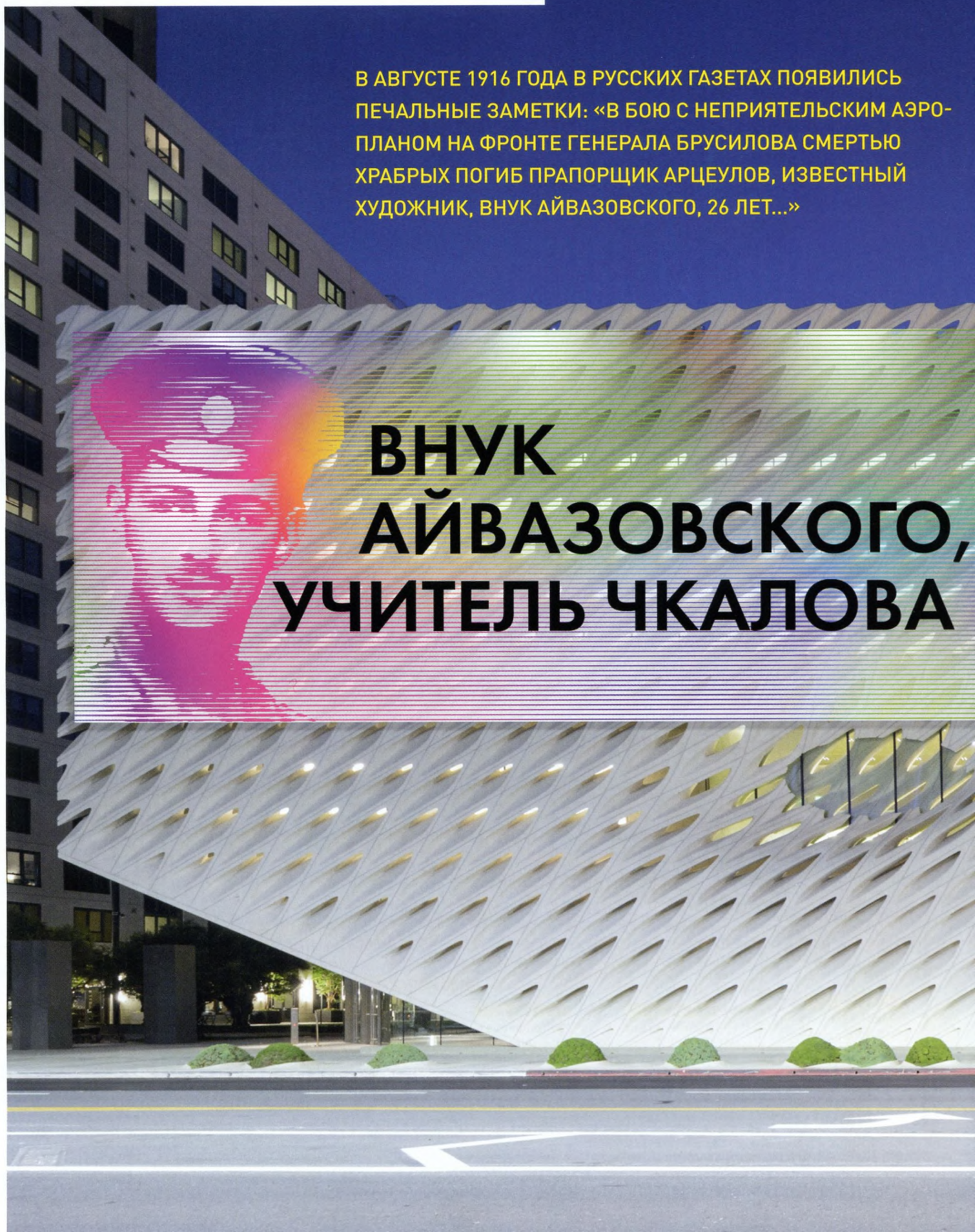


В АВГУСТЕ 1916 ГОДА В РУССКИХ ГАЗЕТАХ ПОЯВИЛИСЬ ПЕЧАЛЬНЫЕ ЗАМЕТКИ: «В БОЮ С НЕПРИЯТЕЛЬСКИМ АЭРОПЛАНом НА ФРОНТЕ ГЕНЕРАЛА БРУСИЛОВА СМЕРТЬЮ ХРАБРЫХ ПОГИБ ПРАПОРЩИК АРЦЕУЛОВ, ИЗВЕСТНЫЙ ХУДОЖНИК, ВНУК АЙВАЗОВСКОГО, 26 ЛЕТ...»



ВНУК АЙВАЗОВСКОГО, УЧИТЕЛЬ ЧКАЛОВА



Известие, к счастью, было ошибочным. Говорят, что после такой ошибки «погребенному заживо» суждена долгая жизнь. С Константином Константиновичем Арцеуловым именно так и случилось. Он прожил жизнь, событий в которой хватило бы на несколько замечательных биографий.

Когда после этого происшествия Арцеулов садился в поезд, идущий в Крым, боевые товарищи над

ним подтрунивали: «Убиенному воину в купейном вагоне ехать нельзя. Только в товарном!» Арцеулов уезжал с фронта не только в краткосрочный отпуск. Он ехал и к новому месту службы – в Севастопольскую школу авиации, основная летная площадка которой располагалась в Каче. Туда, где предстояло главное дело всей его жизни: покорение штопора – страшного, необъяснимого явления, грозы пилотов на заре авиации.





ПРАПОРЩИК КОНСТАНТИН АРЦЕУЛОВ у своего трофейного «Альбатроса». Этот немецкий самолет он использовал для фотосъемки вражеских позиций с воздуха. За год с небольшим летчик совершил на фронте более двухсот успешных боевых вылетов.

ЛЕТЧИК АРЦЕУЛОВ НАХОДИЛ ОБЩИЙ ЯЗЫК С ЛЮБОЙ АВИАТЕХНИКОЙ. Наблюдатели отмечали своеобразную «интеллигентность» летного стиля Константина Константиновича, особую элегантность выполнения всех эволюций в воздухе. В личном общении Арцеулов неизменно проявлял поражающую всех эрудицию, корректность и уважение к собеседникам.

ПОКОРИТЕЛЬ ШТОПОРА

Кавалер орденов, летчик-ас, сбивавший самолеты противника, Арцеулов был отозван с фронта не случайно. В школе (будущем знаменитом Качинском училище) для фронта готовились самые квалифицированные пилоты. Арцеулова назначили начальником отделения подготовки летчиков высшей квалификации — истребителей. Здесь возникла своеобразная лаборатория, где отрабатывались новейшие приемы воздушного боя, использование только что появившихся фигур высшего пилотажа.

Тут-то и таилась опасность. Выполняя какую-то фигуру, например «мертвую петлю», которую впервые проделал Петр Нестеров, самолет мог свалиться в штопор. Его нос опускался к земле, начиналось неконтролируемое вращение — авторотация. Выхода не было — со стопроцентной вероятностью аэроплан врезался в землю! Правда, некоторые летчики после катастрофы выживали и могли рассказать о неведомом явлении. Попытки пилотов, потянув ручку на себя, поднять нос самолета и прекратить вращение только усугубляли штопор!

Для Арцеулова борьба со штопором была актуальной проблемой, требующей немедленного решения: в школе разбилось шестеро летчиков! Это был его долг командира. Полностью осознать, что именно происходит при попадании в штопор, Константин не мог: ученые-аэродинамики разобрались в процессе лишь полтора десятилетия спустя. Но главное он понял, посчитав причиной штопора падение скорости и слишком большой угол, под которым поток воздуха обтекает аэроплан снизу и сбоку. Действовать надо было вопреки рефлексам летчика: не пытаться поднять нос, а, наоборот, опускать его еще сильнее, чтобы самолет набрал скорость, и одновременно устранить боковое скольжение.

Когда Арцеулов сел в свой «Ньюпор» и вылетел проверять выводы практически, наблюдать за его полетом вышла вся летная школа. Риск был невероятным — ведь парашютов тогда не было! Забравшись на высоту двух километров, Арцеулов выключил мотор. Все видели,





ПОМИМО КНИЖНЫХ И ЖУРНАЛЬНЫХ ИЛЛЮСТРАЦИЙ, Арцеулов создал серию сдержанных по цвету, практически монохромных акварелей. Многие из них были посвящены истории отечественной техники. На этой акварели без труда можно узнать знаменитый истребитель Як-3, изображенный знатоком авиации безупречно точно. Но с таким же мастерством художник показал и народный энтузиазм, порыв людей, приветствующих летчика – одного из победителей прошедшей войны.



КАЗАЛОСЬ БЫ, художнику нужно всего лишь составить диаграмму об эффективности разных видов энергоносителей. Но с каким композиционным мастерством делает это Арцеулов! Он увязывает в одном рисунке солнце, дымящийся вулкан, реку с гидроэлектростанцией, ядерный реактор, залежи угля и даже телегу с лошадью.

МЕЧТЫ О ПОКОРЕНИИ КОСМИЧЕСКИХ ПРОСТОРОВ, исследовании земных недр и даже постижении тайн материи... «Техника – молодежи» и другие научно-технические журналы откликнулись на запросы советской молодежи. В партийные передовицы газет уже тогда не очень-то верилось. Но казалось, что светлое будущее все-таки наступит – благодаря техническому прогрессу и творческой энергии изобретателей и исследователей.

как самолетик дрогнул, свалился на крыло и начал вращаться, падая и «ввинчиваясь» в воздух. Эту картину с земли наблюдали и раньше, и финал всегда был трагическим. Но теперь их командир сумел прекратить вращение! Его уже собирались встречать как героя – но Константин еще раз набрал высоту, свалил аэроплан в штопор и вывел его. Он должен был показать, что спас свой самолет не случайно! А через несколько дней после голосования пилотов штопор был включен в курс обучения истребительной группы школы.

УЧИТЕЛЬ ПИЛОТОВ

После революции и гражданской войны у Константина не возникало вопросов, продолжать ли служить своей стране. Он работал там, где был наиболее полезен как летчик, преподаватель и организатор. Авторитет покорителя штопора в профессиональных кругах был непререкаем. Когда в Москве на Ходынском поле появилась школа военных летчиков, Арцеулов был принят туда инструктором и вскоре стал начальником летной части. Сюда приезжали лучшие выпускники других летних школ, чтобы научиться летать на военных самолетах и стать элитой зарождающейся советской авиации.

Однажды на улице Арцеулова встретил парень деревенского вида и, не поздоровавшись, выпалил: «Возьмите меня в школу!» Вместо того чтобы проигнорировать неотесанного претендента, Константин Константинович пригласил его к себе в кабинет. И выяснил, что мечтающий об авиации молодой человек пришел в армию с образованием в три класса. Служил на аэродроме – сначала конюхом, а потом шофером. Разумеется, в школу парень не попал, но Арцеулов объяснил ему, как за год подготовиться к летной учебе, и даже устроил в общежитие.

Наверняка подобных случаев было множество. Но об этом мы знаем в подробностях: обратившийся к Арцеулову Михаил Водопьянов не только научился летать, но и прославился на всю страну! Летал в полярные экспедиции, спасал челюскинцев, во время Великой



КАК ПРИРУЧАЛИ ШТОПОР



На заре авиации штопор был главной опасностью для летчиков. Никто не знал, чем вызвано это явление. Курсировали самые дикие предположения. Например, о том, что наряду с воздушными ямами в небе существуют и воздушные воронки – словно в воде. Попав в такую воронку, самолет, вращаясь, летит к земле. Во время Первой мировой войны самолеты стремительно совершенствовались, их скорости возросли – поэтому проблема штопора особенно обострилась.

Но из-за войны прервалась и нормальная коммуникация между авиаторами разных стран, проблему невозможно было решить коллективно. Известно, что многие отважные пилоты пытались найти средство от этой напасти. Документально зафиксирован единственный случай, когда летчик до Арцеулова намеренно ввел самолет в штопор и вывел из него. Это сделал австралийский испытатель и пилот-спортсмен Гарри Хоукер. Но использованный Хоукером способ вывода из штопора распространения не получил.

Заслуга Арцеулова состояла в том, что он разработал и сделал всеобщим достоянием способ борьбы с неконтролируемым вращением, доступный любому пилоту. Штопор перестал быть фатально аварийной ситуацией. Он превратился в фигуру высшего пилотажа, которой в Севастопольской школе стали обучать летчиков.

Но говорить о полной победе над штопором нельзя было еще долгие десятилетия. Так называемые штопорные характеристики каждого самолета индивидуальны. Есть машины, которые выходят из штопора сами, если летчик бросает ручку управления (как знаменитый По-2). Другие склонны сваливаться в штопор при малейшей оплошности пилота и трудно из него выводятся. Кроме того, для вывода может элементарно не хватить высоты. Но в любом случае стандартный алгоритм действий летчика при штопоре – тот, что придумал Арцеулов.



СКОРОСТЬ ВО ВСЕХ ЕЕ ПРОЯВЛЕНИЯХ – гоночные автомобиль и мотоцикл с коляской, глissеры, спортивный самолет и радиоуправляемая модель... И даже оригинальный, почти забытый сегодня вид воздушной техники – миркоавтожир без мотора, буксируемый с земли.



КАК ПОЭТИЧНО ХУДОЖНИК ПОДОШЕЛ К ТЕМЕ СОЗДАНИЯ «МАЛЕНЬКОЙ ЗИМЫ» посреди жаркой пустыни! Но здесь же есть точная и подробная схема, чтобы молодые читатели разобрались в устройстве климатических установок, – в те годы для советского человека кондиционер был настоящим чудом техники.

Отечественной бомбил Берлин, написал несколько книг о своих полетах. В одной из них он и описал этот случай.

Арцеулов подготовил более двухсот военных пилотов, и одним из них был Валерий Чкалов, которому еще предстояло стать знаменитым испытателем. А пока, в 1923 году, первый самолет-истребитель советского конструктора предстояло поднять тому, чье летное мастерство не вызывало сомнений, – Константину Арцеулову.

ИСПЫТАТЕЛЬ И ПЛАНЕРИСТ

На фоне тогдашних оклеенных перкалем бипланов цельнометаллический моноплан И-1 выглядел пришельцем из будущего. Но наметанный глаз Арцеулова оценивал конструкцию, выделяя главное. Мотор был слишком смещен к крылу – и летчик задал конструктору вопрос, чем компенсирован вес хвоста. Конструктор отмахнулся: у нас все просчитано! Это был Николай Поликарпов, которого потом будут называть «королем истребителей». Но у самолета, в который садился Арцеулов, действительно была фатальная ошибка в центровке. Полет продолжался 21 секунду – самолет рухнул, летчика с многочисленными переломами доставили в больницу. Продувка в аэродинамической трубе показала, что авария была закономерной, самолет надо переделывать. Большой вопрос, почему рутинное исследование центровки выполнили не до начала постройки машины, а после аварии. Но советская авиация училась на собственных ошибках.

А Арцеулову прямо с больницы койки пришлось руководить... подготовкой Всесоюзных планерных испытаний! Помимо преподавательской и испытательной работы, он еще и организовал на Ходынке кружок «Парящий полет», стал пионером планерного движения в СССР. Теперь нужно было специальным эшелонном вывезти построенные планеры в Коктебель, где восходящие воздушные потоки дают возможность аппаратам без мотора парить в воздухе.

По итогам испытаний в Крыму лучшим был признан планер А-5 конструкции самого Арцеулова, установивший несколько рекордов. Конечно, не все конструкции были столь совершенны. Выбравшийся из больницы Константин Константинович давал советы по их доработке. К носу планера «Мастяжарт» для компенсации неправильной центровки пришлось прикрутить... кувалду на металлической палке! Тем не менее это сооружение поднималось в воздух и летало, а его автор Сергей Ильюшин вырос в гениального конструктора, создателя штурмовика Ил-2. Кого только не было среди первых планеристов! Совсем юный Саша Яковлев, будущий разработчик Як-3 – лучшего истребителя Второй мировой. И Сергей Королёв, только начинавший присматриваться к возможностям ракет.

ХУДОЖНИК

Летная карьера Арцеулова была прервана самым грубым и неожиданным образом – его арестовали. В 1933 году Константина Константиновича наградили почетным знаком и представили к званию «Заслуженный летчик». А через три дня после торжественной церемонии в Колонном зале он уже отвечал на вопросы следователя в Бутырской тюрьме. У советской власти не должно было возникнуть претензий к бывшему прапорщику Арцеулову. Да, формально он был мобилизован в армию Врангеля, но в белой авиации не летал, числился инструктором не работавшей Севастопольской школы. Все обвинения были надуманы, но пилота все-таки приговорили к ссылке. В Архангельской области его ждала работа механиком на катере.

После возвращения из ссылки Арцеулов уже не имел возможности вернуться в авиацию. Он обратился к еще одному своему дару, столь же яркому, как и талант пилота — художественному.

Первые детские впечатления Кости Арцеулова были связаны с мастерской, в которой творил его дед, великий маринист Айвазовский. Мальчик часами наблюдал, как на холсте возникают знаменитые прозрачные волны. Повзрослев, Константин уехал в Петербург. Там он не только учился летать, но и брал уроки живописи у крупных художников — Юона, Бакста, Добужинского. Спустя много лет, после окончания авиационной карьеры, Арцеулов нашел свое место в художественном мире.

Он стал одним из ярчайших советских художников-иллюстраторов. С его рисунками выходили и сочинения классиков (к примеру, Джека Лондона), но художник отдавал предпочтение книгам об авиации. «Полярный летчик» Водопьянова вышел с иллюстрациями человека, которого автор оговорил в 1922 году просьбой: «Возьмите меня в школу!». Иллюстрации прекрасны — буквально двумя-тремя штрихами Арцеулов передает характеры героев книги.

А после полета Гагарина к художнику обратились с просьбой об иллюстрациях на космическую тематику, упомянув, что его фамилию назвал «один очень важный человек». Имя конструктора ракет в СССР было засекречено. Поэтому в тот момент Арцеулов не узнал, что речь идет о Королеве, которому он когда-то давал советы по созданию планера.

Особая статья художественного дара Арцеулова — иллюстрация в научно-технических журналах. Он был ведущим художником «Техники — молодежи», оформлял журналы «Моделист-конструктор», «Юный техник», «Знание — сила». Именно эти издания взахлеб читала молодежь, мечтавшая о полетах к звездам. С технической точки зрения иллюстрации Арцеулова всегда безупречно точны. Более того, он мог и заглядывать в будущее, предугадывая облик еще не созданной техники.

Но на этих рисунках изображена не только техника. Фигура человека, порой почти незаметная, на них всегда присутствует. Ведь главное, что есть в работах, — ощущение силы человеческого духа, способного создать любые технические чудеса. **ПМ**

АРЦЕУЛОВ В СВОЕМ ТВОРЧЕСТВЕ МОГ ПРЕДВИДЕТЬ МНОГИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОРЫВЫ БЛИЖАЙШЕГО БУДУЩЕГО.

А можно ли предчувствовать явления иного, художественного порядка? На этой обложке 1952 года — парень и девушка, монтажники линии электропередач. На первый взгляд это лишь иллюстрация к статье «Провода над Волгой», напечатанной в журнале. Но в 1961 году выйдет фильм «Карьера Димы Горина». В главной роли снимется будущий «Шурик», Александр Демьяненко, а для молодого актера Владимира Высоцкого это будет кинодебют. Удивительно, но финальные кадры фильма почти буквально повторяют «встречу на высоте», десяток лет назад изображенную Арцеуловым!

