

<http://www.cnirti.ru/pub-011009.htm>

Шаг за шагом. Как выполняли приказ товарища Сталина.

Журнал «Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра» № 10.09 – Октябрь 2009 года.
Автор Ю.Н.Ерофеев, д.т.н., профессор

[Скачать статью в формате .pdf](#)



Для бомбардировки северо-кореи позиций американцы в Корейской войне использовали самолеты В-29 «Суперфортресс» (сверхкрепость). Вот что пишет В. Трофимов, сын дважды Героя Советского Союза, впоследствии генерал-лейтенанта авиации Н.Л. Трофимова: «Этот самолет был не просто хорошо вооружен. Система ведения огня была столь эффективной, что к нему практически вообще нельзя было приблизиться. Фюзеляж был утыкан пулеметами, которые благодаря централизованной системе управления все одновременно поворачивались и стреляли в одну цель. То есть один стрелок мог использовать всю огневую мощь, достаточную для того, чтобы дать отпор любому нападавшему. Эти самолеты вообще летали без прикрытия истребителями. Некоторые наши летчики за один сбитый Б-29 сразу получали звезду Героя Советского Союза» [1]. Н.Л. Трофимов был одним из истребителей, сбивших «сверхкрепость». А всего истребители авиационного соединения трижды Героя Советского Союза И.Н. Кожедуба, соединения, состоявшего из двух полков, сббили свыше 40 бомбардировщиков В-29. Так что прикрытия этим самолетам все-таки потребовалось, и вскоре в Корею прибыло несколько сотен новейших американских истребителей F-86 «Сейбр».

Еще один из ярких эпизодов времен Корейской войны: командиру полка авиационного соединения И.Н. Кожедуба, асу Е.Г. Пепеляеву, сбившему в Корее 23 американских самолета, удалось подбить и «Сейбр», который не дотянул к «своим» и сел на береговую кромку Корейского залива [2].



Командир полка полковник Евгений Георгиевич Пепеляев (1918 г.р.), сбивший в Корее 23 американских самолета и подбивший «Сейбр», который был вынужден совершить аварийную посадку на пляже Корейского залива.

Пилот «Сейбра» уплыл в море на резиновом плотике и там был подобран своей службой спасения, которая у американцев была хорошо отлажена. Но на «Сейбре» стояло новейшее оборудование: электронный прицел А1С с радиодальномером AN/APQ-30. Чтобы это секретное оборудование не попало противнику, американские самолеты на-чали бомбить попавший в беду «Сейбр». Но тут начался прилив, и поднявшийся уровень моря поглотил американский истребитель. Бомбежка вслепую, при неизвестных точных координатах места вынужденной посадки, успеха не принесла. А ночью, под покровом темноты, китайские добровольцы сначала отсоединили крылья самолета, а потом добрались и до секретного оборудования. Они сумели перетащить самолет на свой берег, поместили в специальный самолетный ящик и немедленно перевезли его к нам, в НИИ ВВС, в Чкаловскую.

Главнокомандующий ВВС П.Ф. Жигарев приказал: срочно провести исследование секретного оборудования «Сейбра». В группу исследователей он включил Вадима Викторовича Мацкевича (см. «ТнВ» №8/2009), военного инженера-испытателя радиоэлектронного оборудования, и тот быстро установил возможность использования излучения радиодальномера AN/APQ-30 для предупреждения летчиков наших истребителей МиГ-15 о появлении «Сейбров».

Между тем, в Корею прибыла группа опытных летчиков-испытателей во главе с начальником НИИ ВВС, Героем Советского Союза генерал-лейтенантом авиации А. Благовещенским. Она имела особое задание: посадить на северо-кореи аэродром истребитель «Сейбр» и отправить его в СССР. Задание — секретное, но весь летный состав расквартированного в Андуне полка знал задачу этой группы — «заполучить «живого» Сейбра». «У меня в голове, -вспоминал Е.Г. Пепеляев [2], - никак не укладывалась возможность принудительной посадки самолета Ф-86. Все летчики знали, что «Сейбр» имеет максимальную

скорость, большую, нежели самолет МиГ-15бис. У Ф-86 по сравнению с МиГ-15бис гораздо больший вес, и если летчик, сидящий в этой машине, захочет уйти от «МиГа», он всегда сумеет это сделать. Этот истребитель можно было только сбить или повредить, убить или ранить летчика, но принудить к посадке — блеф». Жизнь подтвердила это предположение. Потеряв двух опытных летчиков — майора Перевозчикова и подполковника Дзюбенко - группа ни с чем вернулась в Москву.

«МиГ» майора Перевозчикова был сбит «Сейбрами», пилот катапультировался, но погиб — «выпал из лямок парашюта».

А тут и такая удача Е.Г. Пепеляева!

Мысль о приобретении «живого» самолета противника вынашивали не только наши военачальники. В бою с «Сейбрами» самолет летчика Павловского был подбит. Двигатель работал неустойчиво, кабина разгерметизировалась. «МиГ» Павловского терял высоту. Пытаясь развернуть свой самолет в сторону аэродрома, Павловский боковым зрением увидел трассу рядом с крылом самолета. Два «Сейбра» взяли его в клещи! При попытке изменить курс то один «Сейбр», то другой стрелял длинными очередями.



Американские истребители F-86A «Сейбр» в Корее.



F-86A «Сейбр», подбитый Е.Г. Пепеляевым в воздушном бою 6 октября 1951 г. и совершивший вынужденную посадку на северо-корейской территории.

Павловский принял решение: как только его самолет снизится до вершин гор - катапультироваться. При катапультировании с ноги сорвало сапог, он приземлился на скалы и сломал ногу. С огромным трудом он спустился по склону горы. Там он встретил крестьянина, который подтвердил, что он находится на территории КНДР...

А ситуация в Корее складывалась сложная. После появления там истребителей «Сейбр», пилоты этих самолетов получили возможность заходить в хвост нашим МиГам и, заблаговременно подготовившись к атаке, расстреливать наши самолеты. Гибли наши летчики-истребители!

Срочно нужна была радиоэлектронная аппаратура предупреждения о появлении «Сейбров». Это в сложившейся ситуации стало своего рода «социальным заказом».

В.В. Мацкевич разговорился с Г.Г. Береговым, в те годы еще не знаменитым космонавтом, а летчиком-испытателем МиГов в НИИ ВВС. Рассказал ему о возможности построения аппаратуры предупреждения и о неприятии его идей руководством НИИ ВВС. Береговой подсказал, что неплохо бы заинтересовать этой идеей наши «верхи» — без их поддержки любая идея, даже самая полезная, может захиреть. В частности, он предложил В.В. Мацкевичу встретиться с главным конструктором МиГов Артемом Ивановичем Микояном.

- Но я ведь ни его телефона, ни адреса не знаю, — вздохнул В.В.Мацкевич.
- Я переговорю со Степаном, - ответил Г.Г. Береговой (имелся ввиду Степан Анастасович Микоян, племянник А.И. Микояна, в то время также работавший летчиком-испытателем МиГов в НИИ ВВС. В своих воспоминаниях [3] он упоминает об этой истории).

Сказано-сделано, и С.А. Микоян с В.В. Мацкевичем и образцом предложенной им аппаратуры предупреждения едут к Артему Ивановичу Микояну.

В.В. Мацкевич доложил ему о принципе работы своей аппаратуры, о неприятии его идеи в НИИ ВВС, о том, что его уже выводят за штаты этого учреждения, попросту - увольняют. «С завтрашнего дня тебе не нужно будет их спрашивать, — ответил Артем Иванович, - с завтрашнего дня они будут спрашивать тебя. Они вернут тебе все, что отобрали. После проведения летных испытаний в НИИ ВВС я отправлю тебя с десятью станциями в Корею».

А.И. Микоян переговорил с Главкомандующим ВВС маршалом авиации П.Ф. Жигаревым, и тот на следующий же день приказал В.В. Мацкевичу явиться к нему. «Ровно в 12, - вспоминал В.В. Мацкевич, — один за другим в кабинет маршала вошли около 10 генералов; последним зашел я».

«Маршал приподнялся, облокотившись руками о стол, и громовым голосом, без всяких предисловий, начал кричать [4,5]: «Все специалисты говорят, что твои придумки — это бред сивой кобылы, чушь зеленая. На Чкаловской всем законопатил мозги. Серьезные институты делают станции предупреждения, весящие около 100 кг. Дальность действия у них получается порядка 600-800 м. Специалисты борются за каждый метр. А он, видите ли, сделал спичечную коробку, которая имеет дальность действия 8— 10км! Правильно на Чкаловской считают, что ты не в себе. Только ненормальный может нести такую ахинею и, невзирая на приказы, распоряжения, наконец, увольнение, - донимать своими бреднями.

И вот сейчас он здесь, — маршал очертил какую-то округлость, — в моем кабинете, и отнимает у нас время, товарищи генералы! И сделать с ним ничего нельзя: за ним сразу два Микояна. Генерал Данилин, вы воспитали этого упряма! Это бывший ваш сотрудник! Вы плохо воспитывали своего сотрудника. Пусть он сделает 10 станций, и пусть Микоян отправляет его в Корею через неделю или две, как ему будет угодно...

Ясно я сказал?

А перед вылетом, — продолжал маршал, - сделайте ему прививки сразу от всех корейских инфекций, авось поумнеет!»

Генералы одобрительно заулыбались.



Министр обороны СССР генерал армии Н.А. Булганин (на переднем плане) в окружении военачальников и главных конструкторов самолетов наблюдает за парадным проходом авиации на аэродроме в Тушино 1 мая 1947 г. Именно он произвел В.В. Мацкевича в чин капитана после первых успехов в испытаниях станции предупреждения о появлении «Сейбров».



Маршал авиации П.Ф. Жигарев (1900-1963), по приказу которого В.В. Мацкевич был включен в группу военных инженеров, исследовавших снятый с «Сейбра» прицел А1 с радиодальномером AN/APQ-30.

В заключение своего грозного монолога Жигарев, уже более мирно, сказал: «В общем, браток, что бы ни говорили начальники, лейтенанты должны их уважать и слушать. А перед тем, как поедешь готовиться к Корее, скажи, кто для тебя высший авторитет в радиолокации?»

Я говорю: «Адмирал Берг, председатель Комитета по радиолокации и начальник 108-го института радиоэлектронной промышленности».

—Адъютант,—тотчас приказал маршал, -соедините меня с адмиралом Бергом.

Соединили. Маршал задал вопрос: может ли что-нибудь путное получиться из этой «взбалмошной затеи». Но, как говорится, каким был вопрос, таким был и ответ. Адмирал ответил, что позитивный результат маловероятен. В этот момент мне дали трубку. Берг сообщил мне: «Я беседовал с генералом Данилиным и высказал ему свое мнение: ваша станция будет срабатывать не только от «Сейбров», но и от излучений наземных и корабельных передатчиков, даже станций подводных лодок, находящихся в надводном положении. Разных станций у американцев видимо-невидимо, и у летчика будет трещать голова от беспрерывных сигналов».

Я в ответ привожу аргументы: «Товарищ адмирал, наземных РЛС там действительно очень много. Но РЛС дальнего действия работают в десятисантиметровом диапазоне, а американские дальномеры AN/APQ-30 — в трехсантиметровом диапазоне, т.е. у них совершенно другой диапазон. Так что моя станция от наземных радиолокаторов срабатывать не будет. Мы в этом убедились во время испытаний».

Адмирал: «Но там, в Корее, около 200 бомбардировщиков Б-29, и на всех, как мне известно, установлены бомбприцелы AN/APQ-15 как раз трехсантиметрового диапазона И уж от них-то Ваше устройство будет срабатывать».

Я: «Товарищ адмирал, дело в том, что истребители МиГ сражаются с «Сейбрами» только днем, а Б-29 — это ночные бомбардировщики. Так что прицелы AN/APQ-15 тоже не будут создавать помех».

— Ну, если так: эти — ночью, а те - днем, то, в общем-то, помех действительно не должно быть. Но в целом я в эту идею не верю. Все равно кто-нибудь будет мешать. Какие-то помехи появятся. Это не решение задачи. Надо делать активные станции.

Я парирую: «Активные станции сейчас весят 100 кг, дальность действия — всего 600 м; они ничего не решают».

- Но зато РЛС дает достоверные данные.

- 100 кг нельзя поместить на истребителе.

- Ну, это уже вопрос технологии. У меня нет времени вести с вами дискуссию дальше...

Таково было мнение, высказанное тогда адмиралом Бергом».

Вскоре он станет заместителем министра обороны по радиоэлектронике. «Причем назначение произошло после выполнения приказа Сталина - выпустить в течение трех месяцев пятьсот разработанных мною станций, тех самых станций, за которые меня хотели уволить из Вооруженных Сил и за которые я получил разнос в кабинете маршала авиации Жигарева.

... Приказ Сталина был выполнен в срок. Его выполнил прежде всего 108-й институт, институт адмирала Берга, который так сильно сомневался в эффективности моей станции. Когда я вернулся из Китая в Москву спустя несколько месяцев, то «полканов» из Генерального штаба никто не встречал, а за мной прибыла шикарная машина. И полковник Генерального штаба доставил меня прямо на Арбат к новому заместителю министра обороны по электронике, которым за выпуск 500 моих электронных станций в течение трех месяцев стал адмирал Аксель Иванович Берг.



Генерал-лейтенант-инженер С.А.Данилин (1901-1978). Именно он договаривался с руководством ЦНИИ-108 об изготовлении десяти опытных станций предупреждения о появлении атакующих «Сейбров». **Вице-адмирал А.И. Берг (1893-1979), с августа 1955 г. — адмирал-инженер, заместитель министра обороны СССР по радиолокации и начальник «сто восьмого».**

Блестательный адмирал встретил меня с красной коробкой в руке». Он сказал: «Мне поручено наградить тебя орденом Красной Звезды за твою работу в Корее. Когда там, в Корее, выяснилась высокая эффективность твоей станции, товарищ Сталин приказал в течение трех месяцев сделать 500 таких станций и установить их на самолеты МиГ-15 в Корее. Булганин собрал директоров всех крупнейших радиозаводов Москвы, Ленинграда, Горького, Киева, Воронежа, других городов и обратился к ним с призывом остановить трагедию нашей авиации в Корее, где американцы применяют новейшие радиоэлектронные прицелы с очень большой дальностью действия. Министр сказал, что на наших самолетах нет станции со сравнимой дальностью обнаружения. Но найдено решение в виде совсем небольшой РЛС, которая способна предупредить об опасности приближения «Сейбров», начиная с 10 км. Этим практически парализуются дорогостоящие электронные прицелы американцев. Товарищ Сталин приказал за три месяца оборудовать этой станцией все 500 наших МиГов в Корее. В заключение министр обороны спросил директоров, кто из них возьмется выполнить приказ товарища Сталина?»

— В ответ, — продолжал А.И. Берг, — все директора в один голос заявили: «Это совершенно невозможно! Только для подготовки оснастки потребуется не менее полутора-двух лет!»

Булганин побелел.

Тогда я поднялся с места и сказал: «Николай Александрович! Если товарищ Сталин приказал и Родина требует, я берусь на опытное производстве своего института выполнить приказ и выпустить за три месяца 500 станций. Только разрешите мне сдвинуть планы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ».

Николай Александрович Булганин разрешил распорядиться планами как угодно ради выполнения приказа товарища Сталина.

А.И. Берг продолжал: «И мы выполнили приказ товарища Сталина. Мы работали дни и ночи. Весь институт был мобилизован на выполнение приказа, и мы его с честью выполнили. Все, кто имел хоть какое-то отношение к этой работе, были награждены. А твои начальники, твои, прости за выражение, «солдафоны», мое предложение представить тебя к ордену Красного Знамени не поддержали. Хотя ты не только разработчик станции, но и участник боевых действий с ее применением! С трудом они дали добро на орден Красной Звезды, и то после моего доклада Булганину. Я не думал, что у тебя в институте столько недругов, а у твоей идеи столько противников и завистников!»

Я вкратце изложил историю создания пятисот станций на опытном производстве «сто восьмого». Из ветеранов «сто восьмого» и его опытного производства об этой истории смутно вспоминает только В.И. Толмачев, дослужившийся до должности главного инженера МЗРТА, а в годы Корейской войны занимавший на опытном производстве самые начальные должности: «Мы, помнится, такую аппаратуру действительно делали. Малогабаритную, что-то вроде половины телефонного аппарата. Я за эту работу даже премию получил — две или три сотни, тогда это считались большие деньги».

Я ухватился за соломинку: «Владимир Иванович, а ведь трудовая книжка у Вас, я думаю, на руках. Посмотрите запись: когда эта премия выдана?»

— Бегу! Но, вернувшись, он сказал: «К сожалению, записи нет...»

Зная адрес В.В. Мацкевича, я написал ему письмо, в котором, оценивая его статью [4] в целом положительно, отметил и некоторые замеченные мной несоответствия биографии А.И. Берга. 12 декабря 2005 г. раздался ответный телефонный звонок В.В. Мацкевича. Он говорил, что никакими документами при подготовке рукописи своей статьи не пользовался, такой уж у него стиль работы, и все отмеченные мною промахи он, конечно, признает.

- И еще, Юрий Николаевич, винюсь вот в чем. Я рассказывал, что Аксель Иванович встретил меня по возвращении из Кореи в своем кабинете на Фрунзенской. Теперь вспоминаю, что это было в «сто восьмом». Мне выписали пропуск туда. Помню большой зал, с потолком, вроде купола, где-то в вышине...
- Это наш лекторий, он и сейчас функционирует.
- Вышел Аксель Иванович, с наградами: для меня — орден Красной Звезды, для А. Г. Рапопорта — орден Трудового Красного Знамени...
- Да, это подтверждает слова ветерана «сто восьмого» Л. И. Зорина о том, что А. Г. Рапопорт за участие в разработке этой аппаратуры названный Вами орден получил.
- Юрий Николаевич, у меня есть даже письмо из Комитета по Сталинским премиям, в котором начальница отдела специальных проблем уведомляет авторский коллектив, что аппаратура «Сирена» удостоена Сталинской премии (второй степени) и авторскому коллективу будет выплачено заслуженное ими вознаграждение (100 тыс. рублей). Но И.В. Сталин умер, и дело с выплатой заматало. А письмо я храню...
- Теперь о шифре — «Сирена». Как он появился?

Летчики называли аппаратуру «Товарищ»: мол, товарищ предупреждает о появлении «Сейбров». Но наверху наше слово гордое «товарищ» не приняли и стали использовать рапопортское название «Сирена». Летчики еще прислали нам, в НИИ ВВС, отчет о практике использования аппаратуры «Сирена» в боевых действиях — отчет, содержащий одни положительные отзывы. Жалею, что его потом уничтожили или переслали куда-то...



В.В. Мацкевич (1921 г.р.), к.т.н., полковник авиации в отставке, автор идеи построения одноканальной аппаратуры предупреждения о появлении атакующих «Сейбров».



А.Г. Рапопорт (1920-1995), к.т.н., лауреат Ленинской премии и Государственной премии СССР, главный конструктор аппаратуры радиоэлектронного наблюдения космического базирования («Тив» №8/2007).



А.И. Стрелков (1929-2002), представитель заказчика, полковник в отставке. Впоследствии работал начальником Управления делами при министре радиопромышленности СССР.

Аксель Иванович говорил мне: «Если хочешь, я могу перевести тебя в «сто восьмой»: жилка разработчика в тебе есть. Если демобилизуешься, будешь работать начальником лаборатории, такую лабораторию я помогу тебе организовать; если захочешь остаться военным - переходи в военную приемку, тоже могу организовать такой перевод».

Но как-то не получилось... И еще он сказал следующее: «Хотя идея и принадлежит тебе, но в отработке документации принимал участие А. Г. Рапопорт, он ведь существенно изменил принципиальную схему твоей станции, а также представитель заказчика. Так что если будешь писать заявку на изобретение - думаю, что ты об их участии в этой работе будешь помнить».

Изобретение я получил: а.с. №15472, с приоритетом от 27 июля 1952 г., выдано 22 декабря 1955 г., за подписью Первого заместителя министра обороны СССР, главного маршала авиации П.Ф. Жигарева, и авторами его значатся: В.В. Мацкевич, А.Г. Рапопорт и А.И. Стрелков. А вот с выплатой авторского вознаграждения не получилось.

- А что было внутри вашей «папиросной коробки»?
- В окончательном варианте принципиальная схема была выполнена на лампе 6Н8П. (Тут В.В. Мацкевич ошибался: лампа 6Н8П, «пальчиковый» вариант, разработана не была. Я обратил его внимание на этот недочет. Он ответил, что за давностью лет точное название лампы вспомнить не может; вероятнее всего, это была лампа 6Н8С. -Прим. авт.). Устройство, - продолжил он, — было действительно одноканальное, и звуковой сигнал индикации проходил дополнительное усиление.
- Кем была разработана документация?
- Сам я принес только эскиз принципиальной схемы. Все остальное делал «сто восьмой». И чертежи аппаратуры, и чертежи оснастки - все делалось у вас...

Но я забежал далеко вперед, и сейчас вернусь к тому времени, когда, основываясь на приказах П.Ф. Жигарева, А.С. Данилина и используя поддержку «обоих Микоянов», В.В. Мацкевич готовил первые десять экземпляров своей станции для последующего использования их в боевой обстановке в Корее. В «сто восьмом» ему выделили на помощь грамотного, инициативного и талантливого инженера А. Г. Рапопорта, и В.В. Мацкевич собирал эти станции, «используя детали 108-го института». А.Г. Рапопорт предложил «запитывать» устройство обнаружения «Сейбров» прямо от бортсети +26 В.

«До вылета в Корею, - вспоминал В.В. Мацкевич, - оставалось 2—3 дня, как вдруг один из летчиков, который облетывал станцию, заявил, что сегодня сигналы предупреждения были еле-еле слышны, и их забивали сигналы радиосвязи. Видимо, потому, что в этот день была хорошая летная погода, в воздухе было много самолетов, и интенсивная радиосвязь забивала предупреждающие сигналы станции».

При питании от бортсети +26—27 В сигналы предупреждения могли быть не более 15—20 вольт. В то же время сигналы связанных радиостанций, в которых анодное напряжение достигало 250 вольт, доходили до 60-80 вольт. Естественно, такие сильные сигналы заглушали сигналы нашей станции. Выход мне виделся только в одном: в станцию обнаружения нужно вмонтировать усилитель. Но это сильно усложнит конструкцию. Вылет в Корею — через три дня. О каких конструктивных изменениях станции могла в этой обстановке идти речь?

Сижу в кабине летчика и осознаю всю безысходность ситуации. С ненавистью гляжу на виновника происшедшего — блок радиоприемника, который выдавал такие мощные сигналы. И вдруг меня осенило: а если этого врага сделать другом? Подать для этого предупреждающие сигналы станции в 15—20 вольт не на телефоны летчика, а на вход усилителя приемника.

Но на приемнике установлена пломба, которую можно снимать только в специализированных мастерских. Иду на нарушение: снимаю пломбу и нахожу вход усилителя низкой частоты приемника. Куском провода подключаю выход станции к усилителю низкой частоты и слышу в шлемофоне очень сильные предупреждающие сигналы. Выход из положения как будто был найден, только на пульте управления станцией нужно было установить регулятор громкости, чтобы каждый летчик сам устанавливал ее уровень».

И вот В.В. Мацкевич в Корее. Установка опытных десяти станций, первые успехи. «Но в один далеко не прекрасный день сразу несколько летчиков после возвращения с боевых вылетов сообщили, что станция давала сигналы о появлении «Сейбров», а атакующих самолетов не было! И таких лже-сигналов была тьма-тьмущая!.. Уже больше половины летчиков выключили станции. А из Москвы, — вспоминал В.В. Мацкевич, — прилетели два эмитсара с Лубянки. Такого я никак не ожидал. Один из них был то ли следователем, то ли сыщиком, второй - специалистом института радиоэлектроники НКВД».

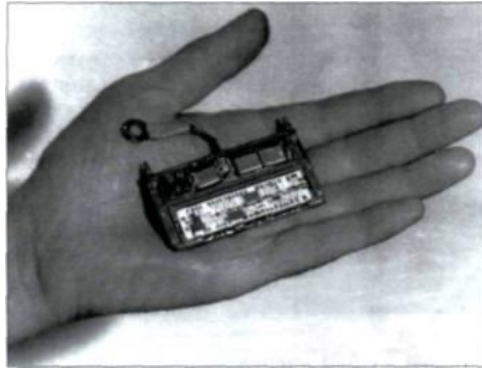
Чекист-инженер производил самое благоприятное впечатление: очень смывленный и грамотный. Вскоре они пригласили меня уединиться с ними на аэродроме и сообщили, что каждый мой шаг отслеживается. В центр сообщается обо всех обстоятельствах, связанных с боевым применением моей станции. В Москве, по их словам, известны все перипетии - от первоначального успеха до нынешних осложнений. Лично Сталин, это они тоже подчеркнули, ждет информацию о том, как осваивается станция.

Инженер с Лубянки, когда его коллега-«следователь» куда-то ушел на минуточку, успел мне шепнуть, что последнему поручено особо следить, чтобы в случае неудачи я не «смылся» в Мукден или Харбин к белогвардейцам. ...

Я вслух им сказал, что, на мой взгляд, причина лже-сигналов в детекторах, а не в каких-то внешних полях. Оба лишь пожмили плечами в ответ. Они предложили мне немедленно идти на КП и дать телеграмму на Лубянку, чтобы срочно выслали детекторы. Поехали в штаб. Там начальник связи, когда мы стали просить соединить с НКВД в Москве, спросил: а для чего это вам? И в ответ: — Да что вы, братцы, их на любой нашей РЛС на корейских сопках сотни. А вам из Москвы подавай! Зачем вам Лубянка? Езжайте в Корею на любую РЛС... Связались с начальником ближайшей станции.

Тот говорит, что у них четыре комплекта ЗИП, и в каждом комплекте коробка с 50 детекторами. Пообещал отдать коробку в обмен на продукты.

А в это время МиГ одного из наших асов, полковника Шепелева, с крыльями, буквально изрешеченными пулеметами «Сейбра», сделал посадку на нашем аэродроме. Сам Шепелев каким-то чудом остался жив. «Я, не тратя слов, сразу пошел к Шепелеву».



Одноканальная аппаратура «Сирена», которую взялся спроектировать в микроэлектронном исполнении бывший сотрудник «сто восьмого» д.т.н. Б.Ф. Высоцкий, ставший главным инженером — заместителем директора по научной работе зеленоградского НИИ «Микроприбор».

Чекисты, уже ставшие со мной как бы единой командой, увязались было за мной, — рассказывал В.В. Мацкевич, — Еле я их остановил, сославшись на необходимость поговорить с Шепелевым один на один. Захожу в контейнер, Шепелев лежит ничком на койке». После продолжительной беседы с гостем Шепелев в заключение сказал: «По-моему, я понял, почему станция дает ложные сигналы. Ложные сигналы, сам знаешь, появляются, когда при пикировании с высоты наши самолеты выпускают воздушные тормоза на хвосте самолета. У американцев тормозные щитки ставятся на заводах, потому что у них щитки — это принадлежность самолета. А у нас их ставят уже в части. Какие у них после установки нашими механиками получаются вибрации при торможении — никому не известно. Так вот, именно вибрации щитков, а они сильные, и приводят к появлению ложных сигналов.

Одним словом, мой диагноз: выпуск воздушных тормозов - вибрация хвоста — появление ложных сигналов. Давай сразу и проверим!»

Мы у Богданова, командира эскадрильи, подчиненного Шепелева. Шепелев сходу ставит ему задачу: подняться в воздух, а потом при пикировании выпустить воздушные тормоза и сообщить по радию, как реагирует на это станция Мацкевича. Докладывает: «Выпускаю! Сразу появились ложные сигналы!»

—Молодец! Давай, садись.

Заменяем детекторы на новые. В самолет садится другой летчик. Проверяем с ним. Результат тот же. Шепелев говорит: «Бог троюку любит. Ошибаться не хочу и не люблю. Дало серьезное. Такое, что нужно проверить как следует. Третий летчик вышел в полет, и сразу - в пике. По радию докладывает: — Выпускаю тормоза. Сразу после их выпуска слышу ложные сигналы.

—Садись... Все предельно ясно: детекторы, разрушаясь от вибраций, дают это самые помехи.

А в чем искать противоядие? Пока мы с Шепелевым экспериментировали с детекторами, с самолетами и их летчиками, проводили, так сказать, опыты, наблюдавшие за всем этим действием здешние радисты и специалисты по бортовому оборудованию смекнули, что делать, и натащили нам мотки губчатой резины из контейнеров. Она наклеивается в местах, где детали соприкасаются со стенками контейнеров.

А потом началась дружная упаковка станции и ее антенны в эту резину. После этого провели новый эксперимент, но уже с амортизированной антенной.

Взлет. Пикирование. Выпуск воздушных тормозов. Ложных сигналов нет и в помине. Как и без амортизации, проделываем три опыта, и ни разу никаких помеховых сигналов!

Причина помех, как теперь уже все знали, гнездилась в детекторах. Такие они изящные, такие тонкие, такие нежные - в кристаллик упирается пружиночка. И когда происходит вибрация, то контакт пружиночек с кристаллом то прерывается, то восстанавливается. Начинается искрение, что создает ложные сигналы в шлемофоне летчика.

От полноты чувств присутствовавший при сем НКВДешник-«следователь» пустился в какой-то невообразимый пляс. А у второго, инженера, ну прямо слезы из глаз: «Слушайте, как же здорово, как замечательно! Ну, Боже мой, как же это нам сподобилось-то, мать твою за ногу!»

«Забрали губчатой резины, сколько Шепелев дал. Он обнял меня и долго-долго тискал. Смотрю - него слезы на глазах». Я и сам разревелся».

Потом В.В. Мацкевичу пришлось заниматься еще одним усовершенствованием своей станции — защитой ее от тропической влажности. Для этого станцию пришлось заливать рисовой смолой.

История создания В.В. Мацкевичем станции предупреждения в последние годы в нашей печати обсуждалась неоднократно [7,8]; публикация авторского свидетельства №15472 впервые появилась на страницах книги [9].

Командующий китайскими добровольцами генерал Пын Декуей, зная, что кроме палочек для кушанья риса, никаких материальных вознаграждений за создание своей станции предупреждения В.В. Мацкевич не получал, зашел к Мао Дзедуну и предложил ему обсудить вопрос о выделении Мацкевичу машины «Победа» и оплаты строительства гаража для нее. Его предложение попало на подготовленную почву, и, вернувшись на Родину, В.В. Мацкевич через китайское Министерство иностранных дел получил и автомашину, и место для строительства гаража. Надо сказать, что находчивость китайского генерала и способность угадывать намерения китайского вождя не раз выручали его, в том числе и во время китайской «культурной революции».

Гараж В.В. Мацкевича был построен на выделенные ему деньги недалеко от гаража Юрия Гагарина, нашего первого космонавта, и Гагарин потом постоянно заходил к Мацкевичу полакомиться его «фирменным» напитком — квасом на основе березового сока.

А вот выплата вознаграждения за авторское свидетельство № 15472 так и не состоялась. Хоть Г. Береговой и рассуждал: «А сколько она (имелась в виду аппаратура предупреждения — Прим. авт.) стоит? Мацкевич в ответ: - 150 рублей. - 150 рублей? А ведь МиГ стоит 800 тысяч, и еще наши асы то и дело в нем гибнут...»

Н.Г. Бодрихин свидетельствует: вместе с Ф. Чуевым они зашли к Е.Г. Пепеляеву. Ф. Чуев готовил тогда книгу о В.В. Мацкевиче, и спросил Пепеляева, что помнит тот об установке аппаратуры Мацкевича на МиГ'ах и какие дополнительные подробности мог бы сообщить? Но Пепеляев ответил, что этот эпизод в его памяти не сохранился: вероятно, установка аппаратуры Мацкевича проходила уже после памятных ему событий октября 1951 г. В.В. Мацкевич передал незаконченную книгу американским издателям, она вышла в США под заглавием «Солдат империи». В Интернете можно ознакомиться и с работой Натальи Федосовой «Подвиг j капитана». В ее предисловии говорится: «Вадим Викторович Мацкевич (1924 г.р.) ...является автором первой советской РЛС... Автором первой советской РЛС? Не будем приписывать В.В. Мацкевичу того, чего он не делал — его заслуги и без этого впечатляющие. И о годе рождения. Мне Вадим Викторович писал: «Мне ведь 6 июня будет 88 лет и пойдет

89-й! Ужас!!» Так что в подрисночной подписи к фото В.В. Мацкевича дату рождения я ставлю как 1921 г. Все-таки «мои года — мое богатство»...

Литература:

1. Трофимов В. Небо - моя обитель. Воспоминания через поколение // Родина. - 2008, №6.
2. Пелеляев Е.Г. «МИГи» против «Сейбров». Воспоминания летчика. - М.: НПП «Дельта», 2000.
3. Микоян С.А. Воспоминания военного летчика-испытателя. - М.: 000 «Восточный горизонт», 2002
4. Мацкевич В. В. Патриотизм в авионике времен Корейской войны, или как «потомок Левши» подковал советский истребитель // Военно-исторический архив. - 2003, №5.
5. Ерофеев ЮМ. Аксель Иванович Берг. Жизнь и деятельность. - М.: «Горячая линия - Телеком», 2007.
6. Мацкевич В. В. Письмо от 20 апреля 2009 г. В архиве автора.
7. Ерофеев Ю.Н. Портрет героя. Уточненный и дополненный // Изобретатель и рационализатор. - 2009, № 4.
8. Ефимочкина П. Как лейтенант Мацкевич спас мир // Изобретатель и рационализатор. - 2008, № 10.
9. Хурматуллин В.В. Изобретательская деятельность сотрудников института. В сб. «ЦНИРТИ 65 лет». - М.: ФГУП «ЦНИРТИ им. академика А.И. Берга», 2008.