующий же день команды отправили по своим экипажам.

Столь быстрое завершение торжеств и похожая на ссылку быстрая отправка моряков из столицы были вызваны очень беспокойной политической обстановкой.

Прибытие дружных и сплочённых команд адмиралам было не на руку. И вчерашних героев (обязательно «мелкими партиями», не более 20 человек) разослали по всем, кроме тихоокеанских, военным портам.

Адмиралов можно понять – первая русская революция началась уже через год. Ссылки не помогли.

Но! Всем морякам с «Варяга» и «Корейца» император назначил пожизненное денежное содержание. А желающие могли уйти с военной службы на гражданку.

Вот Иван так и поступил. Приехал к невесте Кате в Ростов-на-Дону.

Дом молодой семьи находился на так называемой «меже» – границе между Ростовом и Нахичеванью, примерно на том месте, где сейчас возвышается здание «Атомкотломаша».

У Капленковых всё было в норме, пенсии царской хватало, жили – не тужили и растили двух дочек. Но за первой революцией последовала вторая. Потом – гражданская война.

Подвиг моряков «Варяга» затерялся в сонме совсем других событий. Сам Иван Ефимович о себе новой власти напоминать не старался. Тихо работал в объединении «Швейтриксоюз».

Но новая власть Капленкова не забыла. В 1931 году арестовали по 58-й статье Уголовного кодекса (антисоветская пропаганда) и сослали в лагерь Котлас под Архангельском.

Правда, повезло: через три года Иван Ефимович вернулся (разгар репрессий ещё впереди). Нашёл здесь, в Ростове, работу.

Фашистскую оккупацию Капленковы пережили, но младшенькую Машу угнали в Германию.

И снова повезло: после Дня Победы Мария сумела возвратиться.

А ещё – в тяжкие военные годы полностью изменилось отношение советской власти к дореволюционной славе России. Летом 42-го Иосиф Сталин утвердил ордена Александра Невского, Александра Суворова и Михаила Кутузова.

А писатель Александр Николаевич Степанов в 1946 году получил Сталинскую премию за историческую дилогию «Порт-Артур» – рассказ о подвиге моряков «Варяга».

И в Ростове тогда вспомнили о моряке, служившем на легендарном крейсере.

Ивана Ефимовича стали – в целях патриотического воспитания – приглашать на различные молодёжные мероприятия.

Сохранилась фотография: курсанты ростовской «мореходки» и Иван Капленков вместе с другим легендарным ростовчанином, Алексеем Прокофьевичем Берестом, участником водружения Знамени Победы над поверженным рейхстагом.

Затем о гордом «Варяге» снова забыли. Но к полувековому юбилею, в хрущёвскую «оттепель», вспомнили.

В 1953 году Капленкова посетил Александр Степанов. Они долго беседовали, хозяин отдал гостю свои дневники и сохранившиеся документы.

А именные часы и царская грамота пропали: изъяли при аресте. И, конечно же, не вернули.

8 февраля 1954 года Президиум Верховного Совета СССР постановил наградить ветеранов Чемульпо медалью «За отвагу» и назначить соответствующие пенсии.

Сначала удалось разыскать лишь пятнадцать человек. В их числе был и Капленков.

Затем нашли остальных. Самому старшему, Фёдору Фёдоровичу Семёнову, исполнилось к тому времени уже 80 лет.

В газете «Правда» главнокомандующий ВМФ СССР адмирал Николай Герасимович Кузнецов писал: *«Подвиг «Варяга» и «Корейца» вошёл в героическую историю нашего народа, в золотой фонд боевых традиций советского флота».*

Иван Ефимович Капленков получил и медаль, и пенсию.

Но эйфория была очень недолгой.

30 декабря 1954 года окончился его жизненный путь.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

«Варяг», бронепалубный крейсер 1-го ранга 1-й Тихоокеанской эскадры ВМФ России в 1901-1904 годах, построен в 1898 году в Филадельфии, базировался в Порт-Артуре.

В январе 1904 года крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец» прибыли в нейтральный корейский порт Чемульпо в распоряжение российского посольства.

8 февраля 1904 года японская эскадра блокировала Чемульпо, имея целью прикрыть высадку десанта (две тысячи человек) и не допустить вмешательства «Варяга».

В тот же день «Кореец» отправился в Порт-Артур, но попал под обстрел и из порта не вышел.

Япония успешно высадил десант.

9 февраля капитан «Варяга» Всеволод Руднев получил ультиматум: до двенадцати часов покинуть порт, иначе русские корабли будут атакованы.

Руднев решил прорваться с боем в Порт-Артур, а, в случае неудачи, корабли взорвать.

В полдень «Варяг» и «Кореец» вышли из Чемульпо и встретили японскую эскадру.

Бой продолжался в течение часа.

Согласно рапорту Руднева, потоплен один вражеский миноносец и повреждены два крейсера, но и «Варяг» получил очень серьёзные повреждения.

Возможности продолжать сражение не было, и, после вывода команды на нейтральные корабли, «Варяг», «Кореец» и пароход «Сунгари» были затоплены.

По окончании войны японцы «Варяг» подняли, отремонтировали, назвали «Соя» (с прежним названием на корме) и ввели в строй в качестве крейсера 2-го класса для обучения своих гардемарин.

Во время Первой мировой войны Россия и Япония стали союзниками, и Россия крейсер выкупила.

5 апреля 1916 года возвращено прежнее имя и «Варяг» включён в состав Северной флотилии.

В феврале 1917 года крейсер ушёл на ремонт в Великобританию, где и остался, поскольку советское правительство работы оплачивать отказалось.

В 1920 году «Варяг» выкупила на слом Германия.

Через пять лет он попал в шторм и затонул в Ирландском море, впоследствии – взорван.

В 1965 году название «Варяг» получил советский ракетоносец.

Приближалось столетие легендарного сражения, и в 2003 году состоялась первая российская экспедиция с погружением в район обломков. Подняты некоторые небольшие детали.

В погружении принимал участие ныне проживающий во Франции внук Всеволода Руднева.

А в Ростове-на-Дону, на могиле героя моряка на Братском кладбище, появилось новое, достойное его памяти, надгробие.

На торжественном открытии с гордостью говорили о том, что далеко не в каждом городе России есть мемориал, связанный с подвигом «Варяга»!

Это мемориал Ивану Ефимовичу Капленкову, матросу 1-й статьи Русского императорского флота, участнику сражения 9 февраля 1904 года в порту Чемульпо.

*

ЕСТЬ ТОЛЬКО МиГ

*В этом талантливом конструкторе
удачно сочетаются два начала –
изобретатель и инженер.
Вот почему машины,
которые конструирует А. И. Микоян –
смелые по идее – не фантастичны,
а реальны, осуществимы на практике.*

Семён Лавочкин,
авиаконструктор

В элитных подразделениях ВВС США распространена нашивка с надписью «Убей МиГ!» Подобное признание дорого стоит, тем более, что за свою карьеру МиГи на практике доказали, что они сами могут убить любого, кто встанет на их пути!

История появления знаменитой марки была непростой, как и жизнь её создателя, советского авиаконструктора Артёма Ивановича Микояна.

Долгие годы имя это было известно крайне ограниченному кругу людей. Как и десятки его коллег, работавших над созданием военной техники, он должен был оставаться «невидимкой».

Между тем построенные под его руководством самолёты прославились по всему миру, а установленные на них пятьдесят пять рекордов вошли во все справочники по авиации и космонавтике.

Неоднократно истребители серии «МиГ» признавались лучшими и выдерживали соревнование с самолётами самых известных фирм.

Будущий знаменитый авиаконструктор родился 5 августа 1905 года в семье бедного деревенского плотника. Это горное селение Санаин в Тифлисской губернии.

И звался он тогда Анушаван и был самым младшим. У Ованеса Нерсесовича и Талиды Отаровны Микоянов было ещё два сына и две дочери.

Без дела не сидел никто, и шестилетний Анушаван помогал местному чабану.

Читать и писать юный пастушок выучился в сельской школе, но образование окончилось двумя классами, так как умер папа.

Парня отправили в Тифлис к двоюродной тётке, и аттестат он получил в армянской школе.

Российская империя доживала последние дни, всё было пронизано романтикой революции, и Анушаван, вслед за старшим братом Анастасом, вступил в комсомол. А вернувшись в родное село, организовал первую комсомольскую ячейку.

А брат Анастас Ованесович (который называл себя Ивановичем, так общаться проще было) уже возглавлял Юго-Восточное бюро ЦК РКП(б). И жил потому в Ростове-на-Дону. В 1923 году он позвал к себе брата младшего.

Днём Анушаван Ованесович (который тоже стал себя величать иначе – Артёмом Ивановичем) работал токарем в железнодорожных мастерских, потом – на заводе сельхозмашин «Красный Аксай», а по вечерам посещал занятия в ФЗУ.

Через год Артём с рекомендательным письмом от Анастаса (к жене соратника по партии Степана Шаумяна Екатерине) отправился покорять столицу. Екатерина Сергеевна приютила.

А он снова стал за токарный станок.

А ещё через год, в дни ленинского призыва, Артёма Микояна приняли кандидатом в члены РКП(б).

А вскоре призвали и в ряды РККА, Микоян зачислен в пехоту. В августе 29-го переведён в Иваново-Вознесенскую военную школу (впоследствии – первое советское танковое училище). Танкистская карьера не прельщала, и после демобилизации он вновь вернулся к станку.

Но жизнь молодого партийца в одночасье изменилась после того, как в 1931 году комсомол принял шефство над Военно-Воздушным флотом.

Авиа-отрасли требовались новые кадры, и тысячи молодых коммунистов и комсомольцев направили на обучение в соответствующие вузы.

Ответственный, дисциплинированный и работоспособный токарь был рекомендован для поступления в Академию имени Николая Жуковского.

Учился Артём с полной самоотдачей, помимо целевой программы освоил прыжки с парашютом. И уже на третьем курсе нашёл ту область, которой станет заниматься всю последующую жизнь, – конструирование летательных аппаратов.

В 1935 году вместе с другими слушателями Академии Микоян построил свой первый самолёт – лёгкий «Октябрёнок», получивший высокую оценку Центрального аэроклуба.

Через два года Артём Иванович защитил дипломный проект со званием военного инженера-механика ВВС РККА и назначением военным представителем на Государственный авиазавод № 1 (ГАЗ № 1).

К этому времени Микоян уже жил в квартире на Кировском проспекте. И в биографии случилось счастливое событие: знакомство с сотрудницей ТАСС Зоей Лисициной.

В 36-м Артём и Зоя – оба Ивановичи – сыграли свадьбу. В декабре родилась дочь Наташа. А в октябре 49-го – и сын Ваня. Ованес, в честь дедушки.

Должность главного конструктора ГАЗ № 1 исполнял Николай Николаевич Поликарпов, ученик признанного гения воздухоплавания Игоря Сикорского.

Николай Поликарпов был человеком непростым, конфликтовавшим с властью. В биографии значились учёба в семинарии и отменённый смертный приговор по обвинению во вредительстве.

Одновременно его называли «королём истребителей», поскольку именно поликарповские машины целое десятилетие составляли основу истребительной авиации СССР.

Главный конструктор обратил внимание на недавнего выпускника, выделявшегося своей работоспособностью, и поручил заняться истребителем И-153 «Чайка».

Вот это занятие и сблизило Артёма Микояна с другим сотрудником поликарповского КБ – Михаилом Иосифовичем Гуревичем.

Так появился этот знаменитый тандем – «МиГ».

А Николая Поликарпова отправили в командировку в Германию. В его отсутствие на заводе организовали новый отдел (точнее, новое КБ) и назначили руководителем Микояна. Гуревич стал замом.

Новому отделу передали проект нового истребителя «И-200», который Поликарпов направил на утверждение в Наркомат авиапромышленности как раз перед поездкой.

«И-200» превратили в «МиГ-1» – как первую разработку нового КБ.

Многие историки авиации полагают, что главного конструктора попросту ограбили, лишив перспективного проекта и лучших специалистов. А специалистам ситуацию объясняли примерно так: *«Поликарпов – конченный человек. Он же поп, крест носит! Его всё равно скоро расстреляют. Кто вас тогда защитит? А у Микояна – брат наверху».*

Есть и другой взгляд на вещи. Тучи на мировом горизонте сгущались, и сомнений в том, что и СССР будет неизбежно втянут в лихие разборки, ни у кого не было. Стране требовалось обновление авиапарка, причём ВВС нуждались в самой современной технике.

А модели Поликарпова, хоть и находились в стадии высокой готовности, уже от задач текущего дня отставали. Перспективные разработки были поручены всем ведущим авиаконструкторам – Яковлеву, Лавочкину, Петлякову, Ильюшину и Туполеву.

И молодой тандем «МиГ» также сумел быстро представить современный самолёт с высокими характеристиками.

Эта машина стала первым летательным аппаратом, который в натуральную величину испытывался в аэродинамической трубе, что позволяло сократить сроки проверок и существенно улучшить динамику.

В выводах акта о результатах госиспытаний отмечалось, что этот новый МиГ-1 (то есть, бывший поликарповский И-200) *«конструкции инженеров Микояна и Гуревича производства завода № 1, по своей скорости, равной 628 км/ч, является лучшим из опытных отечественных самолётов и не уступает однотипным иностранным самолётам на высотах выше 5000 м».*

Но этот истребитель создавался в крайне сжатые сроки, что неизбежно влекло за собой наличие недостатков. Первый МиГ легко попадал в штопор и с трудом из него выходил, а утомляемость лётчика просто зашкаливала.

И, потому, вскоре уступил первый МиГ место более совершенной модели, и в серийное производство пошёл МиГ-3. Он был поставлен на вооружение в Красной Армии и вскоре стал одним из самых массовых самолётов в авиации приграничных зон.

Из четырёх тысяч двухсот немецких машин, совершивших налёты на Москву летом и осенью 41-го, к городу прорвалось лишь сто двадцать.

Более половины всех уничтоженных самолётов противника были сбиты третьими МиГаами.

На «тройке» одержал свою первую победу над «мессером»-109 один из самых знаменитых советских асов, трижды Герой Советского Союза, Александр Иванович Покрышкин.

Однако вскоре стало ясно, что «тройка» – не самый совершенный истребитель. Основные воздушные бои происходили на малых высотах, где МиГ был недостаточно манёвренным. В результате, и потери самолётов были весьма значительны.

Вполне оправдан нелестный отзыв генерала авиации Георгия Нефёдовича Захарова: *«МиГ-3 был тяжеловат для истребителя. Ошибок при пилотировании он не прощал, был рассчитан на хорошего лётчика. Средний пилот на МиГе автоматически переходил в разряд слабых, а уж слабый и вовсе не смог бы на нём летать».*

В итоге МиГ-3 был передан силам ПВО, где он стал идеальной машиной для охоты за высотными разведчиками и бомбардировщиками.

Если при конструировании первого МиГа Артёму Микояну и помогли чужие чертежи, то все последующие аппараты – это, конечно, собственный талант. После войны разрабатывал он скоростные и сверхзвуковые реактивные самолёты, многие из которых выпускались большими сериями и длительное время находились на вооружении ВВС.

Известно более четырёхсот пятидесяти опытных и экспериментальных микояновских образцов истребителей, крылатых ракет и самолётов-лабораторий различного назначения.

Он создал свою собственную школу в авиастроении и дал путёвку в жизнь многим высококвалифицированным инженерам.

А сам не отдыхал, дома Артёма Ивановича почти не видели.

При работе над девятым МиГом – первым серийным реактивным истребителем – конструктор получил инфаркт, но уже через два месяца вернулся в строй.

30 декабря 1947 года свой первый полёт совершил истребитель МиГ-15. В отличие от «девятки», при разработке которой использовались трофейные немецкие двигатели, эта машина была абсолютно новым и крайне удачным проектом.

Настолько удачным, что ещё долгие годы ветераны немецкого авиастроения будут спорить друг с другом, ища в «пятнадцатом» следы своих старых разработок. Но даже иностранные эксперты это отмечают: МиГ-15, несомненно, советский проект.

Во время Корейской войны «пятнадцатый» высмеял все западные модификации самолётов, противостоявшие ему. И выиграл у новейшей штатовской разработки F-86 «Сейбр», после чего марка «МиГ» и стала главным противником и кошмаром американских асов.

Его надёжность, простота и высокие боевые качества отразились в прозвище «самолёт-солдат». И даже крайне самолюбивый Андрей Туполев признал, что *«МиГ-15 был лучший самолёт, бесспорно, лучший самолёт в мире!»*

«Пятнадцатый» стоял на вооружении ВВС сорока стран мира и был выведен из эксплуатации лишь десятилетие назад.

Потом будет достигший скорости звука МиГ-17 – на самолёте этого типа двадцатидевятилетний Валентин Привалов дерзко пролетит под мостом.

Потом – первый серийный советский сверхзвуковой истребитель МиГ-19, потом – один из самых массовых и успешных истребителей мира МиГ-21.

«Двадцать первый» делал невозможное для машин своего класса – взлетал и садился с грунтовых аэродромов.

Артём Иванович Микоян – дважды Герой Социалистического Труда, шестикратный лауреат Сталинской премии, лауреат Ленинской премии, академик АН СССР, депутат Верховного Совета СССР, генерал-полковник инженерно-технической службы, генеральный конструктор ОКБ-155.

Но все эти успехи и награды давались тяжелейшим трудом. Последними работами стали истребитель с изменяемой в полёте стреловидностью крыла МиГ-23 и истребитель-перехватчик МиГ-25.

Очень тяжело отразилась на здоровье генерального конструктора трагедия 27 марта 1968 года, когда у села Новосёлово на МиГ-15УТИ разбились Юрий Гагарин и Владимир Серёгин.

А ровно через год, во время испытаний МиГ-25П погиб его друг генерал Анатолий Кадомцев.

Артём Иванович согласился на операцию, но 9 декабря 1970 года сердце не выдержало.

Именем авиаконструктора назван Московский машиностроительный завод, а на знаменитом «доме на набережной», где он жил, установлена мемориальная доска.

А о своей работе он отзывался так: *«Что главное в работе авиационного конструктора? Что составляет основу творчества создателя самолётов?»*

Умение мечтать!

Когда трудности кажутся непреодолимыми и препятствия множатся – это значит, что успех близок».

Сын Артёма Ивановича Микояна – Ованес Артёмович – советник заместителя генерального директора РСК «МиГ».

В роду Микоянов есть и инженеры, и лётчики. И музыканты – внуки Анастаса Микояна, то есть, внучатые племянники Артёма Микояна.

Александр Степанович и Анастас Алексеевич.

Александр известен по группам «Воскресенье» и «Машина времени». А также по «Группе Стаса Намина».

А Стас Намин – это и есть Анастас Алексеевич Микоян.

*

ОДИН БОЙ И ДЕВЯТЬ «ЮНКЕРСОВ»

*Мы не знали такого.
Простой расчёт показал,
что для этого нужно произвести не менее*

*9 длинных очередей и столько же раз
исключительно точно прицелиться.
На всё потребуется по меньшей мере 10-15 минут.
А противник ведь не на привязи.
Однако факт – упрямая вещь.
Горовец сделал то,
что теоретически считается невыполнимым...*

Арсений Ворожейкин,
генерал-майор авиации

Александр Константинович Горовец.
Герой Советского Союза.
Единственный советский лётчик, одержавший девять воздушных побед в одном бою.

Согласно официальным данным, ведущему группы истребителей Горовцу пришлось вступить в бой в одиночестве (предположительно, из-за отказа радиосвязи).

Уничтожил девять Ju-87, в том числе один – тараном.

Сам был сбит четвёркой немецких самолётов при возвращении на базу.

6 июля 1943 года, на второй день Курской битвы, Александр Горовец находился в составе патрульной группы Ла-5 88-го гвардейского истребительного авиаполка.

Истребители столкнулись со значительно превосходящей их (по разным данным, от двадцати до пятидесяти) группой немецких пикирующих бомбардировщиков Ju-87.

В этом воздушном бою (и, возможно, в других столкновениях с самолётами противника в ходе этого вылета) советские лётчики одержали девять воздушных побед.

Свои потери составили один самолёт, не вернувшийся на базу – Ла-5 старшего лейтенанта Александра Горовца.

До июля 1943 года имя Саши Горовца было известно лишь его близким друзьям и знакомым. В возрасте двадцати восьми лет в ВВС он считался уже стариком.

Родился Саша 12 марта 1915 года в крестьянской семье на Витебщине. Теперь маленькое белорусское село названо его именем – Горовцы.

После школы работал слесарем. И, как и многие пацаны 30-х, мечтал о небе.

Сестра Нина Константиновна вспоминала: *«Шурик очень любил мастерить деревянные самолёты. Мы сёстры, любовались самодельными самолётами... Запускал в небо летучего змея и когда тот летел высоко, наблюдал и радовался».*

В 1930 году Шурик окончил семилетку и поступил в Полоцкий лесотехнический техникум, но заразился тифом, и обучение пришлось прервать. Снова слесарничал. И по комсомольской путёвке пришёл в витебский аэроклуб ОСОВИАХИМа.

Через два года – призыв. Саша – счастлив! Его направили в Ульяновскую лётную школу.

В 1935 году молодой специалист получает назначение лётчиком-инструктором в аэроклуб города Шахты.

Сначала – командир звена, затем начальник лётной части. И ещё комсорг курса.

Друзья рассказывали, что Александр отлично играл на гитаре и гармонии. Природа одарила неплохим голосом – пел русские и белорусские песни и проникновенно читал стихи. А ещё был добрым и принципиальным, очень честным. Всё делал на совесть.

Шахтинцы оценили достоинства молодого инструктора и в 1939 году избрали депутатом райсовета.

Чего ещё желать?

Есть одна у лётчика мечта.

Высота!

Александр очень хотел летать. И мечта сбылась, но по воле великой трагедии: 25 июня 1941 года Горовец получил должность командира звена в военной авиашколе.

Надлежало в кратчайшие сроки научить призывников работе с грозными боевыми машинами. И выпустить мастерами, способными оказать противодействие гитлеровским асам, покоровшим к тому времени небо всей Европы.

Год обучал он курсантов, а следующим летом уже получил боевое крещение. 166-й истребительный авиаполк. Северо-Кавказский и Воронежский фронты.

За короткий срок заместитель командира эскадрильи Александр Горовец на своём истребителе ЛаГГ-3 совершил семьдесят четыре боевых вылета. Уничтожил одиннадцать немецких боевых самолётов лично и шесть в группе, а также сорок автомашин, паровоз и двадцать четыре повозки.

И, как одному из наиболее отличившихся лётчиков, замкомэска вручили новый истребитель Ла-5. Фюзеляж украшали надписи: *«От колхозников и колхозниц Горьковской области»* и *«Эскадрилья «Валерий Чкалов»*.

Новая машина не подводила. Результат – ордена Ленина и Красного Знамени.

6 июля 1943 года пятнадцать истребителей Ла-5 взмыли в небо. Им предстояло прикрывать с воздуха наземные войска в районе Владимировка-Кочетовка-Зоринские Дворы-Ольховатка.

Ведущим одной из пар шёл Александр Горовец.

Время патрулирования заканчивалось, но вражеские самолёты не появлялись.

«Лавочкины» легли на обратный курс. Горовец с ведомым замыкали боевой ряд истребителей. Неожиданно сверху появился «юнкерс». И следом – целая стая бомбардировщиков.

Предупредить руководство не получалось: отказал радиопередатчик.

Ведомый, прикрывая ведущего, сразу начал обстрел. И Горовец развернул свою машину навстречу противнику.

Атака следовала за атакой. Александр отправил к земле девять «юнкерсов», остальные повернули назад.

Ведущий взял курс на свой аэродром. Горючее было на исходе, а израненный, с погнутым (после тарана) винтом, Ла плохо слушался руля. Радио молчало, помощи ждать было неоткуда.

И тут снова появились враги. Уклониться от схватки было невозможно.

Трудно сказать, что произошло в те последние секунды. Что предпринял лётчик, о чём думал?

Неуправляемый самолёт врезался в землю за хутором Зоринские Дворы.

Зоринцы видели этот воздушный бой. И видели в небе белый парашютный купол. И надеялись, что лётчику удалось спастись.

Но гвардии старший лейтенант Александр Константинович Горовец в часть не вернулся.

В бою его никто не видел, что с ним случилось, никто не знал. Никаких сообщений от наземных войск о каком-либо бое, в котором сбит советский истребитель, не поступало.

И замкомэска занесли в списки без вести пропавших.

Спустя некоторое время в штаб 8-й Гвардейской ИАД поступило донесение от одного из соединений наземных войск о воздушном бое одиночного Ла-5 с большой группой вражеских машин.

Герой лётчик с близкой дистанции обстреливал «юнкерсы». Были хорошо видны чёрные следы от падения, и на ограниченном участке валялись обломки девяти немецких самолётов.

Так и предположили: всех их уничтожил один краснзвёздный истребитель, а Александр Горовец и был тем самоотверженным героем лётчиком.

В донесении политотдела 2-й Воздушной армии отмечалось:

«Выдающийся героический поступок совершил заместитель командира эскадрильи 88-го Гвардейского ИАП Гвардии лейтенант, член ВКП(б) тов. Горовец. Он один в неравном бою с самолётами противника сбил 9 самолётов Ю-87.

Сам тов. Горовец, будучи смертельно ранен в этом бою, погиб смертью героя, не дойдя 4 км до своего аэродрома. Этот бой советского богатыря с восхищением наблюдали наземные войска, которые и подтвердили результат этого боя».

28 сентября 1943 года Александр Константинович Горовец посмертно удостоен звания Героя Советского Союза.

Среди свидетелей того июльского боя – двоюродные братья второклассники Серёжа Сергеев и Толик Черкасов и шестиклассник Саша Лобачёв.

Вот эти мальчишки и вписали последнюю страницу в биографию героя.

Война отошла в прошлое, но памятные те события не давали покоя Сергею Сергееву. Он давно вырос, служил на Тихоокеанском флоте. Осенью 56-го Сергеев демобилизовался. Друзья детства встретились снова.

«Не выходит у меня из головы тот самолёт, - признался Серёжа. - Бывает, проснусь ночью, а перед глазами падающий истребитель и белый парашют в задымлённом небе. Одного не пойму: машина упала, а лётчика никто не видел. Что с ним случилось?»

Сергей, Анатолий и Александр решили начать раскопки на предполагаемом месте падения истребителя.

И повезло: не сразу, но раскопали. Рядом с обломками самолёта нашли оборванные стропы. Скорее всего, лётчик пытался открыть парашют, но мощный воздушный поток купол снёс.

В кабине обнаружили останки пилота.

Нашли планшет с картой, бортовой журнал, письмо, несколько фотографий и открыток, орден Красного Знамени и Гвардейский значок.

В нагрудном кармане истлевшей гимнастёрки – истлевший партийный билет № 2682000.

Но запись видна: *«Горовец Александр Константинович, 1915 год рождения. Партийный билет выдан в 1939 году Ворошиловским райкомом партии г. Шахты Ростовской области».*

Зоринцы перенесли прах героя на кладбище.

Ныне на месте гибели – бронзовый бюст, а в Центральном музее Вооружённых Сил выставлены макет Ла-5, пушка с самолёта Горовца, его пистолет «ГТ», планшет и другие сохранившиеся документы.

Это – рассказ об официальной версии случившегося.

Найти же упомянутые свидетельства наземных войск в архивах Министерства обороны пока не удалось.

Нет данных о подвиге лётчика в оперсводках авиационных полков и дивизий, составленных по горячим следам.

Не подтверждаются результаты воздушного боя 6 июля 1943 года и документами немецкой стороны.

Как отмечают авторы книги «Авиация в битве под Орловско-Курским выступом», эта версия основана лишь на свидетельстве наземных подразделений, наблюдавших бой одинокого советского самолёта с группой немецких.

В сообщении об обломках девяти немецких самолётов – неясно, каких? Девяти Ju-87 или девяти – разных типов? Также неясно, были они сбиты в одном бою или в нескольких.

Военные историки находят очень много нестыковок в этой истории. Разнятся даже материалы о самом участии Горовца в бою 6 июля.

И не совсем понятно, почему жители Зоринских дворов сразу не раскопали сбитый самолёт – хотя бы на хозяйственные нужды. Сам бой – наблюдали, а место падения – не заметили?

Так что, возможно, занесение на счёт погибшего лейтенанта сразу девяти сбитых самолётов – это, скорее, акт пропаганды, чем отражение реального события.

А что уж там случилось в действительности, теперь не узнать.

Но о чём бы ныне не спорили, воздушный бой-то был! Вышедший из схватки самолёт сбили. Пилот покинуть машину не сумел и погиб.

И очень хорошо, что пропагандисты подхватили этот эпизод страшной войны. Страна нуждалась в ярких подвигах, заставлявших ещё ожесточеннее уничтожать захватчиков.

Даже один уничтоженный враг – это ещё один шаг к нашей победе.

Один сбитый бомбардировщик – спасённая жизнь солдата, который и сделает этот победный шаг.

Кстати, это ещё и яркий пример того, что сгинувший лётчик стал Героем Советского Союза. Так что, не все семьи пропавших без вести в сталинские времена считались чуть ли не врагами народа.

И абсолютно правы сотрудники Белгородского музея-диорамы «Курская битва. Белгородское направление»: подвиг советского авиатора заключается не в количестве сбитых им самолётов.

А в том, что атаковал в одиночку он вражескую эскадрилью, готовившуюся нанести удар по нашим войскам.

Именем Александра Горовца названы улицы, предприятия, аэроклубы.

В его честь названа школа № 8 города Шахты Ростовской области.

*В огне не горели, в воде не тонули,
А время настало – под пули шагнули.
Нас в песнях воспели и в бронзе отлили –
Легенды расскажут, какими мы были.*

*

СЛОВАРЬ:

- ВВС – военно-воздушные силы.
Ведущий и ведомый (в авиации) – пара самолётов как мощная огневая единица, ведущий атакует цель, ведомый – прикрывает.
ВКП(б) – Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков).
ВМФ – военно-морской флот
Вымпел – (на военных кораблях) узкий длинный раздвоенный флаг для обозначения государственности.
Гардемарины – воспитанники военно-морских учебных заведений
Гренадеры – отборные воинские части, предназначенные для штурма.
Десант – войска, предназначенные для высадки (с самолёта, корабля) для выполнения определённых задач.
Залом – вид сельди.
Замкомэска – заместитель командира эскадрильи.
И-153 «Чайка» – истребитель (И) авиаконструктора Н. И. Поликарпова.
ИАД – истребительная авиационная дивизия.
ИАП – истребительный авиационный полк.
Ильюшин Сергей Владимирович – советский авиаконструктор
Кадомцев Анатолий Леонидович – командующий авиацией ПВО СССР.
Канонерская лодка – класс небольших боевых кораблей, предназначенных для боевых действий в прибрежных районах.
Капельмейстер – руководитель оркестра.
КБ – конструкторское бюро.
Крейсер – класс боевых надводных кораблей, способных выполнять задачи независимо от основного флота.
Ла – истребитель авиаконструктора С. А. Лавочкина.
Лавочкин Семён Алексеевич – советский авиаконструктор.
ЛаГТ – истребитель авиаконструкторов С. А. Лавочкина, В. П. Горбунова и М. И. Гудкова.
Ленинский призыв – набор в ряды компартии после смерти В. И. Ленина (зима-весна 1924 года).
«Мессершмитт», «мессер» – немецкий истребитель авиаконструктора Вильгельма Мессершмитта.
ОКБ – особое конструкторское бюро.
ОСОВИАХИМ – общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству.
ПВО – противовоздушная оборона.
Петляков Владимир Михайлович – советский авиаконструктор.
Привалов Валентин Васильевич – военный лётчик, совершивший 4 июня 1965 года пролёт под аркой моста в Новосибирске.
РККА – Рабоче-крестьянская Красная армия.
РКП(б) – Российская коммунистическая партия (большевиков)
РСК – Российская самолётостроительная корпорация.
Серёгин Владимир Сергеевич – военный лётчик, инструктор, Герой Советского Союза
Сикорский Игорь Иванович – российский и американский авиаконструктор, учёный, изобретатель, философ.
ТАСС – телетайпное агентство Советского Союза.
«ТТ» – (Тула – Токарев), первый советский армейский самозарядный пистолет оружейного конструктора Ф. В. Токарева.
Туполев Андрей Николаевич – советский авиаконструктор.
ФЗУ – фабрично-заводское училище.
ЦК – Центральный комитет.
Шаумян Степан Георгиевич – один из руководителей революционного движения на Кавказе, расстрелян в числе 26 бакинских комиссаров.

Экстрадиция – передача одним государством другому (по запросу последнего) задержанных лиц.

«Юнкерс», Ju-87 – немецкий истребитель авиаконструктора Хуго Юнкерса.
Яковлев Александр Сергеевич – советский авиаконструктор.

*

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА:

Арлазоров М. Артём Микоян. – М.: Молодая гвардия, 1978.
Быков М. Победы сталинских соколов. – М.: ЯУЗА – ЭКСМО, 2008.
Великая Отечественная война: Энциклопедия. – М.: Советская энциклопедия, 1983.
Лётчики. – М.: Молодая гвардия, 1978.
Мень Г. История одного подвига. – Минск: Воениздат, 1976.
Хазанов Д., Горбач В. Авиация в битве под Орловско-Курским выступом. Оборонительный период. – М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2004.

<http://airaces.narod.ru/all5/gorovec.htm>
http://antinato.ucoz.ru/blog/istorija_2_kak_mikojan_i_gurevich_u_polikarpova_samoljot_ukrali/2012-07-19-11
<http://biografiivsem.ru/mikoyan-artem-ivanovich>
<http://fanread.ru/book/4344978/?page=11>
<http://flot.com/blog/historyofNVMU/1361.php>
<http://forum.rubcovsk.ru/showthread.php?t=2875>
<http://istorya.pro/posledniy-boy-letchika-gorovtza-t.html>
<http://lemur59.ru/node/9314>
<http://library.khai.edu/pages/mig/mig1.htm>
<http://megabook.ru/article>
<http://rostov-region.ru/books/item/f00/s00/z0000045/st006.shtml>
<http://rslovar.com/content>
<http://topwar.ru/21689-samyi-rezultativnyy-vozdushnyy-boy.html>
<http://warthunder.ru/ru/news/11436-istoriya-podvig-aleksandra-gorovca-ru>
<https://wikipedia.org/wiki>
<http://ww2history.ru/index.php?newsid=3848>
http://www.aif.ru/society/history/zhizn_kak_mig_kak_artem_mikoyan_sozdal_legendu_mirovoy_aviacii
<http://www.brazd.ru/mikoyan.html>
<http://www.calend.ru/person/6992>
<http://www.encyclopaedia-russia.ru/article.php?id=822>
<http://www.geocaching.su/?pn=101&cid=643>
<http://www.info-tses.kz/red/article....=33059&print=Y>
<http://www.luk-media.ru/comments/1420>
<http://www.otvoyna.ru/mikoyan.htm>
<http://www.proza.ru/2014/03/01/1216>