

Автографы конструктора — в небесах



В июле 2020 года исполнилось 125 лет со дня рождения выдающегося авиаконструктора, создателя реактивных самолетов и сверхзвуковых истребителей Павла Осиповича Сухого. В честь нашего именитого земляка в издательстве «Марка» РУП «Белпочта» выпущен почтовый блок, конверт «Первый день» и штемпель спецгашения. Размер марки – 52×37 мм, а размер блока – 90×67 мм.

Павел Осипович Сухой родился 22 июля (10 июля по старому стилю) 1895 г. в селе Глубоком Виленской губернии (ныне райцентр Витебской области). Текст свидетельства о рождении из Вильнюсского архива гласит: «По указу его императорского Величества, Самодержца Всероссийского, Литовская Духовная Консисто́рия, согласно определению своему, выдает настоящее свидетельство в том, что в метрической книге Глубокской церкви, Виленской губернии Дисненского уезда за 1895 год в 1 части о родившихся, в ст. 109 мужского пола имеется следующая запись: «Тысяча восемьсот девяносто пятого года десятого июля рождения, а тридцатого крещен Павел. Родители его: учитель Глубокского народного училища Осип Андреевич Сухой и его законная жена Елизавета Яковлевна, оба православного исповедания. Восприемниками были Глубокской церкви священник Николай Ионович Никольский и крестьянка села Гануты Наталья Яковлевна Гисич. Таинство крещения совершил священник Илларион Виляковский с дьяконом Венедиктом Нороновичем...» Из документов того же архива известно, что в семье Сухих было

пять девочек и один мальчик – будущий авиаконструктор.

В 1900 г. семья переехала в Гомель, где отцу будущего авиаконструктора Осипу Андреевичу предложили заведовать школой для детей железнодорожников. Здесь семья построила дом, обзавелась небольшим хозяйством. В доме была хорошая библиотека. В августе 1905 г. Павел Сухой поступил на учебу в гимназию. В Гомельском краеведческом музее хранится аттестат зрелости о ее окончании: «Аттестат зрелости. Дан сыну начального учителя из крестьян Павлу Осиповичу Сухому в том, что вступив в Гомельскую гимназию 16 августа 1905 года, обучался в ней по 8.VI.1914 года. Во внимание к постоянно отличному поведению и прилежанию и к отличным успехам в науках, в особенности же в математике и физике, педагогический совет постановил наградить Павла Сухого серебряной медалью». В здании бывшей мужской гимназии, где учился П.О. Сухой, располагается институт инженеров железнодорожного транспорта.

После окончания гимназии в 1914 году Павел Сухой продолжил обучение на физико-математическом факультете Московского

университета, посещал лекции по теории авиации профессора Николая Жуковского в Императорском московском техническом училище (ИМТУ, ныне Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана). В 1915 году, по окончании первого курса, перевелся учиться в ИМТУ и стал участником воздухоплавательного кружка, созданного в училище Николаем Жуковским.

В 1916 году во время Первой мировой войны Павел Сухой был призван в армию, окончил Петроградскую школу прапорщиков, служил в запасном полку в Екатеринбурге. В 1917 году участвовал в Первой мировой войне на Северо-Западном фронте сначала младшим офицером, с октября 1917 года начальником пулеметной команды пехотного полка. В марте 1918 года был демобилизован. Возвратившись в Беларусь, работал учителем средней школы в провинциальных городах Лунинец и Гомель, инструктором промышленной кооперации Гомельского райсоюза.

Нередко исследователи жизни и деятельности П.О. Сухого задаются вопросом: как могло случиться, что паренек из Беларуси увлекся

авиацией настолько, что его имя золотыми буквами вписано в историю?

В те далекие годы, когда в Гомеле только открывались первый киноиллюзион, а на улицах появлялись первые автомобили, не осталась без внимания семьи Сухих и сенсация начала века: первые полеты воздушных машин – аэропланов. Так юность Павла Сухого совпала с «юностью» воздухоплавания.

Наряду с сенсационными событиями в развитии авиации за рубежом, в России открываются авиационные школы – в Гатчине, Одессе, Царском Селе, в Симферополе, на Ходынке. Организуются праздники воздухоплавания, где свое мастерство показывают первые пилоты М.Ефимов, С. Уточкин, Л.Мациевич и др. Много шума наделал «скоростной» перелет Петербург – Москва. Жизнь русских авиаторов широко освещается в прессе того времени – в журналах «Огонек», «Вокруг света», «Воздухоплаватель», «Тяжелее воздуха» и в других. Имена русских авиаторов становятся известными широкому кругу общественности. Павел Сухой с увлечением читает статьи об авиации, о русских летчиках, но ко всему этому относится прохладно. Много лет спустя, вспоминая годы своей юности, авиаконструктор говорил, что самым сильным впечатлением тех лет были не статьи о «летунах», а непосредственная встреча с авиацией. Ему посчастливилось наблюдать за полетом Сергея Уточкина, гастролирующего в те годы по городам России. «Я шел с ребятами из гимназии, и вдруг над нашими головами пролетел аэроплан. Это было так неожиданно и удивительно, что дух захватывало. Не птица, а человек летит над нами!» В тот же день, уединившись на чердаке, Павел взялся мастерить свою первую модель самолета. Но она не полетела. Тогда он стал более внимательно читать и изучать материалы о самолетах и авиаторах. Как-то в руки попала ему статья «отца русской авиации» – Н.Е. Жуковского. Прочитав

ее, он «заболевает» авиацией и намерен сам конструировать и строить самолеты. Эта статья и определила окончательно дальнейший жизненный путь П.О.Сухого.

В 1914 г. Павла Сухого на фронт не взяли, так как он еще не достиг призывного возраста. Зато осуществилась его мечта – слушать лекции Н.Е. Жуковского. В Москве он занимается в кружке воздухоплавания, принимает участие в проектировании аэродинамической трубы, строит модели аэропланов, строит планеры. Вместе с ним в кружке состоят будущие конструкторы: братья Архангельские, братья Погосские, Борис Стечкин, Владимир Петляков и Андрей Туполев. В кружке Жуковского Павел Сухой занимался всего один год: призванный на военную службу, он был направлен в артиллерию. Именно на фронте он осознал, какую важную роль в войне может играть авиация. Своими глазами он видел, как российский гигантский по тому времени самолет «Илья Муромец» разбомбил несколько вражеских батарей. Там, на полях первой мировой, увидел Павел Сухой слаботи русской авиации, несовершенство русских самолетов. Возможно, тогда возникло у него желание построить свой мощный самолет – совершенный, способный дать отпор любому захватчику. Но до первых самолетов Сухого еще было далеко.

После 1917 г. Павел Сухой покидает свою часть и едет в Москву продолжать учебу в Техническое

училище, но оно закрыто, когда начнутся занятия – неизвестно. Павел возвращается в отчий дом в Гомель. Здесь ему предложили работу учителя математики в железнодорожной школе станции Лунинец Полесских железных дорог. Здесь Павел Сухой встретил свою любовь. София Феликсовна, жена Сухого, так вспоминала свою первую встречу с будущим мужем: «Как-то вечером я возвращалась из школы. Меня обогнал незнакомый человек в военной шинели, перекрашенной в черный цвет, на голове его красовалась маленькая шапочка-«керенка». Я тогда обратила внимание на большие, очень выразительные глаза незнакомца и смешную «кавалерийскую» походку. Через два дня этот человек появился у нас в школе и стал преподавать математику. Я в этой школе давала уроки французского языка...»

К Луниноцу приближались белопольские войска, и многие его жители уехали из города. Уехали в Гомель и Сухие. Здесь они стали преподавать в школе, директором которой был отец Сухого. Павел Осипович великолепно знал математику, но на уроках излагал ее очень сухо и ученики были недовольны своим учителем. Семейству жилось в то время очень трудно, не хватало продуктов. Однажды, поехав в деревню за продуктами для семьи, Павел Осипович заболел сыпным тифом. С трудом добрался да Гомеля. Только вышел из больницы – заболел скарлатиной. Осложнение на горло осталось на





всю жизнь. Возможно, поэтому и говорил всегда мало, слыл молчуном.

В 1920 г. вышло постановление Совета народных комиссаров о возобновлении занятий в высших учебных заведениях. П.Сухой уехал в Москву продолжать учебу в Техническом училище. Семья испытывала то время большие трудности, но в 1925 г. Павел Осипович же заканчивает Высшее Московское техническое училище и попадает в Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ), где начал работать инженером-конструктором. В ЦАГИ он встречается с А.Н.Туполевым и под его руководством начинает конструировать самолеты. Да какие! На самолете, созданном бригадой П.Сухого, в июле 1936 г. летчики В.Чкалов, Г.Байдуков, А.Беляков совершили перелет по маршруту Москва – Земля Франца-Иосифа – Петропавловск-Камчатский. В этом полете самолет АНТ-25 покрыл расстояние в 9374 км – новый мировой рекорд по дальности полета.



особый вклад П.Сухого в установлении мировых рекордов в авиации, ему было поручено создание нового КБ. С 1939 г. он возглавляет исследовательский завод и занимает должность главного конструктора.

П.О. Сухой – автор более 50 оригинальных конструкций военных самолетов, из них 30 были построены и испытаны. Под руководством Туполева разработал истребитель И-4 (АНТ-5), испытания и серийное производство которого были начаты еще в 1927 г., и И-14 (АНТ-31). Принимал участие в разработке самолета РД (рекорд дальности – АНТ-25) и знаменитой «Родины» (АНТ-37). На этом самолете советские летчицы М.Раскова, П.Осипенко и В.Гризодубова в 1938 г. совершили героический перелет по маршруту Москва – Дальний Восток.

В самом начале сороковых в воздухе ощущалась война. Родине требовалась новая техника. За короткий срок П.Сухой создает СУ-2 – многофункциональный боевой самолет,

который совместил в себе качества штурмовика, истребителя и бомбардировщика. Много летчиков в годы войны на самолетах Сухого стали Героями Советского Союза. А Екатерина Зеленко на СУ-2 совершила

таран. В память о ней ученые-астрономы назвали «Катюшей» одну из малых планет Солнечной системы.

В годы войны КБ Сухого создало самолеты СУ-1 и СУ-3, в 1942–43 гг. бронированный штурмовик СУ-6. Этот самолет существенно превосходил по скорости и высоте полета, вооружению одностопные самолеты того времени. Узнав о нем, И.Сталин спросил у Сухого: если мы запустим в серию СУ-6, не отзовется ли это уменьшением выпуска авиационной техники вообще? Сухой знал, что его самолет заменит несколько других, что выпуск СУ-6 будет отражаться на уменьшении выпуска других машин, и не дал ответ. СУ-6 не был запущен в серию, но за создание его П.О.Сухой получил Сталинскую премию 1-й степени.



О самолетах СУ военного и послевоенного времени можно рассказывать бесконечно. В 1959 г. на самолете Т-438 летчик В.С.Ильюшин установил мировой рекорд высоты – поднял машину на высоту 28 852 метров. Новый истребитель-перехватчик П.Сухого Т-37 побил установил рекорд, развив скорость до 3000 км/ч.

Пожалуй, самая большая трагедия для авиаконструктора – судьба «сотки», стратегического бомбардировщика (Т-4), способного нести ракеты и бомбы и летать быстрее истребителя. Против проекта выступил Туполев, сказав, что КБ Сухого с такой задачей не справится, это под силу лишь КБ Туполева. Самолет был построен, весил он сто тонн, отсюда и

название. Однако после десяти удачных полетов «сотке» категорически было запрещено подниматься в воздух. Крылатую машину специалисты заслуженно называли русским чудом, но ее запретили. Версий на этот счет много, но оказалось все проще: Туполев не простил, что разработку самолета поручили не его КБ. Под давлением авторитета Туполева министр авиапрома Дементьев подписал секретный документ о прекращении работ над «изделием-100». Туполев не позволил своему ученику выйти вперед...

За годы работы в сфере создания уникальных крылатых машин П.О. Сухой был награжден орденами Ленина, Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды. В 1975 г. Президиум Академии наук СССР за «очень большие достижения в области авиационной науки и техники» присудил медаль №1 имени Туполева генеральному конструктору П.О. Сухому (посмертно). Он лауреат Государственных и Ленинской премий, дважды Герой Социалистического Труда. Авиаконструктор похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве. В Гомеле в 1977 г. установлен его бюст. Имя П.О.Сухого присвоено конструкторскому бюро, Гомельскому техническому университету. В школе райцентра Глубокое на Витебщине создан его музей. В Лунинце в память о пребывании выдающегося авиаконструктора в этом городе открыт памятник.

Несколько слов о почтовых марках, посвященных П.Сухому. Белорусская почта посвятила уроженцу Беларуси почтовую миниатюру в 1995 г., к 100-летию со дня рождения (рис. 1). В 2000 г. была издана серия из трех марок с блоком – выпуск посвящен самолетам КБ Сухого. На почтовых знаках показаны – бомбардировщик СУ-24, истребитель СУ-27, штурмовик СУ-25.



Рис. 1

В 2001 г. вышел конверт ко Дню защитников Отечества. Наряду с военными КБ Сухого также создает

спортивные самолеты. В 2002 г. к 13-му первенству Европы по аэробатике в литовском Паневежисе почта Литвы издала конверт с изображением спортивного СУ-29, такое же изображение есть и на спецштемпеле (рис. 2). Самолеты КБ Сухого представлены и на ряде марок других стран. Почтовые ведомства Беларуси и России посвятили известному авиаконструктору П.О. Сухому, конструкторскому бюро его имени, самолетам СУ свои выпуски.

Российское федеральное почтовое ведомство отметило 100-летие конструктора П.О. Сухого выпуском художественного конверта с оригинальной маркой. На рисунке конверта – эмблема КБ Сухого и самолеты его конструкции. На почтовом знаке конверта – портрет П.О. Сухого и знаменитый самолет «Родина».

ЛЕВ КОЛОСОВ,
заместитель председателя
правления ОО БСФ



Рис. 2