

Трагедия авиаконструктора Калинина

► **Константин Алексеевич Калинин. Сегодня о нем и его удивительных самолетах знают немногие, в частности историки авиации.**

Среди знаменитых конструкторов тридцатых и сороковых годов XX века - Поликарпов, Яковлев, Лавочкин, Туполев, Ильюшин, Петляков - нет его имени. Его выбросили из истории буквально росчерком пера, когда подписывали расстрельный список в 1938 году.

По сей день неизвестна точная дата и место рождения этого выдающегося изобретателя самолетов. По одной версии он родился зимой в Валуйках, по другой - в Варшаве в 1887 или 1889 году.

Отец Константина - казак Алексей Кириллович, по прозвищу Калина-Малина, уроженец Валуек, в императорской армии выслужился из простых солдат в офицеры, дошел до чина штабс-капитана и свою «Калину-Малину» заменил на более солидную фамилию Калинин. Впоследствии титулярный советник. С женой Марианной Фредериковной они дали своему сыну отличное домашнее образование. Мальчик экстерном окончил Варшавское училище, с отличием - учительскую семинарию в польском городе Андруеве.

В 1909 году Константин Алексеевич поступил в Одесское пехотное юнкерское училище. По окончании учебы получил назначение во Владивосток. С октября 1912 года он офицер 3-й Сибирской стрелково-артиллерийской бригады.

Первые полеты аэропланов юнкер Калинин наблюдал в России. Он твердо решает связать свою жизнь с воздухоплаванием. В декабре 1913 года перевелся в часть на острове Русский близ Владивостока. Здесь он досконально изучал до-



ФОТО ИЗ АРХИВА БИБЛИОТЕКИ

ступную авиационную литературу. С февраля 1914 года над Владивостоком летали самолеты местного авиаотряда. Калинин также участвовал в полетах.

С началом Первой мировой войны его перевели в Кронштадт, затем в артиллерийскую часть. В 1916 году стал курсантом Гатчинской офицерской воздухоплавательной школы. После курса теории в Петроградском политехническом институте и нескольких полетов с инструктором Калинин наконец самостоятельно поднимает самолет в воздух. В короткие сроки освоил биплан «Фарман-7», полуторалпаны «Фарман-16, 20 и 22» и боевой «Вуазен». Дальше последовали звание военного летчика, чин штабс-капитана.

Октябрьская революция изменила судьбу военного пилота: Калинин пришлось отвести свой отряд на Восток, а со

временем перейти на сторону красных. В 1920-х годах он служил инспектором авиации РККА в Киеве. Константин Алексеевич жил авиацией. В феврале 1923 года вернулся в Киев, поступил на четвертый курс политехнического института. Почти одновременно с этим начал работать на Киевском авиационном заводе №6 заведующим конструкторским бюро. Институт окончил в 1925 году, и тогда же был готов его первый самолет К-1. Год спустя переехал с семьей в Харьков и устроился на авиационный завод авиаконструктором.

Пришло время настоящих разработок. Калинин умел строить простые и надежные самолеты. Его К-1 - первый советский пассажирский самолет, принятый для серийного производства, но не запущенный в серию; К-3 - первый советский санитарный самолет, в котором можно было перевозить лежачих больных. В конце 1920-х годов Калинин создает конструкции пассажирских самолётов К-4 и К-5. Они вытеснили иностранные машины с воздушных линий СССР. К-4 отправили на международную выставку в Берлине как высшее достижение молодого советского авиапрома. С 1930 до 1934 года выпущено 296 самолетов К-5 в различных модификациях. Они были основными самолётами «Аэрофлота» на внутренних линиях до 1940 года и использовались как транспортные самолеты в Великую Отечественную войну. К-6 - первый почтовый самолет в СССР.

Расцвет школы Калинина приходится на 1933 год, когда в рекордно сжатые сроки под его руководством создали самолет К-7 по схеме, максимально приближенной к летающему или, как говорил автор, «обитаемому» крылу. Машину построили всего за девять месяцев на Харьковском авиазаводе. Размах крыльев - 53 метра, то есть больше некоторых современных «Бонингов». Семимоторный гигант должен был перевозить 128 пассажиров на 5 тысяч ки-

лометров. На борту были кают-компания, буфет, кухня, радиорубка, работала телефонная связь. Как и многие самолеты того времени, К-7 страдал от флаттера, то есть от самопроизвольных колебаний, сотрясавших огромную машину. Теория борьбы с флаттером еще не была создана. Ее еще только предстояло создать молодому математику Мстиславу Келдышу. Поэтому летчик-испытатель Снегирев интуитивно боролся с флаттером, меняя режим работы семи двигателей. Но это не спасло самолет и 15 из 20 человек на борту во время полета на максимальной скорости. Самолет разбился...

С тем же К-7, потерпевшим катастрофу в ноябре 1933 года, связано столь же стремительное и незаслуженное падение престижа его создателей. Вместе с К-7 погибла целая школа самолетостроения. Первой и единственной неудачи, как отметила аварийная комиссия, произошедшей не по вине конструкторского бюро, оказалось достаточно, чтобы его многолетняя успешная деятельность была взята под сомнение.

После февральского пленума ЦК ВКП(б) 1937 года волна репрессий накрыла оборонную промышленность. Калинин арестовали 1 апреля 1938 года в Воронеже. Спустя семь месяцев состоялось закрытое судебное заседание без защиты и следствия. Оно длилось десять минут. На нем Константин Калинин был обвинен в антисоветской деятельности и шпионаже и приговорен к расстрелу. В подвале Воронежской тюрьмы НКВД приговор привели в исполнение.

В августе 1955 года Константина Алексеевича Калинин реабилитировали.

Маргарита ТЕРЁХИНА,
сотрудник

отдела краеведческой литературы
универсальной научной библиотеки