

«РУССКИЙ ВЫЕЗД»

ОГЛАВЛЕНИЕ:

1. <u>МЫСЛИ НА АВТОБАНЕ</u>	2
2. <u>ВСАДНИЧЕСТВО И ВЫЕЗД</u>	5
3. <u>РЕЛИГИОЗНЫЙ СМЫСЛ ВЫЕЗДА</u>	11
4. <u>ВАХТА ОФИЦЕРОВ</u>	14
5. <u>ПОДВИЖНИКИ РУССКОГО ВЫЕЗДА</u>	22
6. <u>ИДЕАЛИЗМ ДЕЛА</u>	32
7. <u>РЯДОВОЙ ИНЖЕНЕР</u>	41
8. <u>ЖУКОВ – ПОСЛЕДНИЙ ВСАДНИК РУСИ</u>	46
9. <u>ДВОРЯНИН – КАТЕГОРИЯ ВЕЧНАЯ</u>	47

1. МЫСЛИ НА АВТОБАНЕ

Генеральская «Волга» сломалась на автобане в сердце германской земли Бранденбург, автобане, проложенном еще при Гитлере. Наш водитель прапорщик прячется за откинутый капот, стараясь не встретиться глазами с генералом. Мимо, снарядами разрывая воздух, надменно проносятся Мерседесы, БМВ и Ауди. Часты еще на немецких дорогах наши родные «Жигули» и пластмассовые малолитражки «Драбанты», за которыми граждане ГДР терпеливо стояли в очереди по десятку лет. Вывод войск из Германии только-только вошел в полную силу. «Уже над морем и рекою российское воинство течет» - сказал бы Ломоносов, самый, пожалуй, современный поэт. Он учился в этих краях и любил Германию. «Российское воинство течет» через Росток и Мукран на острове Рюген, где искали прародину славян и куда мы держим путь с генералом Марченко, заместителем Главкома Бурлакова по боевой подготовке, на боевом наречии «Начбой». Русские войска уже день и ночь грузятся на платформах Франкфурта-на-Одере и Бад-Шпандау. Плывет русская рать и небом со всех тридцати дивизий, составлявших самую грозную в мире Воздушную армию, которую в 1945-м привел сюда с Жуковым маршал авиации Руденко.

«Волга» с откинутым капотом черным роялем торчит на обочине немецкого автобана уже битый час. Рядом вышагивает рослый русский генерал, наводя лампасами почтительную оторопь на немецких водителей. Пруссия еще не разучилась чтить победоносную армию, которая полвека жила на их земле, грозно урча танками, и не жалела снарядов артиллерийских бригад на полигонах.

Генерал Марченко высматривает еще частые на немецких дорогах наши автомобили, дабы с одной из них дать знать в штаб Западной Группы Войск в Вюнсдорфе, что нам требуется исправный автомобиль. Наконец, «нарисовался» на автобане тихоходный автобус ПАЗ, благо для сборки этих трудяг в своё время наши военные разместили здесь даже сборочный завод. У нас в ГДР стояло с семьями офицеров, школами, больницами, ремонтными заводами, полками почти миллион человек. По населению – почти целое государство, вроде Эстонии, а по мощи сильнее любой европейской державы. Это государство теперь должно было разобрать до последней школьной парты, мастерской, склада, контейнера, патрона, оружия всех видов, доставить к платформам и причалам и отправить в Россию без потерь. Ни гражданскому, ни военному деятелю в истории России такая задача, по крайней мере после 1945 года не ставилась. За ее исполнение лично отвечал генерал-полковник Матвей Прокопьевич Бурлаков с первого до последнего дня. И он справился, не смотря на распад государства (1991), на стрельбу и бойню в центре Москвы (1993), смуту неразбериху в стране и верхах. До сих пор все бездарные олигархи, министры, депутаты и вороватые менеджеры по воле, мобильности и организационному гению пигмеи по сравнению с Бурлаковым. Его травили, чтобы он не стал начальником Генерального Штаба. Он и не стал на радость «демократов» и лопухов-«патриотов».

Мы на автобане с Марченко, выдающимся «начбоем» грозной группировки войск, а в автомобиле у нас нет даже связи и «Волга» у нас не лучше иномарок. Мимо катит симпатичный «жук»-Фольксваген, созданный еще в 1934 году Фердинандом Порше выдающимся конструктором-гонщиком. Фюрер симпатизировал Порше, но всё же предпочел вариант танка Адерса, известный теперь как «Тигр». Непревзойденный тяжелый танк. Сталин предлагал Порше до войны стать у большевиков наркомом промышленности. У Кобы был нешуточный инстинкт на крупные личности. Мы давно утратили это чувство отбора. У Сталина не было ни одного серенького министра. В центре были воротилы Бурлаковского калибра. Со времен великого Афганского похода, который стал одной из вершин отечественной военной доблести, сдвинулось русское воинство с места по всему периметру великой державы и потекло в ошеломленное Отечество.

Марченко – коренной сибиряк из Благовещенска. Из тех украинских переселенцев, которые в Сибири отливаются в каленых русаков и возрастают духовно. Дядя его в дивизии Полосухина на Бородинском поле в 1941 году подбил 14 танков. Там же, при Бородине, оторвало ему правую руку. Отец тоже отвоевал. Марченко в 16 лет поступил в Благовещенское танковое, а в 19 лет уже был выпущен лейтенантом. Марченко – танковый генерал и механик, и снайпер. С танком он умеет делать все. Я видел, как он одним прыжком взлетел на железнодорожную платформу и показал сержанту как крепить танк к платформе. Марченко 15 лет отдал самому суровому округу – Забайкальскому. Он и там был у Бурлакова в 39 армии начбоем. Бурлаков вводил ее в Монголию. То была самая большая армия в мире – по фронту полторы тысячи верст, а в глубину пятьсот. Пять развернутых сухопутных дивизий, три мотострелковые, две танковые, две авиационные, да корпус ПВО, не считая отдельных бригад и полков.

Сто пятьдесят тысяч – силища на древнем темени Азии. Бурлаков тогда, в начале восьмидесятых, прославился как энергетический вулкан, да еще со страстью к военной выучке войск.

Зимой в Гоби батальон месяц закапывался в мерзлый монолит. Бурлаков и вывод войск из Германии совмещал с полевой выучкой офицерского состава. Такие офицерские учения проходили в России один раз в два года. В Западной Группе Войск – два-три раза в год. Главком лично экзаменует командиров полков и дивизий по штабной подготовке, стрельбе, вождению. Бурлаков в боевой подготовке беспощаден. Он знает – если офицер растет, он и прапорщиков с сержантами подтягивает. В Монголии иные дивизии отстояли за 200 и 300 верст от железной дороги. Весь подвоз на колесах. Острая галька, мороз минус пятьдесят, ветер сумасшедший. Резина летела. Техника за год списывалась.

Марченко пять лет провел в Гоби. После Монголии – везде на земле курорт. Западные спецы в Монголии выдерживали год. Наши два года. А русские офицеры три-пять лет.

Мы дождались исправной «Волги» из Вюнсдорфа и несемся по автобану к острову Рюген. Дорога долгая и Марченко вспоминает Гоби. Мне не дает покоя сравнение наших машин с иномарками. Наши военные автомобили и внедорожники не уступают натовским. Мы превосходим их в танках, особенно в полевых условиях. Наши «Миги» и «Сухие» в небе играют с ними в кошки-мышки. Но почему мы явно уступаем им в гражданских легковых автомобилях. Когда это началось? Здесь, несомненно, скрыта тайна нашего развития и надо найти ответ. Дома мечтал увидеть Рюген. А теперь покоя не дает проблема русского автомобиля, ибо он - автомобиль – каким-то образом связан с национальной технической культурой и даже с достоинством государсвообразующего народа – стало быть русских. Спрашиваю у Марченко – почему у нас танки, ракеты, самолеты и даже вездеходы-«уазики» не хуже, чем у супостата, а вот в легковых мы обидно уступаем? Ракеты в миллион раз сложнее. Килограмм самолета-истребителя, даже на вес, почти равен по стоимости килограмму золота, а тачку вроде мерседеса сделать нам слабо. Марченко в ответ:

– пусть нам только наверху задачу поставят – мы их мерседесы и мицубиси обставим враз.

Офицеры-Забайкальцы составляют вместе с «афганцами» костяк западной группы войск. После Гоби им все по плечу. Они в нашей армии всегда вроде особого братства. Нигде нет такой сплоченности и товарищества как между забайкальцами из «края вечнозеленых помидор».

Новая Волга пришла из Вюнсдорфа, который немцы называли Цоссеном, в окрестностях которого и был размещен под землей полевой Генеральный Штаб Вермахта. Именно этот Цоссен имел в виду Гитлер, когда в ответ на сомнение генерала Гальдера, начальника Генерального Штаба сухопутных сил Вермахта, в успехе операции против Франции в 1940 году в бешенстве рявкнул:

– Я вышибу из вас дух Цоссена!

В слова «дух Цоссена» фюрер вкладывал большой смысл, до конца понятный ему одному. Это был дух глухой оппозиции прусского дворянского офицерского корпуса выскочке фюреру. Генералы под «духом Цоссена» понимали свою религиозную ответственность за судьбы Германии, вопреки диктату нацистской партии. Генерал Гальдер готовил заговор против Гитлера. Незадолго перед этим он сказал напыщенно своим сторонникам, чтобы подбодрить их:

«Пока я хранитель чаши Грааля».

Дух «Парсифаля» и других Вагнеровских творений витал над ними, туманя сознание.

Мы уехали с Марченко на остров Рюген. На обратном пути мы сполна были вознаграждены и за поломку нашей тихоходной Волги и за весь русский автомобилизм.

В сторону острова Рюген по автобану двигалась величественная и грозная рота тяжелых машин. Могучие МАЗы на трейлерах не спеша везли к портам на погрузку полк могучих танков. По двум сторонам колонны для страховки от неожиданностей на мотоциклах двигались немецкие полицейские. Они напоминали торжественный эскорт. Наша колонна даже в технике (танки и МАЗы) демонстрировала силу автобронетанковых сил и их управления.

Генерал-забайкалец Марченко приосанился. Душа «начбоя», закаленная в песках Гоби, пела в унисон с гулом могучих МАЗов.

Полвека назад шесть наших танковых армий рассекли силы второго рейха и двинулись к Берлину. Тогда мир стал свидетелем рождения русской танковой нации. В каждой армии около тысячи танков и все виды артиллерии. Все оружие на автомобильных шасси. Помимо этого, танковые клинья каждой из шести армий сопровождали пять тысяч грузовиков. Все шесть танковых армий со своими калеными стволами и моторами представляли собой боевой «русский выезд» перед лицом всего мира. Теперь, через полвека мы на автобане с генералом Марченко были свидетелями нового русского выезда с почтительным эскортом немецких мотоциклистов.

Но с той поломки на автобане я дал себе слово докопаться до причин нашего отставания в легковых автомобилях, во что бы то ни стало. Меня ждали захватывающие открытия, и с каждым шагом моё уважение перед русским автомобилизмом и его гениальными инженерами всё возрастало.

2. ВСАДНИЧЕСТВО И ВЫЕЗД

Дочь генерала медицинской службы Боткина, погибшего с Царской семьей в Екатеринбурге, Татьяна Мельник, чье детство прошло при царском дворе, вспоминала:

«Его Величеству и Ее Величеству подавали русский выезд. Долго запрягали лошадей, в последний раз всё чистили и приводили в порядок, и, наконец появлялся толстый кучер в медалях, которого несколько конюхов начинали подсаживать, запахивать на нем кафтан и давать вожжи. Усевшись, кучер неизменно крестился, конюшенный офицер становился на подножку, и пара медленно двигалась с нашего двора под арку на Дворцовую улицу, а оттуда в ворота Александровского парка. Великим Княжнам подавали английский выезд, а Наследнику – низенькие саночки с ямщиком в круглой шапке».

Там же Боткина добавляет о царских дочерях не по нашей теме: «В свободные минуты Великие княжны шли в комнату какой-нибудь судомойки или сторожихи, чтобы понынчить там детей, которых они все очень любили».

Царский выезд назван «русским», потому что под него подают лошадей только русских пород из российских конных заводов. Экипаж государя отечественной работы, наших мастеров. Но «русский выезд» более глубокое понятие и прежде всего военно-духовное. Возница царский – из отставных чинов русской гвардии. Скорее всего, из преображенцев – государевой роты. При Священном Короновании императоры всегда облачены в преображенский мундир любимого полка Петра Великого. Праздник Преображения Господня из христианских церквей отмечают престольно только православные. А из последних он, по существу, стал национально-русским религиозным праздником со времен Петра I, который особо выделял Преображение Господне из всех православных торжеств.

Кучер осеняет себя крестным знаменем. Грудь его в боевых наградах. На подножке конюшенный офицер. Таков на беглый взгляд выезд императора – первого офицера Святой Руси и согласно правилу Константина Великого «епископа внешних дел церкви».

Русский выезд в широкий мир обеспечил России Петр Первый, выковав имперский доспех для святой Руси из стопушечных кораблей и регулярных полков. Что касается до собственно царского экипажа и обеспечения императорской кавалерии и пушкарей лошадьми русской породы, эту задачу взяла на себя плеяда русских дворян-офицеров. Генерал от кавалерии граф Орлов-Чесменский создаст впервые в мире рысистую породу лошадей, а генералы-атаманы граф Матвей Платов и легендарные казачьи генералы А. В. Иловайский и Н. В. Иловайский основали на Дону свои конные заводы в 70-х годах XVIII века. Используя древнейший метод, провозглашенный еще Горацием - «сильные и лучшие родятся от сильных и лучших» они закрепили создание донской верховой породы, которая к Первой Мировой давала две трети поголовья лошадей русской армии.

Лучших лошадей атаманы приводили на Дон из боевых походов. В косяки отсылали жеребцов, которые на службе отличились особо выдающимися качествами – силою, быстротою, неустрашимостью. Испытанные под седлом, они передавали приплоду свои достоинства и служили производству верховой военной лошади. Войсковая Задонская степь была предоставлена в бесплатное пользование всякому казаку, пожелавшему разводить лошадей, без ограничения выпаса, сенокоса и распашки. Эти непаханные просторы русских «прерий» и выпестовали замечательную донскую лошадь – рослую, выносливую, золотистого цвета. Гуляющий по печати штамп о Суворове, который ездил «на выносливой, лохматой и низкорослой казацкой лошади» не более, чем махровая глупость книжников. Может, Суворов и ездил на такой лошадке, но она не имела никакого отношения к донской верховой лошади казаков. Несколько столетий казаки отбивали лошадей у ногайцев. Последние получали их из древнейшего на земле центра конезаводства – из Ирана. Солнцепоклонники любили золотистых лошадей и

обожествляли их. Прославленные породы лошадей, которые именуют «ахалтекинской» породой, «арабской», «персидской» и даже английской «чистокровной» – все произошли из одного очага – из Нисейской равнины Мидии, близ Хамадана (Экбатана греков), согласно Геродоту, Марцелину и другим авторам. Хамадан был основан в XI веке до рождения Христа как столица Мидии. С тех пор и до сего дня уже три тысячи лет никто, кроме мидян, т.е. кордов, ни в Хамадане, ни в его округе не жил. Любимый корм лошадей «люцерна» у всех древних народов назывался «мидийской травой». Они, корды-мидяне, и составили ядро митанийских ариев – великих коневодов за несколько столетий до падения Трои.

В войне с Наполеоном Всевеликое войско Донское выставило шестьдесят тысяч всадников. «Грянули чада Тихого Дона» и напоили дончаков и Сены.

До графа Орлова-Чесменского никто в мире не верил, в то, что можно вывести специально рысистую породу, которой не существовало на Земле. Рысистость была некоей игрой природы и не переходила в потомство. Самый выдающийся из наших ученых коневодов профессор Витт, потомок доблестного рода, давшего много военачальников русской армии, писал:

– Не только Россия, но и мир не знал рысака как породы и не верил в возможность создания такой породы, в которой из поколения в поколение все лошади обладали бы способностью «лететь рысью». Характерной особенностью призовой рыси и являются повторные моменты полного отрыва от земли, когда рысак, сильно оттолкнувшись от земли, летит в воздухе, не имея никакой точки опоры.

Такое чудо мог сотворить в мире только Алексей Орлов-Чесменский. Автор невиданной морской победы, когда он не просто превзошел у Хиоса и Чесмы османов, а сжег громадный флот противника дотла. Только он – умнейший из пяти одаренных и отважных братьев-гвардейцев из столбового рода мог возвести на Престол Екатерину II. Сегодня Орлова назвали бы ультра националистом, качество, которое он громогласно заявлял и отстаивал.

Француз Сабатье писал из Петербурга о графе Орлове-Чесменском: «Он своим явлением затмевает всех. Екатерина его почитает, любит и боится... В нем можно видеть властителя России» (разрядка автора). Символично, что рысака запрягают в тройку коренником, для ровности хода и полета рысью. Гоголь сравнил Русь с «птицей тройкой». «Властитель России» Орлов-Чесменский создал коренника для Руси-Тройки и в прямом и в переносном значении.

В 1910 году в Москве открылась на Ходынском поле восьмая Всероссийская конская выставка. Первая состоялась в 1866 году. Половину суммы на устройство выставки дали Императорские общества рысистых и скаковых лошадей. Выставка помогла осознать российской общественности, что ни одно государство в мире не обладает таким огромным и оригинальным коннозаводством верховой военной лошади на площади около восьмисот тысяч десятин и с шестьюдесятью тысячами поголовья. Помимо этого Задонская степь давала триста жеребчиков ежегодно войску Донскому для коноплодных табунов, 150 лошадей для казачьих офицеров и до шестидесяти жеребчиков получали для улучшения поголовья Сибирское и Астраханское казачьи войска, не считая Пограничной стражи.

Газеты отмечали: «Задонская лошадь и Орловский рысак на Всероссийской выставке 1910 года в Москве были нашей национальной гордостью».

Составители альбома, посвященного выставке, не преминули заметить: «к счастью выставку посетили англичане, похвалили наше родное, русское, от которого мы с таким упорством отворачиваемся и тем открыли нам новые горизонты».

Англичане – мировые законодатели в коневодстве. Скачки на Альбионе известны с VII века. Уже более двухсот лет английская чистокровная является лучшей лошадью в мире. В XVII веке в Англии было уже не менее двадцати двух скаковых митингов. А в 1740 году Парламент нашел нужным регламентировать скачки. Атаман Платов привез из Англии пять чистокровных жеребцов на Дон. Прилив английской высокородной крови

повлияло на развитие донской породы. Уже двести лет мы знаем строго установленную родословную английской чистокровной. Этих лошадей никогда не унижают клеймом. Номер ей татуируют на внутренней стороне губы. Английскую чистокровную никогда не подвергают искусственному осеменению. Английская чистокровная никогда ни с какой породой не скрещивается, а выводится только «в себе», по научному, методом «инбридинга». Беспорядочное скрещивание – смерть любой породы и удел низкорожденных.

Орловская и донская породы, как и все высокорожденное, понесло страшные потери во время гражданской резни, голода и разрухи. Но самые непоправимые потери порода понесла от советского скрещивания. Безродным улучшателям внушили, что скрещивание дает здоровое потомство. Между тем все велики породы в мире, не только в коневодстве, получены путем инбридинга, то есть близкородственного скрещивания. По формуле селекционеров: «Тесный инбридинг и жесткий отбор».

Казаки начали свое историческое бытие, судя по былинам, за много веков до Батыя. Они сразу же проявили себя как наступательное религиозное братство и ответ на разорения и пожары степняками русских окраин. Даже после страшных истреблений казачества в XX веке, они и по сей день остались самой православной частью русского народа, сохранив свой духовный тип и уклад. Ярость казаков всегда была лишь ответом на полон и бесчинства ордынцев. Карамзин упоминает «азовских» казаков, «которые в течение XV века ужасали всех путешественников в пустынях харьковских, воронежских и в окрестностях Дона». В том веке казаки давно уже обжили все южные рубежи Московского государства, особенно в княжестве Рязанском, которое клином врезалось в степь клинками своих «рязанских резвцов», которых никогда не покидал дух Коловрата. Атаман Платов закладывал свои конные заводы не на пустом месте. Посланный Петром I исследовать Дон и Воронеж, К. Крейс доносил царю в 1699 году о казаках: «весьма прилежно наблюдают конские и верблюдные заводы».

В 1705 году по царскому указу донские казаки выставили под Астрахань десять тысяч человек конницы и пехоты. В Персидском походе Петра I уже участвовало двадцать тысяч конных казаков. В 1801 году в поход на Индию Павлом I было отправлено 20 тысяч казаков с 44 тысячами лошадей. Донские лошади выдержали все тяготы похода. Дончаки становились основой конного состава других казачьих войск.

Эстетической, боевой и религиозной вершиной тысячелетнего казачества стали формирования Императорской казачьей лейб-гвардии. Старейшее Всевеликое Войско Донское поставляло два полка лейб-гвардии, а именно казачий «Имени Его Императорского Величества» и «Атаманский Его Императорского Высочества Наследник Цесаревича». Они входили в сводный лейб-гвардии казачий полк, куда входили представители всех других казачьих войск. Венцом, мистическим и боевым, явления в мир казачества стал Собственный Его Императорского Величества Конвой. Основан в 1811 году. Позже, Император Николай I поручил графу Паскевичу-Эриванскому сформировать из наиболее отважных казаков – Кавказских линейцев – полуэскадрон для Государева Конвоя. В 1867 году Императорский конвой был развернут в Кубанский и Терский эскадроны по две сотни в каждом.

Лермонтов назвал черкеску «лучшим в мире битвенным нарядом». Казаки взяли черкеску «с бою», по самому бесспорному в мире праву – праву победителей. Ядром казаков как Дона, так и Кавказа были староверы – самые религиозные казаки, и потому самые бесстрашные. Старовером был, кстати, атаман Платов.

Повседневная форма конвойцев – синяя черкеска с красным бешметом. На параде – красная черкеска с белым бешметом. Наборный пояс с кинжалом, револьвер и шашка. В газырях на груди мельхиоровые гильзы. Конвойцы, стройные и лихие, вызывали неподдельное восхищение окружающих и особенно царских детей. Конвойцы были единственной охраной, допущенной во внутренние покои царского дворца. Казаки дежурили всю ночь, сменяясь. Чтобы не тревожить сон своих подопечных, они на ночь одевали мягкие бесшумные сапоги. Казаки играли в свободное время с царскими детьми

и становились как бы частью большой Царской Семьи. Собственный Его Императорского Величества Конвой на рослых породистых лошадях, в алых черкесках, сверкая оружием и боевыми наградами, сопровождая своего Верховного Атамана и Помазанника Божия, Царя с августейшей семьей, являют перед нами не только Вершину православного Русского выезда, но и литургическое действо, вобравшее тысячелетия религиозных переживаний, труда и битв.

В 1916 году Императрица Александра Федоровна писала Царю в Ставку: «...мы в восторге, что ты видел нашу сотню».

В 1911 году, когда в Царском Селе отмечали столетие Императорского Конвоя, станичное коневодство Дона возросло до 80 тысяч голов. Помимо них в казачьих станицах содержались еще конно-строевые табуны. Существовало и подворное коневодство, вместе насчитывавшее еще 65 тысяч голов. Кони с Дона шли в кавалерию, Пограничную стражу, в артиллерию.

К тому времени заводы казачьих атаманов переходят в руки вчерашних барышников: Корольковых, Пишвановых, Супрунова, Подкопаева Михайлова, Букреевых.

Большая часть коневодства располагалась в Сальских степях. Эти степи один путешественник назвал «латифундиями дьявола». Летом от страшной жары горят травы. Дуют с востока «астраханские» ветры. Пастбищный период 215 дней. Стойловое содержание 150 дней. Зимы малоснежные, с лютыми морозами. Основным источником воды – колодцы. В степи ковыль, степняк, пырей, чабрец, костер. Табунное коневодство было сосредоточено исстари в степях Дона и его притоков Сала и Маныча.

Когда в 1919 году Белая Армия откатывалась, коннозаводчики перегнали свои табуны на Кубань и к побережью Азовского моря. Большая часть лошадей там и погибла от бескормицы и болезней. Лошади делили участь народа.

Уже в 1920 году Буденный велел из Первой конной армии и по всем хозяйствам отбирать лучших лошадей для донских военных конных заводов и размещать их в имениях и заводах старых хозяев. Из командиров Первой конной выделили руководителей заводов.

Потери в высокородном поголовье были ужасающими. Исчез целый ряд знаменитых пород лошадей. Навсегда утрачена лучшая русская верховая лошадь – орлово-растопчинская. Но армия как всегда, требовала созидать. Буденный занялся восстановлением коннозаводства и породы с неукротимой энергией. Вникал во все мелочи. Знал поименно всех табунщиков. Начинать приходилось с разорения. Даже не верилось, что на выставке 1910 года тридцать Донских коннозаводчиков получили медали, а в 1912 году дончак Тимур выиграл в Петербурге Императорский приз на скачках у чистокровных соперников. Центром конезаводства была станица Великокняжеская, ставшая «Пролетарской».

В начале 80-х годов ушедшего XX века сбылась мечта всей жизни автора этих строк, а именно прокатиться в Сальских степях с табунами последних почти диких донских лошадей на непаханых выгонах и побывать на всех конных заводах Дона. Довелось пожить и в личной резиденции Буденного, которая представляла собой просторную одноэтажную мазанку с земляным полом и даже с зеркалом в прихожей. Директора конных заводов были в звании генералов при Буденном. Их заместители, главные зоотехники в обиходе «начконы» (начальник конной части) в звании полковника. Начконы по преданности своему делу, уму, реализму со здоровым фанатизмом – один из самых интересных типов российской жизни.

Старый конюх Иван Иванович Галиченко рассказывал, как встречали Сталина, Ворошилова, Буденного, ехавших в 1933 году через донские степи. Он насчитал 18 автомобилей. Был год 33-й, страшного голода. Вдоль дороги, чтобы показать богатство совхоза имени Буденного были согнаны стада коров, отары овец, косяки лошадей. Совхоз Буденного по сравнению с соседями был «раем». Здесь давали в сутки на кормильца триста грамм хлеба. У соседей ни грамма.

Первого мая 1936 года впервые после 1917 года сводная казачья дивизия Северо-Кавказского военного округа прошла на параде на Красной Площади. В Кремле в тот же день восемьдесят казаков удостоились приема у Сталина. В Берлине накачивал мускулы Гитлер и было не до рассказывания. На дончаке жеребце «Символ» десять лет до войны принимал парады Ворошилов. Жеребец «Софист» был под Буденным, полным георгиевским кавалером.

Гальченко рассказывает об исходе 1941 года. Тогда пыль закрывала горизонт. В тыл от наступающих немцев все хозяйства гнали свои элитные стада. Только у одного конного завода Буденного с филиалами шло 25 тысяч голов. Казалось, вся Русь снялась с места и двинулась в Азию по великому поясу степей. Ржание лошадей, блеяние овец и мычание коров сливались в один первобытный вой. Пыль до неба. Шли днем и ночью отборные стада в зареве пожаров. На замыкавших шествие табунщиков из камышей нападали банды калмыков. Табуны угоняли, людей убивали. Через Волгу переправлялись на баржах. Берегли жеребцов. Через реку Урал кобыл пустили вплавь, жеребцов паромом, чтобы не подрались. Жили в целинной степи в землянках. До Урала – говорит Иван Иванович – и еще на Урале видели друг друга и стада и табуны. Как миновали Урал, Великая равнина поглотила всех. Расстались, разбрелись и исчезли из виду.

Когда вернулись со стадами поредевшими домой – многих наградили за этот переход боевыми орденами. Самому Гальченко орден Красной звезды вручил лично Буденный.

В стране не было ни одного убыточного конного завода. Причину не осмыслили до сих пор ни в низу ни наверху. Все дело в селекции. Принцип хозяйствования и жизни в племенном хозяйстве есть подбор и направленный отбор. Порода всегда прибыльна. Как говорил в Сальской степи знакомый начкон:

– Не будет у них ни молока, ни прибыли, пока и зоотехник и доярка не будут знать кто отец коровы.

Главными врагами породы после смерти Сталина стали оттаявшие в гнилой оттепели душегубы, вроде Хрущева и его подручных. Приказ был: «элитные стада под нож». Зоотехники прятали по логовам от властей лучший в стране крупный рогатый скот, степной (калмыцкой) породы, где каждый бык весит не меньше тонны.

Также как и орловский рысак, донская порода считается чистопородной. Не путать с чистокровной. Чистопородна лошадь, которая имела прилитие чистокровной для коррекции свойств. Это прилитие затем поглощается.

В мире только три породы считаются чистокровными – это английская, самая мощная, затем арабская и ахалтекинская. Все три породы произошли из одного источника – это арийские лошади Нисейской равнины в Мидии. Часть мидийцев, оказавшись с лошадьми на территории нынешней Туркмении в период расцвета Мидийского царства, даже равнину назвали в память о своей родине – «Нисейской» (около нынешнего Ашхабада). Что до арабов, то они были верблюдоводами и до античного времени вообще не видели лошадей. В Аравии нет даже условий для коневодства. То, что называли «арабской» лошадью – на самом деле мидийская порода, которую после похода Александра его преемники селевкиды-македонцы продолжали разводить в Сирии на конных военных заводах близ Антиохии.

Арабам эти лошади достались в VII веке после исламского завоевания Сирии и Мидии, то есть нынешнего Курдистана. Они же, арабы, по первому на их пути мидийскому племени кордов стали всех мидийцев именовать кордами. А лошадь мидийскую на западе стали звать «арабской», как те же мидийские лошади именовались «персидскими» по имени царства. Именно этих золотистых и рослых лошадей, посвященных мидийцами солнцу, ногайцы получали веками из Ирана (Ширвана, Карабаха, Мидии) и под именем «персидских» по 50 тысяч пригоняли ежегодно в Москву до XVII века включительно. Часть этих лошадей для своих нужд и заводов отбивали у ногайцев казаки. Но теперь сами казаки звали ее «ногайской».

Каждая из трех мировых чистокровных пород обладает при наборе благородных качеств и одним главным доминантным свойством.

Для английской чистокровной доминантой является резвость. Англичане, со свойственным им здравым смыслом понимая, что лошадь создана для бега, довели это ее качество до возможного предела. Английская чистокровная создана для победы на скачках, для финишного столба. Скорость сформировала и экстерьер английской лошади.

Арабская лошадь при всех прочих качествах создавалась специально для аристократического выезда. Ее доминанта – это красота. У нее особо грациозный шаг, благородные линии и грация. Граф Орлов за большие деньги приобрел арабских лошадей для своего завода. Арабская лошадь «Сметанка» одна из предков рысака.

У ахалтекинца, при внешних безукоризненных формах, доминантой является выносливость. Мидийцы, выводившие ее в сухих степях и полупустыне позже были тюркизированы монголоидными степняками-тюрками и стали именоваться туркменами. Только четыре кордских ханства сохранились на востоке Ирана рядом с туркменами до 30-х годов XX века. Ахалтекинец неприхотлив, верен хозяину и неутомим. Пустыня как бы высушила его. Туркмены и сейчас выводят ахалтекинцев в барханы, чтобы лошади «покупались» в горячих песках. Ахалтекинец охотно катается в песках, как наши лошади любят барахтаться на зеленом лугу.

В казацкой станице довелось быть свидетелем свадьбы. Кавалькада «Жигулей», обвешанная разноцветными пузырями в форме надутых презервативов, с гудками колесила по станице. Когда они остановились, я спросил у группы слегка захмелевших парней, почему бы им, казакам и работникам знаменитого конного завода не сопровождать свадьбу верхами на породистых дончаках. Потомки доблестных казаков посмотрели на меня с ненавистью как на человека, который хочет их унижить и вернуть в дикость или каменный век. В этой же станице я беседовал с начконами, фанатично преданными лошади и особенно донской породе, которую здесь называют «буденовской».

Реакция молодых станичников на «жигулях» говорила о коренных сдвигах в мировосприятии потомков казаков. Их деды и отцы в 1945 году одновременно с танковыми армиями в составе конных корпусов перешли границу Третьего рейха и напоили коней из Шпрее. Тогда пели: «едут, едут по Берлину наши казаки». Утрачен не только дух Императорского конвоя, что вполне объяснимо после страшного катка репрессий. Но утрачены и кругозор, и осанка и предания тысячелетнего всадничества и русского выезда. Взамен приобретены навыки и запросы таксопарка и водил.

Шофер, вцепившийся сгорбившись в баранку, пришел на смену всаднику.

* Евгений Сергеевич Боткин был награжден за отличия против японцев офицерским боевым орденом Св. Владимира IV и III степени с мечами. Отец его С. П. Боткин состоял лейб-медиком Императоров Александра II и Александра III . Боткин добровольно последовал за Царской семьей, оставив двух своих детей.

3. РЕЛИГИОЗНЫЙ СМЫСЛ ВЫЕЗДА

Теперь, в начале нового века, в России почти тридцать миллионов автомобилистов. На выборах в Думу 2003 года появилась даже кучка хитрецов, назвавших себя «партией автомобилистов». Они даже по телевидению не скрывали своих планов. Обещали с помощью импорта чужих машин удушить отечественную автомобильную промышленность. Обольщали развесивших уши, как им казалось, дураков заменить плохие родные на хорошие иномарки. «Голосуйте за своих» – завлекали они автовладельцев, которых коммунисты стыдливо, из ненависти к частной собственности, именовали «автолюбителями». То ли «своих» оказалось мало, то ли избиратель понял, что не все «свои» это наши, но певцы иномарок куда то сгнули. Здесь в пору вспомнить «они вышли от нас, но не наши» (1 Ин. 2, 19).

Но тем не менее «партии автомобилистов», точнее «партии иномарок», нельзя отказать в реализме. Они знали, что общество, выбравшее «пепси» давно заражено похотью к чужому, которое у нас сравнимо только со слабоумной тягой к эстраде. Показали ведь не раз из Приморья, как кувалдами разбивают «жигули», а другого старого жигуленка, измотанного бездорожьем, сбрасывают с вертолета и разбивают о родную землю. Почему бы после этого партии автомобилистов не рассчитывать на бешенный успех?

В каждом автомобиле около восьми тысяч основных деталей. Иной водитель чувствует себя в своем автомобиле как в родном доме. Он привязывается к своей машине как к живому организму. Это чувство хорошо известно морякам, с их привязанностью к родному кораблю. Бессознательно автомобилист чувствует, что все восемь тысяч деталей прошли через огонь на его отечественных заводах и испытали тепло рук его соотечественников.

Знакомый предприниматель скромного достатка купил новую «Волгу». Поставил на нее дизельный двигатель, литые диски, хорошую резину. На замечание мое, что за такие деньги он мог бы купить неплохую иномарку и не знал бы забот. Хозяин «Волги» возмущенно заметил:

«Да никогда не сяду в иномарку. Как я на ней появлюсь в родной деревне? Одни засмеют, другие за глаза обзовут вором. Не могу объяснить, но мне стыдно ездить в иномарке по проселку. Исходил в детстве босиком. А теперь чужими колесами...»

Ему стыдно. А вот иерархам въезжать на «инославных» машинах в святую ограду церкви не стыдно. В отличие от паствы, им ведом магизм мира и религиозность труда. Собор прославил новомучеников. Доводилось видеть фотографии в котлованах при строительстве домен, плотин и заводов. Почти все на снимках чистые крестьянские дети в лаптях. Зимой они вырезали карманы из брюк и шили из них варежки. А в войну их удел бараки-ночлежки. Голод. Подростки и женщины в холодных цехах. Два поколения святых новомучеников создали каждую из восьми тысяч деталей автомобилей. Эти машины святые. Но иерархи отвергают их, предпочитая родным, по сути священным, автомобилям иномарки супостата.

Водитель в безукоризненной иномарке почти робот за рулем. Наш человек в отечественном автомобиле механик-профессор. Он свой «жигуль» соберет и разберет. Он при родном «жигуле» прямо-таки «левша» в вечном творчестве и добычании деталей. Как говорит мужественная английская поговорка – «проверяйте себя каждый день, не перестали ли вы радоваться трудностям». Хозяин «жигуля» и «Волги» от количества трудностей – самый жизнерадостный водитель на свете. За ним будущее. Хозяева иномарок исторически обречены на деградацию. Все исторические народы сошли со сцены из-за комфорталюбия, изнеженности и любви к чужому.

Это не значит, что мы примиримся с плохими автомобилями, тихоходными железными дорогами и пустыми цехами вчерашних авиационных гигантов.

В светлую и вечную память новомучеников из котлованов, создавших все заводы, в память миллионов беспаспортных крестьян-подвижников трех святых поколений,

созидавших Святую Русь не как идеал только, а как суровую, чистую и спасительную реальность, мы для новых многодетных и дружных семей призваны создать сверхскоростные магистрали от Атлантики до Тихого океана и лучшие в мире автомобили. Исполним мечту первых русских автомобилистов. В 1910 году, создав Императорскую Автомобильную роту, Царь Николай II стал основателем русского военного автомобилизма.

Было время на Руси, когда любовь к отечественному автомобилю была синонимом любви к родине. Расцвет русского автомобильного дела, которое обещало возглавить мировой автомобилизм, совпал с царствованием Государя Императора Николая II.

В 1896 году Царь вместе с Царицей Александрой Федоровной посетили Нижегородскую выставку и осмотрели первый русский автомобиль, созданный бывшим лейтенантом императорского русского флота дворянином Яковлевым.

Когда в Москве в 1910 году проходила выставка коневодства, поразившая европейцев мощью и размахом, Царь Николай Александрович уже располагал лучшим в Европе гаражом автомобилей, в том числе, фирмы «РуссоБалт», которые не уступали лучшим западным образцам. Россия была на пороге великого Русского выезда во всех сферах жизни и, прежде всего, в автомобилизме.

Русские люди тогда понимали, что их Государю подобает русский выезд, который должен затмить инославные. Россия в царствование Николая II вновь после Петра Великого была на небывалом подъеме. Недруги с тревогой следили за созидательной мощью России.

В конце 1913 года редактор « Economiste European » Эдмон Тэри, произвел по поручению двух французских министров обследование всего русского хозяйства. Отметив потрясающие успехи во всех областях, Тэри дал следующее заключение:

«Если дела европейских наций будут с 1912 по 1950 годы идти так же, как они шли с 1900 по 1912 годы, Россия к середине текущего века будет господствовать над Европой, как в политическом, так и в экономическом и финансовом отношении».

Нигде духовный и умственный подъем в русском обществе не проявлялся столь наглядно и мощно, как в автомобилизме и, пожалуй, в авиастроении. Все понимали, и в первую очередь дворяне-офицеры, что речь идет в первую очередь об обороне страны, которая скоростями призвана преодолеть сопротивление обширного русского пространства. Скоростной транспорт и дороги сосредотачивают оборонный потенциал и как бы сокращают русское государство в шестнадцать раз! Эти расчеты предоставил в свое время Императору-инженеру Николаю I создатель русских железных дорог генерал-инженер Мельников. Государство, не теряя ни пяди земли, для отпора врагу сосредотачивается и уменьшается в 16 раз. Вот почему Император Николай II так спешил ввести в строй Трансиб от океана до океана. Если бы русское общество все было бы повернуто на созидание, а не на революционное самоистребление, то к японской войне стальные пути вышли бы к Приморью, точнее к Русскому Востоку, а не Дальнему, и японцы были бы сброшены в море. История не имеет сослагательного склонения только для дураков. Через сто лет мы стоим перед той же проблемой.

Сегодня 95 процентов вооружения российской армии стоит на автомобильном шасси. Мы обязаны преобладать при наших просторах во всех средствах связи. Японские скоростные поезда набирают уже 580 километров в час на магнитной подушке. В Германии добились пятисот километров в час. Во Франции триста километров в час – рабочая скоростная норма для пассажирских поездов. Только мы все еще телепаемся между Москвой и Владивостоком вместо суток – целую неделю. Совет безопасности должен быть национальным набатом вместе с телевидением в этой сверхжизненной проблеме. Но в сонливом совете безопасности о скуки на лету дохнут мухи, а на дырявые границы давят миллиардные соседи.

Те, кто тащат иномарки, знают на каком шасси стоит наше вооружение.

Вместо того, чтобы балдеть на юбилейных эстрадных концертах и самнамбулически вставать под песню «Офицеры», перепутав певца с Кашпировским,

лучше бы собрались и обсудили проблему границ, детей и русского выезда. Ни одно правительство еще не сбегалось на эстрадные концерты ни у нас, ни в Европе. Кто-то должен эту слабоумную дурь вышибить хотя бы из армии. Ельцин бегаёт на старости лет по мюзиклам. Но теперь это его пенсионное право. Другим - пора заняться делом.

В Соединенных Штатах автопромом серьезно и непрерывно занимается все правительство во главе с президентом. А мы только по эстрадам бегаем с прорехой в границе в десять тысяч верст, да пол армии бросаем с многозвездными генералами в погоню за жалкой шайкой какого-нибудь Радуева. Все масштабы перепутаны из-за воровства.

Выходит, жизнестойкость отечественного автомобильного дела волнует в стране только горстку военных из Генерального Штаба, Автобронетанкового Управления, да заместителя министра обороны по вооружению. Разрушение государства началось с мнимой борьбы против привилегий. Комбайнер из Ставрополя велел ликвидировать правительственную «Чайку». Для верности даже послал офицера КГБ, чтобы тот убедился, что и чертежи уничтожены.

С чего бы такая основательность? «Чайка» была великолепной представительской машиной, не чета этим иномаркам с чемоданным задом. Агенты влияния знали что делали. Они знали, что не в «Волги» заползет номенклатура, а бросится с дрожащими руками к иномаркам.

Во время встречи на Окинаве «большой восьмерки» в 2000 году всем участникам встречи предложили «мерседесы». Только президент США, хотя и саксофонист, сообразил привезти с собой «Кадиллак». Стало быть американец на родном Кадиллаке, немец на Мерседесе, а наш на иномарке. А ведь к этому времени из Чайки мог бы получиться шедевр.

Даже безродный Хрущев, этот новый «Гришка Кутерьма», тот который в «Сказании о граде Китеже и деде Февронии» привел вражеские войска к граду Китежу, даже он, который унизил армию, уничтожил десять тысяч церквей и почти все суворовские училища, резал новые крейсера, давил танками самолеты, закрыл двести провинциальных издательств, отдал политый русской кровью святой Крым злейшим врагам, то есть вскормленной советской властью этнократической мафии, даже этот Никита Кутерьма и тот не посягнул на русский выезд и лично следил за изготовлением представительской правительственной машины.

Брежнев, страстный автолюбитель, собирал иномарки, но ездил на родной машине. Семинарист Коба, мальчиком самозабвенно певший в церковном хоре древней Иберии, сумел-таки привить понятие русского выезда своим согражданам, этническим скопцам – социалистам.

Русский выезд имеет и глубоко религиозный смысл. Церковник в иномарке – все равно что злейший еретик. Глава государства в иномарке – унижает достоинство государства и граждан, именуемых теперь «населением». Видимо, желают напомнить, что они все еще лагерная пыль ГУЛАГа.

Трудно представить себе министра обороны, принимающего на Красной Площади парад, стоя в иномарке. Может быть к этому со временем привыкнет «население», которое уже с пивом бегаёт на Красную священную площадь России полюбоваться нечестивыми антихристианскими радениями популярных эстрадных «лабухов».

Еще более дико для нашего многострадального отечества, когда иерархи в белых клобуках, сановито усаживаются в иностранные автомобили.

Предавшие русский выезд эстрадные демократы с балаганными «ток-шоу» и их правительством, тупо сидящим перед ноутбуками с одинаковыми картинками на экранах, никогда не согреют обездоленных сирот, не укрепят семью, не проложат сверхмагистрالی между океанами и не закроют границ.

Им надо чтобы государствообразующий народ вымирал, а святую Русь наводнили миллионы эмигрантов, челноков, наркоманов и китайцев под музыку поп-бездарей. На востоке говорят: «вор любит шумный базар».

4. ВАХТА ОФИЦЕРОВ

Вахту русского военного выезда со времен Чернобыля и до сего дня держит российский офицерский корпус всех силовых ведомств. В сражении вокруг Чернобыля участвовало двадцать тысяч военных автомобилей – это был тоже выезд на русскую священную войну.

Когда мы возвращались в Цоссен с острова Рюген и повстречали роту тяжелых машин с танками в сопровождении немецких полицейских, тогда мы не сговаривая вышли из машин и невольно вытянулись, мысленно отдавая честь уходящей лучшей армии мира. Тогда она после великого афганского похода доказала, что и после 1945 года лучше русского солдата в мире пока еще никакого нет.

После этого зашел к заместителю Бурлакова по вооружению генералу Шуликову, десантнику и афганцу и попросился на автомобильные курсы. Через неделю меня зачислили в Бранденбургскую автомобильную школу, кстати лучшую во всей советской армии. Школа располагалась со своими полигонами на окраине Бранденбурга в добротном военном городке благословенных кайзеровских времен. Городок держал в образцовом порядке полковник... – начальник школы.

В Бранденбургской школе еще раз удивился какое сложное и интересное явление военный автомобилизм. По разнообразию типов машин – это целая сложная цивилизация. Народ из-за секретной оторопи ничего о ней не знает. А коли ничего не знает – значит нечеловеческие усилия и подвиги на этом поприще не питают национальное самосознание и достоинство. Также были засекречены от народа великие прорывы в авиаракетной сфере и подводном флоте.

Этот ресурс не работает на народную гордость до сих пор. Вместо этого гоняют попсу с дрыгалками на эстрадном гребешке или же хохочущие рожи на юморных концертах.

Еще менее известна вахта офицеров, которые десятилетиями удерживают лидерство нашего танкового и военного автомобилизма в мире. Они в свою очередь – часть великих вооруженцев, неведомых широким слоям народа, причем даже самым образованным из них. Поразивший мир своей дерзостью и мобильностью бросок наших десантников в Косово проходил не на иномарках. По-хорошему, все автомобили, участвовавшие в косовском броске должны были найти свое место в замечательном музее отечественного автомобилизма в Рязанском Военном Институте. Руководит музеем последний начальник Бранденбургской автошколы полковник ... У входа в Рязанский Военный Институт на пьедестале боевые машины. Но на самом деле на пьедестале должен быть отлитый в бронзе старший лейтенант Сергей Полежайкин, выпускник училища военной поры. Он погиб в 1944 году в Восточной Пруссии у Мемеля (Клайпеда), около любимого города Прусских королей.

Рязанское училище выпускало в войну офицеров-мотоиклистов, командиров разведывательных взводов для танковых дивизий. Это вам не нынешние раскормленные «байкеры», жрущие пиво «с горла» и пугающие обывателей в провинциальной Америке. Русские мотоциклисты в войну – это отважная танковая разведка на сверх переднем крае. Герой советского союза старший лейтенант Полежайкин принял неравный бой и навечно зачислен в списки первой роты училища. При выпуске на плацу училища все машины из автомобильного музея под чарующий вальс движутся как бы в танце, делая автомобильные «па», сходясь и расходясь. Изящные «эмки» танцуют с «полторками», прошедшими «дорогу жизни» к блокадному Питеру.

Вооруженцы выдержали испытание великим афганским походом, поразившим мир мужеством и самоотверженностью своих солдат. Они вернулись из-за Гиндукуша особым братством, которое выше национальных различий. Только русский солдат способен сплотить такое братство.

Нынешний начальник Главного Автобронетанкового Управления министерства обороны генерал-полковник С. Маев в Афганистане воевал заместителем командующего 40-й армии по вооружению. Там генерал Сергей Александрович Маев вместе с нынешним начальником тыла вооруженных сил генералом армии В. Исаковым и начбоем, будущим командующим 40-й армии генералом В. Дубыниным не уходил с передовой. Таков был принцип Дубынина, нашего великого послевоенного генерала: «В бой идут первые лица». В одной из переделок генерал Исаков и получил свои двадцать ранений.

После афганской закалки генерал Маев, как вооруженец, оказался на первых ролях в армии. Он возглавил, наконец, автобронетанковое управление. При советской власти только одна эта должность приравнивалась сразу к нескольким министерским постам. Его предшественник в войну генерал Федоренко из этого же кабинета управлял рядом общегосударственных отраслей и был заместителем самого Сталина. Вот на этой должности генерал Маев превзошел всех своих предшественников, ибо ему выпало время смуты, воровства и шатания. Генерал Маев не только сохранил танковую отрасль и военный автомобилизм, но даже укрепил их, придав им новый импульс. Маев из неистребимого племени скромных народных самородков, на которых с былинных времен и держится Русь.

До войны и после нее автомобильное управление было самостоятельным главком министерства обороны, со своей историей, традициями и героями, ревниво оберегавшими свою особость и только им одним присущий размах. Заместителем генерал-полковника Маева является генерал-лейтенант Николай Григорьевич Ковалев. Последний является истинным военным автомобилистом, обладающим энциклопедическими познаниями в своей области и может быть одним из самых осведомленных эрудитов в бронетанковом деле. Генерал-лейтенант Ковалев также является доктором технических наук и не из тех, которые теперь пекут ученые степени как пироги. Генерал Ковалев защищался в самом МВТУ имени Баумана, бесспорно вот уже столетие лучшим в мире техническом ВУЗе. Оппонентом Ковалева был академик РАН Константин Сергеевич Колесников, выдающийся математик, окончивший до войны Ярославский индустриальный техникум и поступивший в МВТУ. Но почти всю войну ему пришлось воевать на «дороге жизни» на автомобилях, где водители выступали в роли смертников.

Колесников после войны вернулся в МВТУ капитаном автомобильной роты. Аспирантуру он закончил чуть ли не за год по «автомобильной» теме. О необыкновенных дарованиях Колесникова заговорили сразу после его защиты. Генеральный конструктор Королев уговорил перейти к нему. Под руководством Королева Колесников стал доктором наук и академиком мирового класса, обеспечивая математически полеты ракет. Колесников много лет возглавлял в родном МВТУ кафедру теоретической механики. Будучи уже академиком он целый семестр ездил в Ярославль читать лекции в своем техникуме. В Колесникове есть что-то от героев Андрея Платонова с их гениальной простотой и подлинной народностью.

Генерал Ковалев под стать Колесникову по типу подвижничества. И он и генерал Маев, и академик Колесников, и лейтенант-мотоциклист Сергей Полежайкин – все дети крестьян, питавших веками русское дворянство, все они природные «деревенщики», которых проглядели литературные «деревенщики». Они не разглядели целое русское поколение, чья религиозная энергия перелилась во внецерковное служение России. Русское военное автомобильное дело основал Государь Николай Второй. Официально временем рождения военного автомобилизма считается май 1910 года – день создания Императорской Автомобильной Роты. Руководил ротой генерал Секретев из донских дворян. Даром, что название рота, но организация это сильная и общеармейская. Секретев держал в руках все военное автомобильное дело в России. В его же роте косил от фронта поэт Маяковский, куда он устроился по блату. Начинался якобы «серебряный век», но серебра в нем было столько же, сколько золота в бочке золотаря.

Можете ли вы себе представить «косящего» Державина, Батюшкова или Лермонтова? Когда в автомобильной роте косил Маяковский, в то же самое время косил Есенин в роли санитаря в Царском Селе. Николай Гумилев воевал тогда как и поэт Сергей Бехтеев, певец святой Царской Семьи. После февраля 1917 года Маяковский явился в автомобильную роту в сопровождении матросов с бантами и «братишки» увели куда-то генерала Секретева, который не любил косящих поэтов. Более никто генерала не видел. Но Секретев остался в истории как выдающийся деятель и практический создатель автомобильного дела, которому скоро будет сто лет.

За это время российское военное автомобильное дело выдвинуло много замечательных деятелей, но самым крупным из них называют генерал-полковника Смирнова, героя социалистического труда. Скромным военным генералам звание Героя Соцтруда давали в исключительных случаях, а генерал Смирнов, возглавивший автомобильный главк как раз из таких подвижников.

Генерал-лейтенант Ковалев неизменно приглашает Смирнова на все юбилеи и держится с сыновней почтительностью. Генерал Ковалев начинал службу в Забайкалье в составе Ракетных Войск Стратегического Назначения. Дослужился до начальника автослужбы ракетной армии. Суровее этой школы нет на земле. Там в палящий зной и любые морозы волжанин Ковалев служил воеводой русского сверх выезда. Все видели по телевизору как из ангаров выезжают грозные ракеты на семиосных машинах. Таких автомобилей больше в мире нигде нет.

Это вершина русского выезда.

До Москвы генерал Ковалев побывал начальником военного НИИ в Бронницах под Москвой.

За столетие русский военный автомобилизм выделил трех выдающихся деятелей, с именами которых связана целая эпоха в становлении отечественного военного автомобилизма – это генералы Секретев, Смирнов и Ковалев.

Если генерал-полковник Маев – бесспорно самый выдающийся начальник автобронетанкового управления за всю историю, то генерал Ковалев такое же значение приобрел в автомобильном деле. Оба они, вместе с такими вооруженцами, как генерал-полковник Митюхин, удерживали Россию в годину самых тяжелых испытаний последнего десятилетия. Генерала Секретева поддерживал Император, генерал Смирнов опирался на ЦК партии и мощь сверхдержавы, что до генералов Маева и Ковалева, то они опирались только на личное достоинство и память о поколениях воевавших отцов. И они выстояли. А с ними выстоит и Россия.

XXX

Вор не любит пафоса. Он ненавидит все возвышенное. Это мешает воровать. По ящику сказали, что чуть ли не шестьдесят процентов граждан России относит себя к среднему классу. На самом деле средним классом в их понимании у нас в стране и не пахнет. Вороватый не может быть средним классом, ибо средний класс – это становой класс, как бы хребет державы. Не может быть вор хребтом ни в каком государстве. Говорят, позвоночник – центр жизни. И справедливо говорят. Может человек выстоять с гнилым позвоночником? Так и государство и армия. В армии любой средний класс всегда был унтер – офицерским и старшинским составом. Потом их подняли до уровня прапорщиков, к сожалению. Видимо, хотели как лучше. Прапорщик, как-никак был в старину первым офицерским чином. И сейчас во флоте и армии много достойных прапорщиков, особенно на переднем крае и в десанте. В переводе на современный русский язык «прапорщик» означает «знаменосец». Вот этот знаменосец и понес все что плохо и хорошо лежит, сгнил хребет армии. Что вынуждена была сделать армия? Тяготы, которые несли в армии старшины и прапорщики, она переложила в основном на плечи лейтенантов, не прибавив им ни оклада, ни достоинства. «Прапора» стали в армии весьма опасным и гнилым балластом, а не хребтом. Причем, балластом, перед

которым заискивают старшие офицеры. Когда гниет армия, на первый план вылезают не комбатанты передовой линии, а порученцы, адъютанты, финчасть и тыловики. Они лоснятся, ходят важно, хамят всем, кроме первого лица в своей части.

Я и сам знаю много хороших прапорщиков в десанте, погранвойсках, в морской пехоте, не только хороших, но прямо доблестных солдат. Но общей картины это не меняет. Хребтом армии стал младший офицерский состав. В целом это укрепляет армию и флот. Только обер-офицерам, как их называли еще недавно, необходимо достойное их значению отношение.

Что до гражданского общества, то нашего обалдуя уверили, что деньги не пахнут и решают все. Плебей почувствовал, что надо метнуться в сторону нахавших. Быть бедным стало нестерпимо стыдно. Все повалили записываться в средний класс. Это форма помешательства, склонность к которому продемонстрировал бессмертный Кашпировский. Его клиенты балдеют теперь на эстрадных концертах – этого вороватого «среднего» класса. Таков итог трех поколений совковой жизни с обрезанной памятью, без частной собственности, без религии, без национальных начал.

В этой страшной трясине Россию спасла офицерская вахта, вахта лучших мужчин, и их жен и детей.

Пройдите по Москве и посмотрите, какие автомобили припаркованы у военных академий и, прежде всего, у Академии Генерального Штаба, ФСБ и Пограничной службы. Ни одной иномарки, только отечественные машины. Иной хитромордый тут взвизгнет, что они рады бы поменять на иномарки, да кишка тонка. Должен огорчить гоготуна из КВН. Не то чтобы все офицеры академии кристальные рыцари с крыльями, будь оно так, откуда взялись бы перебежчики вроде Резуна, но тенденция просматривается. Действует неписаное, но действенное правило. Настоящему русскому офицеру не подобает ездить в иномарке, разве что для маскировки, чтобы запутать врага.

С тех пор как существует человеческое общество, не было создано нравственных категорий, которые превзошли бы рыцарский обет нравственно – духовных орденов с их клятвой послушания, бедности, целомудрия. Эти категории неотменимы и только благодаря им Европа со времен Крестовых походов духовно и культурно возглавила мир. Сегодня эти принципы чести не действуют в Европарламенте, потому их Вавилонские сборища и столпотворения обречены.

Настоящие офицеры и монахи всегда испытывали родство и взаимное тяготение. Мы были свидетелями этой духовной солидарности на примере одного из самых великих наших иерархов недавно преставившегося владыки Питирима (Нечаева) митрополита Волоколамского и Юрьевского, много лет окормлявшего цвет нашего офицерского корпуса.

Дворянство, категория по сути вечная, и в наши дни еще раз показало свою внесловность. Российское Дворянское Собрание и его предводитель князь Голицын знают, что черпать новые кадры можно пока только в офицерской среде. «На Руси дворянин, кто за многих один» – отмечала верно народная мудрость. Сегодня дворянина можно узнать внешне по выезду. Имеется ввиду осознанный выбор экипажа. Не либерал Похмелкин на выборах в думу должен был обращаться к 30 – миллионной армии автомобилистов, бесспорно, самой жизнеспособной части общества, а объединение «Родина», но у них нет похмелкинской политической интуиции, которую забивает какое-то комсомольское самодовольство и полунаменклатурная оторванность от жизни.

Рыцарский обет не отменим во веки веков. В противном случае выродится и зачахнет сама жизнь и превратится в говорильню еврокастратов из Страсбурга или Брюсселя. Монашеское целомудрие только мирянин заменит на верность правде и непоколебимой честности, здесь речь о целомудрии совести.

Какой-нибудь московский парниша наворовал и в иномарку. У генерала жена – генеральша. У вора – видимо, вориха или воровша.

Сколько сейчас ворих в иномарках путают уличное движение с плебейской надменностью на лице.

Сами генералы Маев, Ковалев и их офицеры ездят на жигулях и волгах, при скромных окладах. Хотя у них под началом пол-миллиона автомобилей. Мы уже говорили, что практически все оружие вооруженных сил, все артиллерийские системы – на базе автомобильных шасси, вместе с боевыми машинами десанта, пехоты и морпехов, разведки и связи.

Чтобы ракетоносец ТУ-160 или СУ-27 взмыли в небо, к ним должны предварительно подъехать до 30 машин различного назначения, и все они тоже под неусыпным вниманием главного Автобронетанкового управления (ГАБТУ). Все 500 тысяч машин не только обслуживаются и контролируются ГАБТУ, но ведомство генерала Маева ведает их от чертежей и испытаний до поступления в строй. Без ГАБТУ, условно говоря, флот и армия были бы мертвы – их хватил бы тотальный паралич, полная недвижимость.

Все довоенные достижения в русском автомобилизме, а кроме именно русского автомобильного дела никакого другого не было, связаны с личной деятельностью Сталина. Как не относиться к вождю, но от этого не уйти. Сталин был не только в буквальном смысле генеральным режиссером всех фильмов, но и генеральным конструктором основной военной техники. Все модели танков и автомобилей он принимал лично в Кремле, под Иваном Великим. Духовные токи Кремля видимо сильно воздействовали на князя Нижарадзе, как Сталин называл себя в бытность партийным боевиком. Есть свидетельства, что он не покинул Москву после того, как ему ночью явился князь Даниил Московский.

Видимо никогда до Второго Пришествия никто не узнает о том духовном преображении, которое испытал князь Нижарадзе – самый одинокий человек на земле с его непостижимой миссией. Тайну сердца Кобы постигал видимо только архиепископ Антоний * (в миру князь Давид Ильич Абашидзе). Князь Абашидзе служил инспектором Тифлисской духовной семинарии когда там учился пламенный семинарист, которому он посылал в карцер еду сверх положенной нормы. Видимо они обладали родством душ. В 1914 году князь Абашидзе в сане епископа Таврического и Симферопольского поступил на корабль рядовым священником. В 30-е годы Сталин велел не трогать архиепископа, принявшего схиму с именем Антоний. Святой архиепископ Антоний до кончины молился за душу одинокого князя Нижарадзе в Москве. После смерти Сталина святейший Патриарх Алексий, за границей услышав упрек, что тот отпевал безбожного вождя коммунистов Сталина, ответил: «Я служил не за безбожника».

Дух начала XX века с его тягой к «евангелию техники», по словам Андрея Платонова, захватил всех. И лучше самого Платонова никто не уловил это неуловимое движение духа в обществе, которое он готов был принять за зарождение нового религиозного сознания: «Величину напряжения электрического тока, как личную страсть воспринимают» (Платонов, «Фро»). Внецерковное религиозное сознание светится и в его рассказе «Броня».

Сталин при всем своем холодном прагматизме, занимался техникой не без юношеской страсти.

В 1945 году войска в Германию вводил Сталин, на технике, которая целиком была делом его рук, как верховного конструктора и творца заводов.

Берлин брал Жуков и стал первым командующим группой войск в Германии. Именно он в бытность министром обороны, даст новый мощный импульс русскому военному автомобилизму.

Эпоха Сталина и время Жукова, которого вызвал в Москву Сталин незадолго до смерти, прошли через жизнь нашего выдающегося военного конструктора Виталия Грачева, человека платоновского типа. В начале мы говорили о всадничестве. Жуков соединил всадничество с атомным веком. Он двадцать лет провел в седле, а министром

создал и первый спецназ для новых войн, и военную технику для боя в условиях радиации.

Виталий Грачев сын главного бухгалтера Транссиба, родился в Томске в 1903 году. В двадцатых годах, не смотря на блестящую успеваемость, исключен из Томского технологического института после третьего курса за непролетарское происхождение. Он и в институте подрабатывал в студенческих артелях грузчиков в пароходстве. Дух времени, набранный еще до 1917 года, держал на своих потоках крылья молодых. Грачев конструирует свой планер, летает на самолетах, получает в 1924 году водительские права и служит в армии автомехаником.

В 30-х года самородком выдвигается в ведущие конструкторы военных внедорожных автомобилей. Сам конструирует и сам испытывает на многотысячных пробегах по бездорожью.

К 1937 году государство затратило много средств на создание грузопассажирской «трёхоски» на базе «эмки» (ГАЗМ-1). Руководил проектом Грачев. Накануне сдачи в серию после испытаний он понял, что направление это тупиковое. Виталий Андреевич набрался мужества и в письме Ворошилову признался, что ГАЗ-21 не имеет будущности. Тем самым он по тем временам подписывал себе приговор. Могли тут же «пришить» вредительство. Грачев прямо заявил наркому обороны, что будущее за полно приводными автомобилями (4x4) и сослался на успех фирмы «Форд». Грачев просил купить такую машину в США для изучения. Грачеву ответили, что его заключение доложено по инстанции, а какая может быть инстанция после Ворошилова? Сталин велел купить полноприводный автомобиль в штатах. На завод в Нижний Новгород весной 1938 года прислали полноприводный Форд «Мармон Харингтон» модели Д-2 и требование Самого «сделать подобное».

Грачев был ведущим конструктором по автомобилям высокой проходимости. Главным конструктором на заводе работал прославленный инженер А. А. Липгардт. В том же году за неслыханные сроки в 4 месяца был готов опытный образец мирового класса ГАЗ-6140 с колесной формулой 4x4, с четырехдверным кузовом фаэтон. Карданный вал взят от ЗИС-101, коробка передач от грузового ГАЗ-АА (Полуторки), двигатель Додж Д-5, облицовка радиатора от Эмки. Внешне автомобиль напоминал «Эмку» – был изящен и очень силен – 85 лошадиных сил и развивал скорость 100 км/час. Машину приняли в Кремле, и пять опытных образцов достались маршалам Красной армии.

В Императорской армии автомобили подобного класса назывались «штабными». Для этих целей выпускались специальные офицерские «Руссобалты» европейского уровня. Грачевский ГАЗ-2140 стал предметом зависти наркомов. На нем особенно ярко проявил себя конструкторский гений Виталия Грачева, которому было только 35 лет. К концу 1940 года он изготовил очередной шедевр элегантного внедорожника – ГАЗ-6173, который имел закрытый кузов и шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11. Этот автомобиль прославил имя Грачева. Сделан он был на базе все той же Эмки и предназначался для высшего командного состава. Автомобиль стал признаком высокого ранга. В нем можно было увидеть Ворошилова, Жукова, Тимошенко, Рокоссовского. По проходимости автомобиль Грачева превзошел всех своих собратьев в мире. Даже в начале 70-х натовский джип М-151 не мог еще преодолеть подъемы, которые ГАЗ-6173 брал в 1940-м. В автомобиле Грачева в войну маршал Жуков сделал не одну тысячу километров. Знаменитый водитель Жукова Александр Бучин вспоминал: «По проходимости не было ему равных. Вездеход в полном смысле слова. По грязи, снегу, гололеду шел свободно. Трактора стояли – мы ехали».

Грачевский ГАЗ-6173 выпускался в 1941-1945 годах серийно изготовлено около 200 машин.

Накануне войны в американской печати появилась фотография армейского полноприводного автомобиля «Бантам», взбирающегося по лестнице Белого дома в Вашингтоне. Эта машина стала прототипом знаменитого вездехода «Виллис». Нарком

тяжелого машиностроения Малышев в январе 1941 года показал Грачеву фотографию «Бантама» на лестнице Белого дома и сказал коротко:

«Нам нужен такой же».

На предложение Грачева сделать колею новой машины шире, чем у американца, как у нашего ГАЗ-61, Малышев ответил категорическим и несколько судорожным запретом: «Сделать как у «Бантама». Чувствовалось, что он эхом повторяет фразу самого хозяина. Грачеву отпустили на изготовление опытного образца всего три месяца, начиная с 3 февраля 1941 года.

Такие сроки могли давать только в народных сказках, когда заведомо желали погубить героя. Но Грачев и здесь победил как Иван-Царевич. Через 51 день новый русский джип ГАЗ-64 был готов. И весной точнее 22 апреля, день в день за два месяца до начала войны, показан в Кремле Сталину.

На его основе был сконструирован и броневедомоцикл БА-64. Его вместе с танком Т-70 в январе 1942 года в Кремле показали Сталину. Грачев получил Сталинскую премию. Автомобиль Грачева следующей модификации ГАЗ-67 выпускался с 1943 года в течение 10 лет. О годах войны Грачев говорил:

«Война... хорошо жили! Работали всласть, успели многое».

Жуков, став министром обороны, не забыл какому конструктору он и его водитель Бучин были обязаны на невыносимых дорогах войны. Жуков поддержал Грачева, и даже для него создал специальное конструкторское бюро, по созданию специальных внедорожных автомобилей для армии.

Грачев создал семейство грузовых полноприводных ЗИЛов, которые брали холмы, целину, броды, служили тягачами, пускали ракеты. ЗИЛы брали нарасхват по всему миру как сейчас КАМАЗы.

Есть люди, которые аккумулируют в себе энергию века, а то и целых поколений. Таков был Жуков. В своем деле таким же был и Виталий Грачев. Пассионарность переливалась в нем с юности через край. Он унаследовал ее от времени прорыва Трансиба к океану. Студентом он конструировал планеры, гонял автомобили, грузил баржи, а в 1927 году на шестерке с рулевым прошел с друзьями по реке Тами в Обь, от Томска, этого «сибирского Оксфорда», в новую столицу Сибири Новосибирск, вчерашний Новониколаевск.

Было время крупных людей и большого стиля. Все мы помним всадника на белом коне дождливым утром 24 июня 1945 года на Красной Площади – Жукова, и Рокоссовского на вороной лошади. И всадники и лошади прошли отбор в веках и были достойны друг друга. Они вводили войска в Германию, которые через пол века будут выводить политические и личностные пигмеи, вроде странновато жестикулирующего ставропольского комбайнера и его приятеля, такого же провинциала, Шеварднадзе.

Тысячи лет всадничества лошадь и хозяин представляли из себя некое боевое или парадно-выездное единство, олицетворяя знатность, превосходство и благородство. Не всем слоям дозволялось быть всадниками, а только людям меча. Что до людей пера или рынка, то им приличествовал осел, а в лучшем случае мул. Те, кто выводил войска из Германии, в старину могли восседать только на осле вместе с ельциными.

Теперь любой Мерседес, Бентли и Феррари и тот же Жигуль представляют собой чудо технической мысли, но за рулем может сидеть духовный пигмей, а то и просто говорящий бабуин со своей самкой.

Ни одно техническое изделие в мире не аккумулирует в себя столько религиозной энергии, которую иногда называют патриотизмом как автомобиль. В августе 1970 года с конвейера сошли первые скромные малолитражки «Жигули». В декабре 1973 года с конвейера сошел миллионный автомобиль. В 1970 году около города Набережные Челны вынут первый ковш грунта под Камский автомобильный гигант. Прохвосты назовут это время «застоем». Ежегодно ВАЗ давал государству полтора миллиарда рублей – столько, во сколько обошлось его строительство. Первый генеральный директор ВАЗа Поляков говорил, что главным мотивом тех, кто нанимался на стройку

ВАЗа, были не оклад (зарплата оставляла 100 рублей в месяц), и не квартира, а «чтобы создать завод не хуже, чем у них».

Работа над «Волгой» началась в 1953 году. Ведущим конструктором был пришедший с войны моряк Александр Невзоров. Липгардт напутствовал его: «Ну давай, моряк, действуй». Первые пять образцов «Волг» появились в октябре 1956 года. Великую машину «Победу», как самобытный русский ответ на поверженный Рейхстаг перестанут выпускать в 1958 году.

Жуков и здесь отметил. Он настоял, чтобы радиатор Волги украсила звезда. Маршал еще жил энергией победы. Со дня окончания войны прошло только десять лет.

Со времен Рюрика и до сегодняшнего дня становым сословием России, его опорой и средним классом были офицеры. Не важно, служили они в дружине княжеской, в Преображенском полку, или выходили из Суворовских училищ.

Только коммунисты не постигли духовное преображение своего вождя. Они не поняли, что Сталин, учредив орден князя Суворова, и призвав святых Александра Невского и Дмитрия Донского, не только отменил Маркса и Ленина, но и онтологически уничтожил их. Коммунисты проиграли страну, а потом все выборы потому, что тащат на себе задыхаясь и кряхтя трупы классиков лжи, а того, кто вывел двух всадников на Красную Площадь в 1945 году под звуки глинковского гимна «славься, славься, русский народ» забыли.

Тайна судьбы России в том, что средним ее классом, создавшим и защищавшим ее в веках, был офицерский корпус государевых людей. К ним сегодня относятся и все, кто носят погоны. В числе их также инженеры стальных магистралей, гражданские пилоты и горняки и, по существу, весь инженерный корпус и священники.

Если Россия допустит в качестве станового среднего сословья кого-либо кроме офицеров – вырождение и гибель ее неминуемы.

Она сгинет с эстрадным повизгиванием в бездну.

Лучшим офицерам государство обязано обеспечить землю и особняк т.е. родовое гнездо. Потому эти строки пишутся для офицерского корпуса в самом широком понимании. Разумеется, имеются в виду и будущие офицеры, курсанты военных училищ. Но, прежде всего, эти строки адресованы прямо офицерам Генерального Штаба и их Академии, что на Юго-западе Москвы, за храмом Архангела Михаила, построенным Петром в год основания Петербурга и первой победы морской пехоты Преображенцев в устье Невы во главе с Царем. Русский средний класс был в действии.

У академии Генерального Штаба припаркованы только отечественные автомобили из русского выезда.

* Князь Д. И. Абашидзе (1867-1942) закончил Новочеркасский Университет и Казанскую Духовную Академию в 1896 году. В 1892 принял монашество с именем Дмитрий. В 1942 возглавил Киево-Печерскую древнейшую обитель. С 1902 – епископ.

5. ПОДВИЖНИКИ РУССКОГО ВЫЕЗДА

Весной 1914 года вышла книга англичанина Мориса Беринга «Основы России». Автор провел несколько лет в России, хорошо ее изучил. Вот что он написал накануне Первой Мировой войны:

«Не было, пожалуй, никогда такого периода, когда Россия более процветала материально, чем настоящий момент, или когда огромное большинство народа имело, казалось бы меньше оснований для недовольства».

Беринг, как бы откликаясь непроизвольно на разрушительную работу левых всех мастей, замечал:

«У случайного наблюдателя могло бы явиться искушение воскликнуть: «Да чего же большего еще может желать русский народ?!»

Россия к этому времени уже была самым демократичным и свободным государством в Европе и наиболее бурно развивающимся. Время царствования Императора Николая II стало продолжение золотого века после Петра Великого и Пушкинской эпохи Николая I.

С 1890 по 1913 годы русская промышленность увеличила производство в четыре раза. В 1913 году рост промышленности достиг неслыханных темпов в 19 процентов. Заложены уже тогда ДнепрогЭС, Байкало-Амурская Магистраль, осуществляется проект Урало-Кузбаса, закончен проект Транссиб, готовится прокладка каналов Рига-Херсон и Кама-Иртыш, закладываются тяжелые линейные корабли – дредноуты. Но особого взлета промышленность достигла во время войны до 1917 года. Именно поэтому позже достижения будут мошеннически сравнивать не с 1914 или 1917 годами, а с 1913 годом. Уже в 1909 году выход сборника «Вехи» стал погребальным звоном по всем левым течениям в России. Социал-демократы всех мастей лучше всех поняли значение «Вех» и ответили реакцией близкой к буйному помешательству от бессилия.

За три года мировой войны Россия многократно усилилась. Царя свергли, когда до победы в войне остался месяц-другой. До 1917 года в императорской России создано 34 авиационных предприятия, с десятью тысячами занятых на них рабочих и основано 13 авиационных школ. Величайшим годом в истории России стал 1916. В начале этого года правительство утверждает отпуск кредитов на строительство шести автомобильных заводов-гигантов – пяти частных и одного государственного. Инициатива исходила от Царя и высочайшее утверждение последовало незамедлительно. К началу 1917 года заводы в основном возведены. Совершенные станки закуплены в США. Но февральские преступники из Думы разрушили и осквернили Россию, отбросив ее на столетия. В духовно-нравственном и умственном плане мы до сих пор не достигли уровня общества императорской России.

Время царствования Императора Николая II, кроме кровавых террористических преступлений, было и временем высочайшего религиозного подъема, как в области традиционной православной духовности, так и во внецерковном великом религиозном движении, что не отмечено ни одним писателем или мыслителем до сего дня.

Академик Топоров как то заметил, что именно в России открылись новые аспекты понятия святости, так что «даже в Византии – духовной наставнице русской церкви в первые века ее истории – далеко не всегда понимались те основания, которые выдвигались русской стороной как главные, при попытках канонизации святых».

Не заметили этого подвижнического движения и клирики. По данным церковной газеты «Жизнь Вечная», и не только ее, два процента из ста в среде архиереев поддерживали монархию, 90 процентов сжигали себя темным пламенем ненависти к Помазаннику Божию и распяли мечтами о восстановлении патриаршества назло царю и в противовес ему. Ни один человек из двух процентов, верных государю, не попал на Собор 1917 года. Самый чистый и верный из них Митрополит Киевский Владимир Богоявленский первым и был умучен на глазах монахов Киевской Лавры. Первомученик митрополит Владимир не раз поучал:

«Священник не монархист – всегда полувор».

На небе строжайшая монархия. Как любил говорить св. Иоанн Кронштадтский – «На небе монархия – в аду демократия». Монархия держится на добровольной любви к Государю, как и любая благочестивая семья на любви к родному отцу. Поэтому царь, прежде всего батюшка, отец народа. О царстве сейчас можно говорить как о недостижимой мечте, потому что монархия, похоже, невозвратима.

Собор полуверов большевики разогнали безбоязненно. Особенно немирные чувства иерархи испытывают до сих пор к Великому Петру за то, что он заставил их миссионерствовать, воевать и трудиться. Главный завет Петра I «молитесь и трудитесь» восприняли новые подвижники Руси, презиравшие революционеров. Новый тип дворянства возглавил это движение религиозного служения России во внецерковных формах. Тот своеобразный русский идеал святости, о котором писал академик Топоров, который проявился сразу с первого века христианства в канонизации князей Бориса и Глеба, тот огонь подвижничества никогда не угасал в народе. Напротив, он с особой силой проявлялся в часы смут, бедствий и переломов.

Лучшая часть российского общества, получив образование, уезжала в США и Европу, но не для того, чтобы отхватить западных благ, как это делают теперь выродки «выбравшие пепси». Они нанимались на заводы чернорабочими, чтобы изучить производство, набраться опыта и, вернувшись в Россию, служить Отечеству. То было своеобразное паломничество, как во времена стольников Петра Великого.

Пойдет ли далее речь о металлургах, железнодорожниках или авиаконструкторах – это все герои русского выезда, не только потому что все они были страстными автомобилистами, а главным образом потому, что они были носителями духа небывалого инженерного русского выезда в мир, времен царствования святого Государя Императора Николая II .

Не один конструктор Грачев увлекался автомобилем и планеризмом. Дух времени был крылат. Именно поэтому эмблему Императорской Автомобильной Роты украсили крылатые колеса, которые и сейчас отличают мундиры наших военных автомобилистов.

Всякая чрезмерная специализация без большой цели и крупного стиля приводит неминуемо к «профессиональному кретинизму», от которого уже зачах наш театр, вырождается литература и смердит с «ток-шоу» телевидение и эстрада.

Даже лучшие из россиян предлагают в таких случаях «парадигму Пушкина», как недавно ушедший от нас...

Они не могут подняться выше салона, кабинета или кафедры. При всем величии Пушкина все стороны русской жизни, ее государственности, духа, техники и оружия может спасти только парадигма необъятного и многогранного Государя создателя и воина Великого Петра.

Инженер-металлург Иван Бардин окончил Киевский политехнический институт в 1910 году. Уехал в США и нанялся простым рабочим на завод сельскохозяйственных машин. После ломового дня уходил на металлургический завод. Присматривался к производству. Наконец его берут в прокатный стан завода. Разумеется не инженером. Иван Бардин с юности одержим идеей совершенного завода для России. Вернувшись на юзовский завод, попал в общину таких же, как и он подвижников мечтателей во главе с доменным мастером самородком Курако. Петровский завет «молитесь и трудитесь» был для них смыслом жизни. Отсталость русской металлургии они воспринимали как личное горе. Мечты были их молитвой. Они задолго до 1917 года выбрали площадкой для «завода храма» Сибирь и город Кузнецк. Они могли выбрать между Магниткой на южном Урале и Сибирским Кузнецком и выбрали последний. Все свободные часы они чертили схемы совершенных домен, станов, агрегатов. Когда в 1918 году, в апреле, большевики повернулись лицом к проекту Урало-Кузбаса, идеалисты металлурги Бардин, Курако, Усов, Гутовский уже давно был в Сибири. Проект царского времени Урало-Кузбас вошел в проект ГОЭЛРО, который тоже был разработан идеалистами до февраля 1917 года.

Магнитка это рыжий горб в казацкой степи с 450 миллионами тонн железной руды. Запасы кузнецкого бассейна – 450 млрд. тонн угля. Жажда заставить оба месторождения работать вместе не давала покоя русским металлургам.

Мы первыми среди новых подвижников Руси выбрали куракинцев и Бардина потому, что металл – действительно хлеб всего государственного хозяйства и без него не мыслимы автомобили, танки, поезда, комбайны орудия и все станки.

Европа и Соединенные Штаты бешено развивались. Россия к 30-м годам только-только выкарабкивалась под грохот расстрелов и жуткого голода. В апреле 1930 года стали вручную копать котлован под первую домну Магнитки. Котлованы зазяли по всей стране до Амура. Вокруг котлованов – десятки тысяч палаток, землянок и барачков. Рабочие на две трети молодежь – кайло, лопата и тачка, одежда домотканая. Большинство в лаптях. К котлованам согнаны крестьянские трудовые армии оргнабора. Тысячи убежали, не выдержав голода и напряжения. Привозили новых.

Кузнецк состязался с Магниткой, где сдавалась самая большая домна в мире. Первую доменную печь в Кузнецке сдали в 1932 году, на два месяца позже, чем задули домну на Магнитке. Но конечную продукцию – готовый прокат – Кузнецк дал на год раньше. Иван Бардин все делал основательно. В апреле 1932 года сразу же после пуска первой домны Бардин становится академиком. В войну завод награжден орденом князя Кутузова первой степени. Так оценен боевой вклад Кузбасса против Рура.

Каждый второй танк в войну был одет в магнитогорскую броню, каждый третий снаряд из металла Магнитки. Не многие промышленно развитые страны могут дать столько металла, сколько одна Магнитка.

Уже в предвоенные годы Кузнецк поставляет руководящие кадры для металлургической отрасли на предприятия Череповца, Тулы, Липецка, Комсомольска-на-Амуре, Кривого Рога и того же Магнитогорска. Таково было воздействие на все хозяйство, оборону и жизнь России предреволюционных идеалистов-дворян, чертивших ночами домны и станы, как их предки, возводившие Кижы.

Когда-то на западных границах России, в том числе Белоруссии, возникли войска для защиты рубежей – это были однодворцы, свободные крестьяне-войны, по статусу близкие к дворянству, а по сути это было казачество. Русский народ выделял веками из своей среды казачество, как иммунный ответ на угрозу. На западе порубежников называли «панцырные бояре».

Все солдаты Урала-Кузбасса в домотканой одежде и лаптях, умиравшие в котлованах накануне войны – все они из бессмертной породы панцырных бояр Руси.

Полный металлургический цикл был достигнут на Магнитке к августу 1934 года. Молитва о совершенных заводах приобрела реальные очертания и еще раз доказала миру, что является самым могущественным оружием на земле.

Уже сорок лет американские президенты летают на вертолетах Игоря Сикорского, выпускника Петербургского морского кадетского корпуса. Прежде, чем в 1910 году (всего через 7 лет после братьев Райт) Сикорский взлетел на самолете собственной конструкции, он уехал вместе с другими русскими идеалистами в Париж, осваивать авиационное дело. Сикорский вооружит через четыре года русскую армию первыми в мире тяжелыми четырехмоторными бомбардировщиками «Илья Муромец». Он же даст русской армии истребители С-16 и С-18, и штурмовики С-19. Еще в 1913 году император Николай II выразил желание осмотреть в Красном Селе четырехмоторный гигант Сикорского «Гранд». Царь поразил Сикорского инженерными знаниями и подарил конструктору золотые часы.

С 1911 года морское ведомство внимательно следило за успехами своего бывшего кадета, чтобы привлечь его конструктором в морскую авиацию. Курировавший морскую авиацию старший лейтенант Б. П. Дудоров настойчиво убеждал начальство пригласить Сикорского, он докладывал: «Вполне подходящим к такому назначению лицом является дворянин Игорь Иванович Сикорский, авиатор и конструктор, аппарат которого премирован на последней выставке в Москве... Что касается личности Сикорского, то

докладываю, что он происходит из дворянской семьи, его отец – профессор Киевского университета, а брат служит в военно-морском судебном ведомстве и лично сам мне известен. Как конструктор аэропланов при более близком знакомстве с задачами воздухоплавания на флоте он может оказать неоценимые услуги по разрешению этих задач, и потому чтобы не упустить его, совершенно необходимо заключить с ним контракт, хотя бы до весны 1913 года».

В мае 1912 года морской министр дал согласие зачислить Сикорского на службу в Императорский флот с условием приведения его к присяге.

Уже всемирно известным конструктором Сикорский написал книгу «О молитве Господней».

Архиепископ Сан-Францисский Иоанн (князь Шаховской) вступил в Белую Армию семнадцатилетним юнкером. Уже архиереем русской церкви за рубежом он с глубоким уважением цитировал в своих трудах богословские размышления Сикорского.

В своем труде Сикорский задается вопросом: «Как может свобода совмещаться с удивительным порядком небесного механизма, который открывается каждому ученому. На земле порядок и творчество почти неизбежно связаны с дисциплиной и ограничением свободы. Проводя аналогию между порядком земным и небесным, мы находим нечто глубоко значительное». И Сикорский со свойственной ему духовной отвагой отвечает на поставленный вопрос:

«Во всех машинах, созданных человеком, мы встречаемся с трением, которое развивает тепло и понижает продуктивность механизма. То же самое можно сказать и в отношении человеческой активности. Когда является нужда в координации усилий и сотрудничестве различных групп и классов, людей, стран или наций – трения неизбежны и эти трения разжигают людей и неизбежно понижают результаты положительной их деятельности. В явлениях же астрономических мы видим, как огромные массы тел движутся с великой скоростью и как правило, с полным отсутствием трения.

Эти законы небесной механики символически дают нам понять, что совершается в сфере высшего мира, который превышает нашу материальную действительность. Закон притяжения масс открывает нам закон притяжения добра и любви в высшем ее значении. Мы легко можем себе представить неисчислимое множество мудрых и могущественных существ, неизмеримо более высоких, чем мы, совершенно свободных и в то же время живущих в полной гармонии, связанных всеобъемлющим чувством любви к Творцу и благожелательства друг к другу. Дверь в этот высший мир и открыл нам Христос Господь своим словом своей жизнью, жертвой своей, любовью».

В 1916 году Император Николай II утвердил план форсированного строительства под Херсоном крупнейшего в мире авиаграда с авиационными заводами по производству в серии аэропланов разных классов и двигателей. Предусматривался научный институт и самая мощная в мире аэродинамическая труба. При авиаграде предполагались летные училища и школы. Государство с таким потенциалом и масштабом следовало подорвать и разрушить, ибо Европа неминуемо становилась мировым захолустьем с особняками и гостиницами для туристов.

Как упоминалось, деньги были отпущены и на часть автомобильных гигантов. На их базе и вырастут заводы в Нижнем (ГАЗ), в Москве (ЗИЛ), в Ростове-на-Дону и в Москве в Филях. Там теперь завод тяжелых космических ракет им. Хруничева – крупнейший в мире.

Но великим проектам 1916 года не суждено было сбыться. Сикорский и еще сотня выдающихся русских инженеров мирового уровня были выброшены за пределы России и стали русскими крыльями Америки.

Сикорский после неминуемых мытарств сплотил вокруг себя лучших русских инженеров и создал «Сикорский Авиэйшн Корпорэйшн». Там же, в Стратфорде, при русской фирме первым делом воздвигли православный храм.

Четность талант и трудолюбие русских инженеров дворянской формации были так высоки в цене, что при создании новых фирм инвесторы требовали, чтобы половина

инженеров была из русских. Опорой Сикорского стали братья Сергей и Евгений Глухаревы. Последний знаменитый специалист по аэродинамике со временем примет бразды от Сикорского. Выдающимся авиатором был шеф-пилот фирмы Сикорского Борис Сергиевский из потомственной офицерской семьи. Сергиевский – георгиевский кавалер – в мировую войну был четвертым русским ассом по количеству сбитых самолетов противника, участник Белой борьбы.

Сикорский помогал на чужбине русским самородкам становиться на ноги. Так возникло еще одно русское дворянское гнездо в США «Северский Эйркрафт Корпорэйшн». Борис Северский в мировую войну, как и его отец, был известным морским летчиком. Потеряв ногу, он с протезом продолжал летать и сбивать. Удостоен орденом Георгия IV класса и золотого оружия «За храбрость».

Бориса Северского на руководстве фирмой заменил другой русский офицер и главный конструктор фирмы Алексей Картвели (Картвелов). Их фирма создаст один из лучших истребителей Второй Мировой войны Р-47 («Тандерболт»). Замечательную авиатранспортную фирму создаст капитан Императорского Воздушного флота Михаил Струков – «Струкофф Эйркрафт Корпорэйшн». Сотни других русских специалистов стали ведущими инженерами американских фирм и профессорами университетов.

Мы знаем, что первый русский автомобиль построил бывший морской офицер Яковлев. Золотой русский век в истории мировой цивилизации, заложенный Императором-адмиралом Петром Великим, должны были возглавить моряки дворяне в царствование Императора Николая II и они это сделали. Мы чаще всего сталкиваемся с именем контр-адмирала Можайского и его аэропланом. Вся экономическая будущность России до сего дня не мыслима без Путиловских заводов морского офицера и выдающегося математика Путилова. Пусть простят коммунисты с обрезанной памятью, но Киров (Костриков), имя которого после кражи дали заводу Путилова, по сравнению с последним был просто пигмеем. Бывший морской офицер академик князь Борис Голицын, создатель сейсмологии, оказал громадное воздействие на всю русскую науку, авиацию, флот и автомобилизм. Подлинным богатырем русской промышленности стал воронежский дворянин и морской офицер Михаил Шидловский.

Он вложил в русско-балтийский вагоностроительный завод (РБВЗ) все семейные капиталы, и возглавив завод в трудную минуту, превратил в одного из лидеров всей европейской промышленности. Вагоны РБВЗ стали теснить конкурентов на Европейских рынках. Страстный авиатор и автомобилист, как все одаренные морские офицеры, Шидловский создал на РБВЗ авиационный и автомобильный отделы. К себе он пригласил Сикорского и поддержал его опыты с тяжелыми самолетами. Уже в 1912 году авиационный отдел РБВЗ Шидловский перевел в Петербург. В Мировую Войну он эвакуировал завод в Россию, а автомобильное дело закрепил в Москве в Филях в виде завода «Автобалт». О грузовиках Руссобалта в войсках ходили легенды за их простоту и надежность. Легковые руссобалты еще до войны на состязаниях по красоте и выносливости завоевали Европу. Тогда же в войну русское правительство договорилось с англичанами, что они в обмен на чертежи «Ильи Муромца» Сикорского отдадут Шидловскому чертежи лучшего английского танка.

С началом Первой Мировой войны «Ильи Муромцы», чтобы стать на боевое крыло нуждались в доводке, чем и занимался Сикорский со своим учеником и будущим королем истребителей Поликарповым. Последний даже в застенке «шарашки» проявит нестигаемую набожность. Видимо Сикорский знал тайну подбора учеников по высшему на земле показателю. Таким же был и Михаил Шидловский. Во главе авиации в войну был поставлен тоже морской офицер Великий Князь Александр Михайлович, человек неуправляемый, взбалмошный и фатоватый. Он невзлюбил именно то лучшее, что было в русской авиации – четырехмоторные Ильи Муромцы Сикорского. Шидловский, чтобы спасти репутацию стратегической русской авиации попросился на фронт. В РБВЗ он сохранил за собой ключевые функции. Император назначил его командиром эскадры

самолетов «Илья Муромец» и присвоил звание генерал-майора. Так появился первый генерал в русском военно-воздушном флоте.

Основателем всей русской авиации, в том числе и стратегической, является Император Николай II. Царь основал все русское автомобильное дело, подводный флот, вместе с его главной базой Романовым-на-Мурмане (ныне просто, скорее простецки, Мурманск).

В 1918 году при переходе финской границы бабуины в «острых шлемах» расстреляли великого сына России Михаила Шидловского вместе с восемнадцатилетним сыном. Видимо о других солдатах сказал когда-то другой потомственный дворянин Тимирязев, ставший прообразом профессора из «Депутата Балтики»:

«Русский народ и вышедший из его рядов русский солдат был всегда равнодоин, равновелик и в счастья и в несчастья, и в несчастья, может быть, еще более, чем в счастья». Тимирязев из волны того же золотого века нового взлета русской культуры.

Дед Блока профессор А. Н. Бекетов напишет в рецензии на «Жизнь растений» Тимирязева: «Мне не известно ни одно общедоступное сочинение по ботанике и притом ни на одном из главных языков цивилизованного мира, которое бы сравнилось с произведением нашего автора». Отец Тимирязева участвовал в войнах с Наполеоном. Мы не очень отвлеклись от крылатых колес, ставших эмблемой русских военных автомобилистов. Между жизнью растений, автомобилями и дорогами глубокая онтологическая связь. В 1916 году Николай Вавилов в подтверждение своего закона о гомологических рядах пользовался на Курдистанском фронте в колыбели цивилизации, в горах Загрос, не только лошадьми древнейшей мидийской породы, но и штабными офицерскими автомобилями «Руссобалта».

То, что произошло с русской армией и обществом к 1917 году можно понять только из трудов князя Ухтомского «Учение о доминанте». Образно говоря, почти все извилины в мозгу людей были погашены и оставлена одна извилина, воспаленно-возбужденная, где доминантой была ненависть к породе, злоба ко всему высокому и благородному, страсть к смерти, то есть к уравниловке, иначе говоря, к социализму. Отсюда палаческое отношение к офицерам и любой иерархии. Церковь только наиболее точный символ иерархии.

Сегодня вновь погашены все извилины и воспалена только одна – предать все свое, перелезть в иномарку, воровать и не рожать детей, чтобы «пожить самим», а еще лучше переползти на запад за чечевичной похлебкой.

В Первую Мировую войну были знамениты заводы авиастроительные и автомобильные конструктора В. А. Лебедева. Истребитель его конструкции «Лебедь» был хорошо известен на фронтах. В Ярославле он основал автомобильный завод и выпускал грузовики и штабные автомобили. Лебедев в войну отказался от прибыли в пользу государства. Это и было внецерковное религиозное служение дворян России, как носительницы миссии Третьего Рима. Брат В. А. Лебедева – профессор горного института А. А. Лебедев – был специалистом по авиационным и автомобильным двигателям.

Было время гигантов. В 1903 году братья Райт пролетели над землей меньше минуты. А в 1910 году на коломяжском аэродроме в Петербурге премьер Столыпин попросился неожиданно для свиты пассажиром на «этажерку» к штабс-капитану Мациевичу. Надев краги и шлем, великий подвижник-премьер взлетел. Через два дня 24 сентября капитан Мациевич погиб на том же самолете. Его аэроплан просто развалился в воздухе.

Одной из самых ярких звезд русского золотого века подвижничества был министр путей сообщения М. И. Хилков. В молодости он уехал в США и южную Америку, чтобы вернуться на родину с передовыми знаниями в путейском деле. Князь Хилков работал до седьмого пота разнорабочим, как когда то потешные стольники помазанника Петра

на верфях и металлургических заводах. Рюрикович Хилков вернулся в Россию загорелым, обветренным, полным впечатлений и знаний. Уже министром путей сообщения где только мог поддерживал русское автомобильное дело. Князь Хилков – чистейший религиозный подвижник на ниве мирского апостольства.

В сентябре 1901 года по Военно-грузинской дороге состоялся пробег автомобилей от Владикавказа, столицы Терского казачьего войска до Тифлиса. Когда князь Хилков уехал в южную Америку на строительство трансатлантической железной дороги, он смело сменил мундир офицера гвардии на робу рабочего. Теперь он также отважно пересел из кресла министра на сидение автомобилиста и, надев краги и очки, берется за руль автомобиля «Де Дион-Бутон». Две другие машины пробега иностранной марки были собраны на русском автомобильном заводе «Фрезе».

Тогда в Америке князь Хилков, начав чернорабочим, через четыре года становится начальником тяги на той же трансатлантической железной дороге. На обратном пути князь остановился в «мастерской мира» Англии на год и проработал слесарем на Ливерпульском паровозостроительном заводе. Русское общество было охвачено неодолимой жаждой созидания. Мог ли такой человек, как князь Хилков не отдаться свежему и захватывающему делу, как автомобилизм. Он неприменный участник гонок и жюри. В том же 1902 году на фабрике «Фрезе» проходили испытания первого русского троллейбуса. На испытаниях, естественно, присутствовал министр князь Хилков и конструктор пружинной подвески князь П. Д. Львов. Здесь же страстный пропагандист автомобильного дела, друг Шидловского и редактор журнала «Автомобиль» А. П. Нагель. Последний на «Руссобалте» потрясет Европу, выиграв гонки и даже взобравшись на Везувий. В августе 1902 года под Курском состоялись военные маневры, в которых участвовали десять автомобилей – два из них были представлены самым великим инженером и конструктором в истории России Борисом Луцким, которого в Германии уважительно именовали фон Луцкой.

Мы называем Луцкого уверенно величайшим русским конструктором, даже в сравнении с такими гениями, как Шухов и Сикорский, Попов и ракетный король Сергей Королев. Луцкого Бог одарил и равным по подвижничеству чистым сердцем патриота.

На первую Мировую войну в России было призвано 16 миллионов человек. Из них 13 миллионов были крестьянами. После того, как отменили принудительное посещение богослужений для солдат, только десятая часть добровольно участвовала в принятии таинств. Девять из десяти проявили равнодушие к вере отцов. В этом причина всех предпосылок развала армии при всех известных доводах.

Произошло это потому, что никто, прежде всего церковь, по-настоящему не воспитывала крестьян, как и весь народ. Вопреки укоренившемуся среди полуинтеллигентов мифу, подогреваемому теплохладными клириками, равнодушие к церкви и даже безобразия на этой почве достигли предела в допетровской Руси. На эту тему письма святого Дмитрия Ростовского полны просто горестных стенаний. До сих пор «шествие на осляти», когда-то любимое «шоу» околоремлевских кликуш воспринимается как пример глубокой церковности всей Руси. Катастрофа 1917 года требует взгляда честного, трезвого, беспристрастного на роль церкви в пережитой трагедии. В 1997 году вышли записки князя Кирилла Николаевича Голицына. В них он приводит слова Бунина, великого знатока деревни: «Быт и душа русских дворян та же, что и у мужика, все различия обуславливаются лишь материальным превосходством дворянского сословия. Нигде в иной стране жизнь дворян и мужиков так тесно и близко не связана как у нас».

Но и здесь ближе всех к дворянам по укладу и быту и верности Богу оказались казаки и старообрядцы. Последних перед 1917 годом насчитывалось до 10 миллионов. Именно выходцы из их среды держали в крепких руках две трети всех русских капиталов. Одна из богатейших староверческих семей Рябушинские станут основателями одного из автомобильных гигантов завода АМО в Москве – нынешний ЗИЛ, до этого ЗИС.

Один из братьев Рябушинских основатель института аэродинамики – Д. П. Рябушинский и в эмиграции во Франции займет в аэродинамике лидирующие позиции, особенно в аэродинамике вертолетов, что породит в США крылатую фразу:

«Вертолет – это русское изобретение». Там же в Штатах бывший офицер Колчака А. А. Никольский станет создателем аэродинамики винтокрылых. Премия его имени и сейчас в США одна из престижнейших в авиационной науке.

Князь Кирилл Николаевич Голицын прошел через ад ГУЛАГа и чудом остался жив. Большевики знали, что отняли власть не у купцов и крестьян, а у дворян, потому изводили это сословие вместе с офицерами под корень.

Князь К. Н. Голицын в своих записках вспоминал как в 30-х годах молодым человеком он с острым любопытством на Можайской дороге недалеко от Дорогомилова, где жил, провожал глазами кортеж «самого». Первый раз Сталин пронесся на «Линкольне» с борзой на радиаторе. За Линкольном, едва поспевая, мчалась «эмка» с охраной, первая советская легковая машина. Линкольна сменил «Паккард» и, наконец, появился «ЗИС-101». Дальняя дача Сталина находилась в районе Усова. Там же рядом была усадьба Великого Князя Сергея Александровича, и его супруги святой Великой княжны Елизаветы Федоровны. Усадьба называлась Ильинское, около нынешней Жуковки, которая именовалась и Луцкое.

Наш гений конструктор автомобилей Борис Луцкой, видимо когда-то владел имением с тем же именем. Князь Голицын с неуловимой ностальгией заметил: «Сталин ездил мимо моего дома в свое Зубалово». Там недалеко в селе Петровском располагалась усадьба Голицыных. Кстати князь Кирилл сделал верное наблюдение – ни один дворянин в России не окружал свою усадьбу высокой оградой, никаким забором ни один помещик от своих крестьян и от людей не отгораживался, как ни один крестьянин, как правило, не запирает дверей.

Как только хозяевами жизни стали воры всех мастей (которые хитро маскируются под бизнесменов), коррупционеры, неплательщики налогов, вымогатели, реформаторы, с этого часа по всей «Эрэфии» полезли вверх каменные заборы, залаяли свирепые псы, загрохотали запоры, захлопнулись навеки решетчатые окна, и испугано защелкнулись двойные бронированные двери. Воровство иномарок стало почти национальным видом спорта. Во сне они испугано вздрагивают и прислушиваются, ружья прислонены у изголовий. Больше миллиона россиян ездят на ворованных иномарках...

Нынешний предводитель Российского Дворянского Собрания Андрей Кириллович Голицын, родной сын автора «Записок». Замечательный писатель Олег Васильевич Волков не так давно скончавшийся, ходивший по мукам и этапам с 1928 года, чудом уцелевший, приходится дядей Предводителю, князю Андрею Кирилловичу. Он родной брат его матери и тоже из столбовых дворян.

И князь Кирилл Голицын и Олег Волков участвовали в лагерях в литургии на нарах. Тайные литургии и панихиды по царской семье проводились и на Соловках. Там всем руководили бывшие морские офицеры, как самые спаянные выпускники одного Петербургского Морского корпуса Цесаревича Алексея. Во время богослужения на нарах молитвы и возгласы произносились шепотом. Вместо вина был брусничный сок, хлеб – арестантская пайка. Шепот этих молитв подобен громopodobным раскатам. Таким же душераздирающим стоном распарывают небеса предсмертные жуткие крики младенца в утробе матери, когда его тельце рвут при абортах. На небесах им обеспечены венцы мучеников. Придет время, и на Руси богослужения по Царской Семье будут служить ежегодно 17 июля, тихими голосами в строжайших монашеских одеяниях, преломляя черную арестантскую пайку. Вместо вина сок брусники или морошки. Сок виноградной ягоды или сок морошки – в очах Божьих едино есть. Но брусника, клюква или морошка – не священнее ли?

Сталин начал с «Линкольна», но неминуемо пересел в родной «ЗИС». Он понимал, что главе серьезного государства сидеть в чужой машине – есть род несмываемого бесчестия. В церкви – это злостный еретик, а любая ересь есть, как известно,

богохульство. После литургии на нарах, после тысяч умученных, расстрелянных, утопленных в прорубях и закопанных заживо священников сановито втискивать брюхо в иномарку тоже богохульство, как и украшаться самоцветами, шелками и золотым шитьем. Разумеется, вряд ли православные прихожане станут выкидывать из иномарок своих пастырей, но это сделает за них Господь.

Корабль – не только плавучая батарея, он освящен Андреевским флагом Первозванного апостола. На каждом корабле священник, церковь и православная команда. Стало быть, корабль – вооруженный храм, как и всякое государство, символом которого он является. Автомобиль – тоже не только средство передвижения – он дом на колесах, а раз дом, то может быть и храмом, коли освящен, убран иконами и хозяин его их верных. Тайна автомобиля в том, что он всегда есть национальный выезд и мощный национальный государственный идентификационный символ. В час беды автомобиль вооружен и сражается. Ни одно из изделий человеческих рук не вызывает такой глубокой национальной симпатии. Когда после войны выдающийся инженер Липгарт сделал «Победу» страна ликовала. Автомобиль стал зримым символом победы. На крыльях машины переливается отсвет горящего Рейхстага. Народ к родному автомобилю питает неизъяснимые чувства, которые не может выразить словами, разве что в песне. Кто не восхищался в войну «Студебеккерами», но родная латанная «Полторка» после минного поля или полыньи на Дороге Жизни уже не автомобиль, а живое существо или утраченный храм.

После 1917 года российские автомобильные заводы были мертвы, цеха пустовали, станки без электричества ржавели. Кое-где по углам горстка механиков чинила иномарки. В марте 1924 года правительство постановило начать на московском заводе АМО сборку грузовиков. Легко постановить. На заводе ни одного листа чертежей, ни специального металла. Но автомобиль обладает своей магией в самосознании народа. Рабочие почти десять лет тосковали по родным автомобилям и засучили рукава. Они были глубоко равнодушны к трескучим речам и кумачовым транспарантам, но решили не покидать завода, пока не соберут первый грузовик. Бригаду сборщиков сплотил Николай Королев. Вскоре он станет директором завода.

Тоска по созидательному труду была так сильна, что рабочие ночевали в цеху. Заводской транспорт – лошадь и телега. На десяти деревянных козлах десять шасси. У каждого козла слесарь-сборщик. Если пропадает электричество – подгоняют трактор. На шкивы ремень и станок запущен. Почти каменный век по сравнению с тогдашней Европой, не говоря о Штатах, но воодушевление старорежимное сохранилось. Ночью супруга Королева приносила ужин на всю артель. Главным инженером проекта выступил Б. Т. Соколов. Главный конструктор – выпускник Императорского технического училища Владимир Иванович Цыпулин. Он из того же русского движения идеалистов, что и Иван Бардин и князь Михаил Хилков. Цыпулин, получив диплом лучшего в мире технического ВУЗа, уехал на автомобильные заводы Европы, чтобы вернуться в Россию и делать на родине лучшие в мире автомобили. Позже Цыпулин, сын богатого пароходного подрядчика из Калуги, будет одной из ключевых фигур «Автопрома». Прирожденный конструктор-подвижник нигде не стал чиновником. Инженерные замыслы обуревали его деятельную натуру, потому и расстрелян в 1937 году. А тогда к кумачовому ноябрю первый грузовик был собран. Он был собран на базе полупортных грузовиков Фиата, как говорят «на коленке». Перед выездом из цеха на раму вместо сиденья поставили перевернутый ящик. На ящик взгромоздился слесарь Ларин и завел мотор.

Три первых грузовика должны были участвовать в параде. С рассвета их поджидали рабочие соседних заводов – котельного и «Динамо». Такой интерес никакие партийные органы не могли бы подогреть. То был глубинно-народный импульс. Рабочие за воротами окружили грузовики. Они сомневались, что машины собраны из своих деталей. Для них открывали капоты и давали возможность удостовериться, что все детали русские.

Три грузовика покинули пределы завода АМО. Первую машину вел сам главный конструктор Цыпулин. Второй – бригадир сборщиков Королев. Третий – слесарь Ларин.

На следующий год завод изготовил тысячу грузовиков. Но в 1927 и 1928 годах уже в среднем по триста машин в год. Прошло десять лет после 1917 года, страна все еще не могла выкарабкаться со дна глубокой ямы с окровавленными краями. Имеющиеся грузовики заводили во дворах тюрем. Под их грохот шли в подвалах расстрелы. Не утихала борьба за власть. Было не до машин. Надо было переломать хребет крестьянству и загнать его в колхозы без паспортов и доломать оставшиеся церкви.

С началом 30-х годов ответом на усиление Германии и приходом к власти национал-социалистов Гитлера объявлена сверх-мобилизация всех ресурсов, духовных и материальных. К котлованам пригнали по оргнаборам миллионы людей. Простой народ за довоенное десятилетие сотворил еще одно чудо – задымили фабрики, загудели цеха заводов, за парты сели миллионы учащихся и студентов. За дело взялся величайший из русских режиссеров, сибиряк из Камня-на-Оби Иван Пырьев. Его «Трактористов» полных былинного размаха, огня и народности, правильнее было бы назвать «Танкисты». Без автомобилей танковые армии не ходят в бой. С войны вернутся фронтовики – самые свободные люди в России.

Теперь пришла пора доказать миру, что автомобили, как и вертолеты – это русское изобретение. На трассах Париж - Дакар наши КАМАЗы не знаю себе равных. Они уверенно конкурируют на рынках Европы и Америки. Наши УАЗы не уступают по основным показателям любым внедорожникам супостата. Русские мотоциклы из Ирбита могут на той же трассе потеснить соперников. Если депутаты Думы не переседают в отечественные автомобили – они не могут называться представителями народа. Они представляют тот народ, на чьих автомобилях ездят. В Японии каждый бомж и даже полудебил знает, что любой чужой товар в его стране – это вражеский солдат или агент, вторгшийся на его родину. Торговые войны – это не метафора. Это действительно войны, причем беспощадные и до полного уничтожения противника, точнее его продукции. Если вы уничтожите продукцию противника, то вы, несомненно, поставите его на колени. «Культурными» называют тех дурачков, которые торговые сражения называют «сотрудничеством». Больше всего таких слабых на головушку в нашей стране. Они сконцентрированы, в основном, в государственной Думе, туда набирают депутатов по принципу, который Дерсу Узала выразил словами: «Много лет тайга ходи – понимай нет».

6. ИДЕАЛИЗМ ДЕЛА

У каждого человека есть своя сокровенная география с местами, которые он всю жизнь мечтает посетить. Добиваясь длительной командировки в западную группу войск, я очень хотел покинуть Германию с последним русским батальоном. Именно русским, а не советским. История отечества нашего после 1917 года и особенно исхода белых полков из Крыма в 1920 году делится на три четких периода при тысяче переходных форм. Период с 1917 по 1941 годы можно назвать лагерным и гулаговским. А вот пятьдесят лет с 1941 по 1991 годы, даже не взирая на бесчинства Хрущева, можно условно назвать «русским веком» после 1917 года. Мы же называем «екатерининским веком» тридцать четыре года царствования императрицы Екатерины, или «пушкинским веком» годы жизни солнца русской жизни. Русский век имеет резкие временные рамки, великие деяния, свою новую военную и гражданскую форму, свой гимн, рожденный после Сталинграда, свои русские песни, русский дух, который принесли с собой в 1945 году фронтовики – самые свободные люди в России, и даже новый политический строй, вернувший князей Дмитрия Донского, Александра Невского, Суворова и Кутузова.

То, что мы получили после похабной Беловежской пуцци, тоже имеет свое название, но оно тяготеет больше к таким определениям как мародерство, подлог, мошенничество и просто грабеж. Может быть, другим оно и не могло быть. Но меня более всего интересовал русский век с 1941 по 1991 годы. Армия уходила из Германии позже, но это все та же великая армия 1945 года. После распада СССР на долю России пришлось сорок тысяч танков. Десять тысяч лучших из них приходилось на Западную группу войск. Все десять тысяч из великого Русского выезда 1945 года мне довелось провожать, вплоть до последней танковой дивизии из Альтенграбова, которая считалась в войну нашим, пожалуй, лучшим танковым корпусом – уральским добровольческим, или «черные ножи», по названию немцев.

Из сокровенной географии я мечтал посетить остров Рюген, где до XII века высилось над морем на скале общеславянское святилище Святовита, походить по столице Старой Марки Бранденбургу, который был одноименной столицей княжества вильцев, уступленное в том же XII веке бездетным славянским князем по завещанию Альбрехту Медведю, сподвижнику Фридриха Барбароссы. Особое место в планах занимал Наумбург с его соборами, где стоит скульптура Уты прекраснейшей из женщин. Немецкая скульптура средневековья – вершина мирового ваяния, по сравнению с которой все флорентийские мастера только искусные ремесленники.

Особенно повезло мне со Стендалем, где мне довелось провожать в 1990-м первую нашу танковую дивизию. Рядом со Стендалем с его собором все того же XII века имение «железного канцлера» Князя Бисмарка, ведущего свою родословную со времен Карла великого и родителей нашего князя Рюрика. (Кстати, Рюрик переводится со старорусского как сокол). В имение Бисмарка Шонгаузен не попал. Да и вряд ли оно сохранилось. Бисмарки владели имением лет пятьсот со времен Ивана Грозного. Бисмарк успел в 1896 году за два года до смерти побывать на священном короновании императора Николая II в Москве. Он же при жизни нашего Пушкина 1820 году, поступив в Геттингенский университет, за 10 месяцев успел подраться в 24 рапирных дуэлях с буршами. Бисмарк всю жизнь испытывал отвращение к фанатичному национализму. Может быть, именно поэтому он и сумел стать одним из величайших немцев и создал Второй Рейх. Только просветленный консерватизм – надежный фундамент семьи и общества. Воздвигать государство на либерализме – то же самое что и строить дом на зыбучих песках. Бисмарк и сегодня для нас сверхактуален. Под конец Крымской войны английская королева Виктория, бабушка последней русской царицы приехала в Париж. То был первый приезд в столицу Франции английского монарха за четыреста лет. Пруссия поддерживала Россию в Крымской войне и ее отношения с Англией были крайне напряжены. Королеве в Версале представили сорокалетнего Бисмарка. Видимо, уже тогда к нему присматривались дирижеры европейской политики. В свой дневник

тогда же королева Виктория занесла с осуждением запись о Бисмарке как «очень русском».

Тогда же во дворце промышленности на Елисейских полях выставка технических достижений грохотала станками..

Сам Бисмарк говорил: «мне следовало родиться в 1795-м, чтобы успеть повзрослеть к 181 году». Чтобы, как и его монарх Вильгельм I, успеть подраться за Германию. Видимо, канцлер никогда не забывал, что 17-летний Вильгельм I (тогда принц прусский) стоял с победоносными войсками в Париже, когда Бисмарк лежал в колыбели в Шонгаузене. Как будто ему было мало тогда, что он стоял с тем же королем в Зеркальном зале Версаля в 1879 году после разгрома Франции. Главной заботой жизни Бисмарка во внешней политике было крепить «Драйкайзербрунд» - то есть союз трех императоров: германского, русского, австрийского, как оплот против красного социализма.

Кайзербунд люто ненавидела Англия и ее премьер Дизраэли, лорд Биконсфилд.

Когда Русская армия подходила к городу Стендалю, 82-летняя Сибилла, дочь сестры Бисмарка, застрелилась. Шонгаузен, любимое родовое гнездо Бисмарка уничтожено, величайшего из европейских русофилов было уничтожено.

Гете как-то заметил, что подвиги Фридриха II пробудили к жизни германскую поэзию. Победы Бисмарка с фельдмаршалом Гельмутом фон Мольтке во главе с Вильгельмом I, приведшие к объединению Германии, вызвали в ней прилив энергии, который, быть может, превзошел даже энтузиазм крестовых походов времен Барбароссы. Итогом этого всенародного ликования явился беспрецедентный прорыв во всех сферах науки и хозяйства. Этот прилив вынес Германию на гребень мировой жизни, оттеснивший с первых ролей «мастерскую мира» Англию, породил Вагнера и сделал Германию родиной автомобилей, пригодных для эксплуатации.

Этот же сейсмический духовный сдвиг позволил спаразитировать на нем Гитлеру, а энтузиастам космических полетов даже успеть через Вернера фон Брауна помочь Королеву освоить ракеты (ФАУ-3) и прорваться в космос, а американцев фон Браун даже отправил на Луну.

Но нас прежде всего интересует автомобиль, ибо в компанию великих немецких изобретателей – Карла Бенца, Готлиба Даймлера, Рудольфа Дизеля и Вильгельма Майбаха – попал и русский гений Борис Луцкой, который вскоре, благодаря дарованию, молодости, размаху и фантастической творческой заряженности сумел встать вровень с названными мировыми лидерами автомобильного дела и даже, по мнению современников-специалистов, превзойти их всех.

Поступив в Мюнхенский Политехнический Институт в 1882 году, в 17 лет Борис Луцкой сразу попал в эпицентр немецкого «идеализма дела», в то время, когда большинство его сверстников на родине предавались идеализму разрушения, прикрывающего ненависть и мстительность, день и ночь копая себе яму ГУЛАГа.

Борис Луцкой родился и провел детство под Бердянском в имении отца. В Севастополе он закончил Константиновское реальное училище. Директор этого училища благородный князь Хрусов сделал все, чтобы его необыкновенно одаренный выпускник Луцкой продолжил учебу в Германии, переживавшей научно-технический ренессанс.

За год до поступления Луцкого в Мюнхенский институт и в год убийства террористами Императора Александра II, Готлиб Даймлер, который был тридцатью годами старше Луцкого посетил Россию. Он побывал в Москве, Нижнем Новгороде, Петербурге, Новгороде, Риге и Одессе. Даймлер, который через два года (1883) получит патент на горизонтальный четырехтактный двигатель был человеком технически весьма зорким и одаренным, и одним из отцов мирового автомобилизма. Тем интереснее его впечатление от поездки по России. Даймлер был потрясен промышленной активностью России и молодой энергетикой общества. Он пишет о России:

«о которой люди на Западе знают очень мало и о которой имеют совершенно ложное представление: здесь же все вызывает к техническому прогрессу».

Данные эти, как и жизнеописание Луцкого почерпнуты из очень взвешенных и объективных трудов замечательного историка техники и автомобилизма В. И. Дубовского.

Увы, еще меньше, чем «люди на Западе» знали о своем отечестве сами россияне, современники Даймлера, как еще меньше знают о России нынешние ее граждане. «Велико незнание России посреди России» - сетовал еще Гоголь. Теперь же незнание России становится главной угрозой ее безопасности. Не знают, потому что не любят. В этом корень всех корней наших бед. Чужое любят больше чем свое. А церковь в византийской летаргии монофизитства.

Даймлер был и многоопытным производственником. Борису Луцкому было всего семь лет, когда Даймлер уже директорствовал в двигателестроительной фирме. Н.А. Отто и Лангена «Гасмотороен-фабрик Дойц». Тогда же он взял Вильгельма Майбаха на должность главного инженера. Карл Бенц был старше Луцкого на двадцать лет и свой первый трехколесный автомобиль построил в 1885 году. Готлиб Даймлер выедет впервые на своем четырехколесном автомобиле в 1886 году в пятьдесят два года. Бенцу был 41 год. В том же году на предпоследнем курсе Мюнхенского политехнического института 20-ти летний Борис Луцкой создаст свой первый газовый двигатель с вертикальным цилиндром. Привилегию на этот двигатель приобретет фирма «Киберс Айзенверк». Окончив институт (1886), он на год уезжает в Россию отбывать воинскую повинность.

Через пять лет после того как Луцкой студентом сконструировал свой первый двигатель и через три года после службы в армии его, 25 летнего молодого человека, назначают главным инженером одного из крупнейших машиностроительных предприятий ведущей технической державы мира, а именно «Нюрнберг Машиненбах АГ». Луцкой шесть лет руководил технической политикой этой фирмы, после чего открыл в Берлине собственную фирму по созданию автомобилей и двигателей к ним: «Гезельшафт фюр Аутомобилвагенбау Сюзтем Луцки». Вскоре появятся автомобили марки «Луцки» (Loutzky).

Надо отметить, что инженерный корпус Германии окружил Луцкого неподдельным восхищением. В том же 1897 году он входит в число членов основателей «Европейского автомобильного союза», куда входят Даймлер, Дизель и Бенц.

Еще студентом Луцкой обратил на себя внимание ведущих профессоров Политехнического Института и с каждым годом набирал европейскую силу. Трудно в России начала XX века, кроме Столыпина, кого-нибудь сравнить с Луцким по беззаветной преданности России. Кажется, порой, огонь патриотизма сжигал его и именно этому пламени он был обязан интенсивность открытий. Журнал союза немецких инженеров «Фау Д. И.» с 1888 года (когда экспонировался на выставке в Мюнхене его вертикальный двигатель) запатентовал патентами Луцкого как на новые двигатели, так и на электрические зажигания, так и на регулирование момента вспышки зажигания с калильной трубкой, прибором, который станет предшественником карбюратора Майбаха. Луцкой станет главным инженером двигателестроительной фирмы «Нюрнберг», которая после объединения с другой фирмой теперь широко известна как MAN.

В 1894 году в Эрфурте на промышленной выставке экспонируются как стационарные двигатели Луцкого, так и его же автомобильные и мотоциклетные моторы. Известная Петербургская фирма «Лесснер» строила уже двигатели и автомобили с участием Луцкого. Но он хотел во что бы то ни стало быть полезным Морскому и Военному ведомству своей Родины.

Русская печать всё шире освещает деятельность Луцкого. В 1898 году на Берлинской выставке показаны три автомобиля Луцкого и один моторный трицикл. Он был неиссякаем. В Петербурге о нем широко писали, когда Адмиралтейский Ижорский завод в 1901 году получил три его грузовика.

В марте 1900 года Луцкой пишет военному атташе (агенту) в Берлине князю П. П. Енгальчеву:

«В последнее время я сосредоточил свою деятельность на изыскании средств к применению автомобилизма к военному делу. Придя в этом вопросе к значительным результатам, я считаю, как русский подданный, своей священной обязанностью сообщить о таковых Вашему Сиятельству...»

Князь Егальчев отправил рапорт в Главный Штаб. Речь шла о пулеметном автомобиле (броневике) и автомобиле со скорострельной пушкой – прообраз танка.

Луцкой один работал как десяток конструкторских бюро прорыва. Исследователь В. Дубовский говорит: «конструкторские разработки, сделанные Луцким, не имеют себе равных в мире».

В основном он творил в Германии, но работал только для России. Он из той же плеяды русских подвижников, которые со времен Петра I ездили за границу, чтобы послужить отечеству, как моряк Крузенштерн, конструктор Сикорский, князь Хилков – путеец, создатель русских железных дорог генерал-профессор Мельников, металлург-академик Иван Бардин – создатель Кузнецкого завода и тысячи других. Но всех их превосходит по творческой мощи Борис Луцкой, а значит и по любви к России. Эти два начала имеют единый божественный источник.

Луцкой создал стационарные газовые, керосиновые и бензиновые двигатели внутреннего сгорания, двигатели для автомобилей, мотоциклов, надводных судов – от катеров до эсминцев, подводных лодок с диапазоном мощности от одной лошадиной силы до шести тысяч лошадиных сил. Главное, все, что он создал, он запатентовал на европейском уровне и на том же качественном уровне внедрил.

Среди авиационных двигателистов бытует шутка с глубоким смыслом. Они говорят, что в самолете главное – двигатель. Если двигатель хорош – его можно прикрепить к воротам и они полетят.

Приверженность к двигателю говорит о врожденной основательности человека. Все великие отцы автомобилизма – Луцкой, Даймлер, Бенц, Майбах – были конструкторами своих автомобилей в целом, до мельчайших порой деталей, но главное – сами творцы их сердец – двигателей.

Луцкой создал почти все типы автомобилей: легковые, грузовые, почтовые, автобусы, броневики и все своей оригинальной конструкции «Луцкой».

Его шестицилиндровый двигатель был поставлен на первую легендарную русскую подводную лодку «Дельфин». Ее по железной дороге отправили на Русский Восток в Приморье, где она принимала участие в боях с японцами. После войны вернули в Архангельск и она вошла в состав Северного флота, первого флота, основанного Петром Великим.

Два трехтысячесильных двигателя Луцкого поставили на миноносец «Видный».

Его двигатели охотно ставили на моторные лодки для европейских гонок. Его двигатель стоял на собственной моторной яхте «Лукерья». В самом названии уже заложен дерзкий вызов всей Европе. Луцкой не скрывал, что двигатели делает для русского Императорского Военно-морского флота. В архиве Военно-морского флота до сих пор хранятся его чертежи тысячесильного двигателя за 28 ноября 1900 года.

Все признают, что Луцкой – пионер шестицилиндровых двигателей особой компоновки. Строила их и ныне известная дизелями фирма МАН, в создании которой есть и труд Луцкого. Компоновку двигателей Луцкого охотно использовали фирмы «Роллс Ройс» и «Мадслей». Первый шестицилиндровый двигатель Луцкой построил еще в 1900 году на заводе «Мариенфельде». За создание моторной флотилии Луцкой тогда же награжден орденом Святого Станислава. С тех пор он уже следит чтобы его фамилия писалась правильно не «Луцки», а Луцкой.

Журнал «Циклист» от 12 мая 1901 года за №18 сообщает: «Имя Луцкого стало пользоваться столь широкой популярностью, что германское правительство поручило

ему устройство немецкого автомобильного отдела на последней Парижской выставке, и в этом автомобильном отделе Германия щеголяла изобретениями русского».

Словечко «щеголяла» изобличает в авторе некоторую неполноценность «патриота» с комплексом дворни.

Германия не могла «щеголять» достижениями даже такого гения как Луцкой, ибо была самодостаточна и уже недостижима для всех стран мира. Эта ущербная «патриотическая» чернь – сама темная, управляемая и безумная сила. Это их науськивают, чтобы сменить имя Санкт-Петербург на Петроград. Они же с легкостью потом примут и Ленинград. Это при их визгах полк имени Вильгельма II в русской армии ликвидируют, в то время, как германский полк имени Николая II достойно провоевал всю мировую войну. И они же Константинополь халуйски примут, как Стамбул, в то время, как даже не православные немцы до сих пор зовут его Царьград (Госполи).

Что до Парижской выставки, Луцкой действительно в ведущей мировой автомобильной державе энергией и трудами выдвинулся на первое место. Благородный Готлиб Даймлер умер годом раньше. Карл Бенц, обгонявший всех в мире по числу продаж был в состоянии кризиса. Из него он начнет выходить только после 1903 года, выпустив автомобиль «Парсифаль». Бенц был 20 годами старше Луцкого. По молодости, динамизму и продуктивности Луцкой был тогда королем конструкторов не только Германии, но и Европы. Это не могло нравиться всем немцам.

На заседании наблюдательного совета фирмы «Даймлер Моторен-Гезельшафт» от 16 августа 1902 года председатель Дуттенхофер огласил письмо господина директора Бориса Луцкого, в котором он настаивал на том, чтобы двигатели, продаваемые в России под названием «Даймлер-Луцкой» под таким же названием продавались и в Германии. На таком же заседании 3 октября 1902 года Дуттенхофер заявил, что требования Луцкого «должны быть отклонены». В том же 1902 году название автомобиля «Даймлер-Луцкой» исчезло и было окончательно после победных европейских гонок заменено на «Мерседес». Марка уже становилась национальным символом, и русское имя кому-то резало слух. Что до Вильгельма Майбаха (многолетнего сподвижника Даймлера) то он никогда не приписывал себе создание «Мерседес».

24 декабря 1902 года Российское Военное ведомство решает «приобрести бывший в испытании самодвигатель (автомобиль) Даймлера-Луцкого, каковой представить в распоряжение штаба Киевского округа». В 1905 году в журнале испытаний этот автомобиль еще именовался «машина Даймлер-Луцкой».

В свое время Борис Григорьевич настаивал на том, чтобы автомобиль и двигатель, особенно, назывались «Луцкой-Даймлер». Последний великодушно не возражал. А вот 24 марта 1907 года штаб Киевского округа направил Начальнику Генерального Штаба письмо, в котором сообщал, что «Командующий войсками выразил желание получить ранее обещанный крытый автомобиль «Мерседес».

На упоминавшейся Парижской выставке с Луцким встретился Начальник Главного управления кораблестроения и снабжения вице-адмирал П. П. Верховский. Он просил изобретателя разработать двигатели для катеров и поставить Флоту грузовики Луцкого. В том же году в октябре 1900 года грузовики осмотрел русский представитель генерал-майор Фабрициус. Еще ранее генерал Фабрициус в рапорте от 12 июня 1900 года докладывал в Главное Инженерное Управление Военного ведомства: «по наведенным справкам оказывается, что русский изобретатель Луцкой еще с начала 90-х годов с успехом выступил в качестве соперника известному строителю бензиновых двигателей Даймлеру и заслужил себе почетное положение среди промышленников этой специальности машинного строения».

Петербургский журнал «Искра» №13 за 1901 год писал: «В «Правительственном вестнике» напечатано, что 30 апреля имел счастье представлять Его Величеству Николаю II инженер-изобретатель Б. Г. Луцкой, причем демонстрировал построенную им моторную повозку для Морского ведомства. Настоящий мотор представляет одно из

самых интересных в последнее время русских изобретений, которое будет играть со временем крупную роль в Военном ведомстве».

Царб давал объяснения сам Луцкой, в присутствии вице-адмирала Верховского и других официальных лиц. На высочайший смотр были выставлены два пятитонных грузовика марки «Луцкий» (Loutzky). Этого типа грузовики завода «Мариненфельде» на состязаниях в Ливерпуле были удостоены золотых медалей.

Все в том же победном для Луцкого 1900 году 5 июля, генерал Фабрициус осмотрел два пулеметных автомобиля Луцкого, а 3 декабря уже всего через пять месяцев состоялось специальное заседание Артиллерийского комитета, посвященное этим пулеметным автомобилям – т.е. броневикам, которых не было еще на вооружении ни в одной стране мира.

Журнал «Циклист» за 1901 год – «...Луцкой стоит во главе как моторного, так и автомобильного дела, разрабатывая свои идеи в этой области при помощи заводов «Даймлер» и «Мариенфельде»... Громадный завод фирмы «Панар Лавассор», стоящий вне конкуренции, перетянул к себе г. Луцкого и распространяет его машины в самых широких размерах по всему свету».

В 1907 году фирма «Ховальдсверке» в городе Киле построила двигатель Луцкого мощностью в 6 тысяч лошадиных сил – тогда самый мощный в мире. Там же в 1904 году Луцкой построил двигатель в 500 л.с.

Казалось, творческие силы этого человека безграничны. Он мог стать главным национальным капиталом любой державы и дать ей неуязвимость. Но Луцкой, похоже, только-только набирал силу, уже став королем европейских конструкторов в эпоху наивысшего инженерного энтузиазма в мире.

Мы знаем, что первый пилотируемый полет на аппарате тяжелее воздуха совершили братья Уилбур и Орвилл Райт в США 17 декабря 1903 года в 10 часов 35 минут в штате Северная Каролина. Самый удачный в тот день полет длился 59 секунд и составил 250 метров.

Итак, это случилось за две недели до 1904 года. Следующий рекорд дальности совершил 26 октября 1907 года француз Анри Фарман на аэроплане «Ваузен-Фарман» и равнялся 771 метр. Это гигантский успех, но это еще не авиация. Аэропланы больше скачут, чем летают. Первый самостоятельный полет в Европе совершил 12 ноября 1906 года бразильский конструктор Альберто Сантос Дюмон. За 21,2 секунды он пролетел 220 метров. Правда, Фарман в 1908 году 13 января выиграл гран при в 50 тысяч франков первым в мире пролетев 1000 метров. Итак, конец 1903 года, братья Райт пролетают 250 метров. Фарман в 1907 году покрывает 771 метр, а на следующий год тысячу метров. В том же 1907 году француз Блерио пролетает пятьсот метров. Через два года (1909) он перелетит Ла-Манш и устроит переполох во всех штабах Европы.

Мог ли среди этих дерзких вызовов спокойно конструировать двигатели выросший в Севастополе, самом русском и флотском городе на земле, Борис Луцкой? Он был создан для мировых ответов от имени России на все вызовы времени в технике.

Когда Фарман в 1907 году преодолел тысячу метров Луцкой засел за чертежи и литературу. В 1908 году оставаясь верным своему дарованию и масштаба России, Луцкой создает около Штутгарта самый сильный самолет в мире. Об этом сообщает журнал «Автомобилист» (№44 за 1908 г.) который редактирует европейский рекордсмен в автогонках на «Руссо-Балте» страстный патриот Андрей Нагель. Пока они преодолевали тысячу метров Луцкой строит на их фоне сразу стратегический самолет с тремя винтами, с двумя двигателями по 60 л.с. каждый. И самолет, и двигатель, разумеется, конструкции Луцкого. Такой универсальностью не обладал ни тогда, ни после ни один авиаконструктор в мире. Самолет был целиком его детищем. Назовем его «Луцкой-1». Кстати один из таких двигателей стоял на его яхте «Лукерья». Их Луцкой поставлял Русскому флоту.

В 1910 году, когда Сикорский ставит на крыло свой первый аэроплан, Луцкой создает самолет «Луцкой-2» в Иоганистале на заводе Э. Румплера. У этого самолета

два винта на одной оси. В движение приводятся независимо друг от друга четырехцилиндровыми 100 сильными двигателями фирмы Аргус. Двигатели конструкции Луцкого, естественно, как и завод Аргус, в котором он компаньон и директор. В 1912 году на самолете «Луцкой-2» немецкий пилот Х. Хирт установил мировой рекорд скорости – 160 километров в час. В том же году Луцкой конструирует 6-цилиндровый авиационный двигатель в 150 лошадиных сил и чтобы испытать двигатель в деле конструирует самолет «Луцкой-3».

Так Борис Григорьевич Луцкой захватывает лидерство в мировом авиаконструкторском деле. Все Фарманы и Блерио на своих «этажерках» могут рассчитывать только на место в эскорте рядом с аэропланом «Луцкой».

Осенью 1913 года Луцкой предлагает правительству построить в столице крупный двигателестроительный завод и навсегда захватить лидерство в Европе в автомобиллизме, авиации и кораблестроении.

В декабре того же года Борис Луцкой выступил в Русском техническом обществе с докладом о своей деятельности.

Напряжение и противостояние в Европе усиливалось. Летом 1914 года Луцкой вернулся в Германию. Ему 49 лет. Он полон замыслов и энергии. На пороге мировая война. Германское правительство оказалось умнее и дальновиднее петербургского. Оно решило ни в коем случае не выпускать из Германии человека с таким гигантским потенциалом.

Если мы вспомним, какую роль в Великой Отечественной войне сыграл танк Кошкина Т-34. Луцкой мог в кратчайшие сроки создать лучший в мире военный грузовик, непревзойденный танк и лучшие самолеты. Его пребывание в России во время войны могло сыграть, как это не звучит неожиданно, решающую роль в военном противостоянии на поле боя.

Немцы пришли арестовывать Луцкого в Берлине в день приезда. Луцкой был не из безропотных мужчин и не считал, что политика – это искусство возможного. Он стал отстреливаться и был схвачен с оружием в руках. Луцкой не носил мундира, но вся его жизнь была послушанием России и офицерским служением.

Все четыре года войны Луцкой провел в тюрьме Шпандау. Мы не знаем, что он пережил там при его сверхдеятельной натуре. Конечно, власть ни при каких обстоятельствах не должна была отпускать из России Луцкого. Поразительно, что его не уговорили вернуться на родину раньше. В России были мощные личности, которые понимали роль такого человека как Луцкой для прорыва России. Вспомним того же Петра Столыпина, академика князя Голицына из флотских офицеров, профессора Жуковского, семь братьев Рябушинских, основателей частного автомобильного завода АМО (ныне ЗИЛ), один из братьев как мы помним, был выдающимся гидродинамиком, или того же промышленника-гиганта Михаила Шидловского, тоже из флотских офицеров. Но, увы, как это и по ныне у нас водится, у них было много воззрений, но не было орденового дворянского братства и потому сгинули все по одиночке.

Могли Луцкому стать оплотом только братство флотских офицеров, но и они были поглощены восстановлением флота.

Когда Луцкой вышел из Шпандау, России, которой он служил, уже не существовало, а Царь с семьей были расстреляны. После 1920 года следы Луцкого, величайшего конструктора в мире, теряются.

Но самый великий творец «русского выезда» нужен сегодня нам как никогда. Автомобиль становится символом нации и ее непобедимости и надеждой в тяжкие годы, нечто вроде знамени конкурентоспособности перед любым противником. Это продемонстрировали немецкие коллеги Луцкого после того, как Германия в 1918 году была перекроена, ограблена и унижена.

Фирма «Майбах Моторенбау» была основана в 1910 году в городе Фридрихсхафене еще Вильгельмом Майбахом. Но получив бразды, сын Вильгельма – Карл Майбах – решил строить автомобили, вместо двигателей «Цеппелинам». После

поражения большинство немецких автомобильных заводов стали приноравливаться к рынку и строить дешевые автомобили для широкого покупателя. Майбах решил показать тем, кто унижал Германию, что она не сломлена и бросил вызов «Роллс Ройсу» и Англии, главному политическому сопернику Германии.

Основательные немцы начали как всегда с хорошего двигателя, решив создать лучшую и самую дорогую машину в Европе и как бы символически восторжествовать над своими победителями. Автомобиль делали неторопливо и тщательно. Никому не доверяли, кроме своего круга изготовление главных узлов. Кузов делали старинные немецкие прославленные фирмы, строившие кареты еще в XVIII веке. В 1921 году уже состоялся в Берлине Торжественный показ роскошного автомобиля «Майбах». Две буквы «ММ» (Майбах Моторенбау) многозначительно повторяли две буквы «РР» (Роллс Ройс). У «Майбаха» впервые в Германии тормоза были на все четыре колеса. Автомобиль «Майбах W 3» сразу стали глубокомысленно называть « Traum auto » - автомобиль мечта. Модель W 3 выпускали до 1928 года. Вильгельм Майбах умер в 1929 году. Стал продаваться «Майбах W 5» с семилитровым двигателем и мощность в 120 л.с. Вскоре появился «Майбах-Цеппелин DS 8». Рабочий объем двигателя уже достигал восьми литров. При мощности в 200 лошадиных сил он разгонялся до 170 километров в час. Не всякий спортивный автомобиль мог угнаться за этим элегантным дорогим гигантом. Гитлер с его популистским чутьем предпочитал «Мерседесы». Всего создали две тысячи Майбахов. Цена на них все время растет. В Германии элита создала в 60-х годах даже клуб почитателей «Байбаха». Завод во Фридрихсхафене перешел под контроль концерна «Даймлер-Бенц» и все вернулось на круги своя. Вильгельм Майбах, как и Луцкой, был неизменным сотрудником Даймлера до его кончины в 1900 году.

Государству себя уважающему совершенно необходимы как «Майбахи», так и «Роллс Ройсы» и «Чайки», если хотите. Нужны технические изделия, где аккумулируется высочайшее качество.

Как бы не превозносили Косыгина, создавшего «Жигули» через итальянскую фирму «Фиат», но Устинов был в тысячу раз более прав, предлагая производить автомобили не посредством третьеразрядной автомобильной державы, но с помощью собственных военно-промышленных предприятий. Что до названия города, то именем Тольятти нельзя было называть даже макаронную фабрику, не то чтобы русский город на Волге. Косыгин измельчал в аппарате и изменил крупному стилю сверхдержавы и своего учителя Сталина.

Можно ли себе представить муки Бориса Луцкого в камере Шпандау, человека, который признавался, что испытывает неизъяснимое волнение, когда видит на улицах русских городов свои автомобили.

Он лучше, чем кто-либо понимал, что мог бы склонить чашу победы в сторону России.

Летом 1902 года в районе Курска проходили крупные военные маневры впервые с участием автомобилей, как штабных, т.е. легковых, так и грузовых. В августе на маневры прибыли еще два автомобиля. Военные архивы о них сообщают следующее:

«Инженер Борис Григорьевич Луцкой, изобретатель Даймлеровских самодвигателей... предложил испытать на предстоящих курских маневрах два его самодвигателя – один грузовой, поднимающий груз до 150 пудов, с двигателем 16 л.с. и другой пассажирский (четырёхместный), для штабной службы с двигателем 8 л.с... Господин Луцкой взялся доставить автомобили в штаб Южной армии, а равно и содержать их во все время маневров на собственный счет без всяких расходов казны».

В этом весь Луцкой. Этот одинокий рыцарь России.

Мы в долгу перед ним. Чем мы восполним почти столетие беспамятства? Можно назвать его именем школу или лицей в Севастополе. Дать его фамилию военному кораблю или подводной лодке, или военному автомобильному институту в Рязани. На русских дорогах должен появиться автомобиль соперник «Мерседеса» под именем «Луцкой». Его бюст должен бы украсить вестибюль Комитета по оборонному заказу.

Скорее всего, задачу памяти Луцкого должны взять на себя крупные военные автомобилисты-генералы – В. Полонский и Н. Ковалев. Впрочем, это задача всего миллионного автопрома и президента страны, ибо дело Луцкого – это проблема Русского выезда, а значит дело Государево.

7. РЯДОВОЙ ИНЖЕНЕР

Есть изделия труда или продукты, которые людьми каждой страны воспринимаются как их национальные символы, при чем настолько привычными, что люди даже об этом не задумываются. Но есть произведения промышленности, которые по славе опережают другие и становятся совокупным национальным символом. Автомобиль среди таких произведений первенствует. С ним не может сравниться даже самолет или космический аппарат. Человек не летающий вид, он спасительно прочно связан с родной почвой и родными дорогами.

Мы знаем имена колхозников, которые уезжали на войну на родной колхозной полуторке. Пройдя за баранкой через минные поля, обстрелы и бомбежки, они как святыню возвращали в родную деревню латанную полуторку. И путь этих машин по родной улице устлала цветы. Дано ли кому-нибудь разгадать тайну привязанности человека к автомобилю. Автомобильные заводы с годами превращались в некие братства. Не вдаваясь глубоко в эту тему, могу лишь выразить уверенность в том, что величайший футболист планеты не Пеле или Эйсебио. Самый великий гений футбола и его поэт это Эдуард Стрельцов. Играть он мог только за «Торпедо», за команду автомобильного завода. За спиной Стрельцов всегда ощущал родное дыхание многотысячного братства завода. Кроме того, автомобиль создает вся страна, а не только заводы, поставляющие комплектующие. Люди привязываются к автомобилю как к родному символу. В 60-х годах решили внедрить американский арбуз в России. Он цвета темно-зеленого, а формой напоминает бейсбольный мяч. Хоть «американец» был сахаристее нашего арбуза, но люди наотрез отказывались покупать его. Они сроднились с образом полосатого и круглого арбуза, и чужака встретили враждебно. Пришлось прекратить выращивать американский сорт.

Здоровый человек с развитыми чувствами испытывает непреодолимую потребность в автомобиле, каждая деталь которого сделана руками его соотечественников.

Белые эмигранты создали за рубежом несколько кадетских корпусов. Один из них был расположен в Версале под Парижем. О кадетском движении за рубежом Никита Михалков провел быть может самую волнующую из его передач о русской эмиграции. Последние кадеты, люди уже преклонного возраста, сохранили возвышенную и чистую любовь к России. Один из них, Дмитрий Николаевич Шмеман, староста русского православного храма, принципиально отказался от чужого паспорта и является подданным ушедшей в небытие Российской Империи. Дмитрий Николаевич ездит по Парижу только в автомобиле Жигули. Он счастлив, что держит баранку к которой прикасались руки русских рабочих.

Автомобильное дело за столетие сформировало в России миллионы жизней, автомобиль стал как бы судьбой. Люди, пережившие первую половину XX века и связавшие свою судьбу с автомобильным производством, отчеканились в особую породу людей, сохранивших до глубокой старости юношеское отношение к жизни. Один из них Н. Куняев, инженер-конструктор, писал в 80 лет своему коллеге:

«Мне тоже хочется поделиться воспоминаниями о ряде дел теперь уже, можно сказать, далекого прошлого. В многих интересных и поучительных делах принимал я участие, был знаком со многими выдающимися конструкторами и уже кое что о них написал в местную печать... Хочу писать еще, и пишу, пишу, думаю, вспоминаю. Пишу даже стихи, ведь у меня в родне два поэта и один из них однофамилец».

Биография конструктора Куняева поразительным образом пересеклась с жизнью всего автомобильного дела России и отразила почти все этапы этого поистине народного дела. Он вспоминал:

«В далеком детстве каждый из нас с большим интересом слушал сказки о ковре самолете, о коньке-горбунке. И вдруг... сказка наяву. Через наш поселок (годы примерно

1910-1911) промчался на автомобиле помещик Лашкин. Видение промелькнуло очень быстро, не разбудив детской фантазии.

Но вот наша семья переехала в Нижний Новгород. Однажды отец взял напрокат автомобиль. Целый час мы ездили по улицам города. Трясло, конечно, здорово, тогда все улицы были замощены булыжником. Я торжествовал, сидя на переднем сиденье рядом с шофером. С восторгом вдыхал запах горелого масла и чуть не заплакал, когда наше путешествие окончилось.

Далее автомобиль напомнил о себе в 1914 году. Шла война. В город стали поступать раненные. Их привозили в больницу Красного Креста на санитарных автомобилях. Конечно, мы мальчишки не отходили от машин.

Следующее автомобильное воспоминание относится ко времени гражданской войны. Белые войска появились на Волге. Нижний Новгород стал прифронтовым городом. На большой Печерке (ныне улица Лядова), прямо на улице стояли рядами грузовики фирмы «Уайт» автобазы армий Восточного фронта. На Волге дымили бронированные корабли Волжской военной флотилии. Натужно завывая, гнали волну, взлетали военные гидропланы. В городе появились военные моряки в черных бушлатах и люди в черной коже: летчики и шоферы. Свирепствовал тиф. Со смертью родителей закончилось беззаботное детство».

Для нас важны два обстоятельства. Куняев видный конструктор, труженик. Он не относится к категории великих, но это для нашего повествования даже лучше. Он сам отразил эпоху и не давил окружающих авторитетом. Это во-первых. А во-вторых, вся его жизнь прошла в одной из столиц отечественного автомобилизма. Незаурядный конструктор, честный человек, взыскательный к себе, он обладал благодарной памятью и внимание к людям, с которыми его сталкивала жизнь.

Надо было, оставшись сиротой, думать о месте в жизни и просто о куске хлеба. Н. Куняев оставил среднюю школу и поступил в техникум, где давали какую-никакую стипендию. Но четыре года жизни впроголодь это невыносимое испытание и Куняев поступил на вечерние курсы шоферов. Тогда это была весьма престижная профессия. Поспевать было трудно, но спасала любознательность. Он вспоминает:

«В техникуме работал прекрасный преподаватель математики Гавриил Гаврилович Горяинов. На курсах шоферов было еще интереснее. Теорию нам преподавали Г. И. Муханов и В. Н. Докучаев. Практику – инструкторы Садовский и Зубаля, впоследствии оба работали на автозаводе. Для занятий мы использовали автомобили фирмы «Бенц» и «Фиат». В мастерских под руководством И. Быкова, также впоследствии работавшего на заводе мастером, учились притирать клапаны, шабрить подшипники, вулканизировать шины».

После хорошей рабочей школы Николай Куняев в 1923 году поступил на механический факультет Нижегородского университета. Этот факультет будет со временем преобразован в Политехнический институт. Русская научная школа перед 1917 годом переживала подъем и выставила повсеместно замечательных ученых, которые относились к науке с благоговением, превратив ее в род жреческого служения при храме науки. Искреннее вдохновение педагогов передавалось студентам. Ни один человек в своем уме не может предположить, что научные кадры и школы можно создать за пять лет голода, войн, вшей, тифа и расстрелов. Величие русских ученых в том, что они не уехали за границу, хотя и умирали с голоду. Они сумели передать эстафету дворянской научной школы, созданной Петром, новому поколению рабочей молодежи.

Теорию и конструкцию двигателей преподавал Г. В. Тринклер. Он работал в Сарнове. Тринклер первым изобрел бескомпрессорный двигатель высокого сжатия, конкурировавший с двигателем Рудольфа Дизеля. Но тогдашняя промышленность периода разрухи не смогла освоить двигатель Тринклера.

Высшую математику вел И. Р. Брайцев. Механику и гидравлику – профессор И. Ф. Чорба. Популярностью у студентов пользовались преподаватели Н. А. Семенов, Б. Г. Рождественский, Г. Г. Калиш, Б. М. Лампси.

Мы их упоминаем потому что через их руки прошли поколения нижегородских студентов, на которых будет держаться все российское автомобильное дело.

Через десять лет после октября 1917 года Россия из-за крушения экономики и разрухи была отброшена на 20-30 лет назад и была сплошь лошадиной страной и держалась на лошадиных силах в буквальном смысле слова.

Горсовет Нижнего Новгорода в 1927 году озаботился как-то идеей провести обследование уличного движения в городе. Студенту Николаю Куняеву достался пост на Зеленском съезде, где он должен был отмечать характер проходившего мимо него транспорта. За восемь часов рабочего времени мимо студента Куняева протарахтел лишь один автомобиль марки «Рено» из гаража Губсовнархоза. Понятно, что при такой густоте движения автомобильного транспорта и студенты и преподаватели и рабочие Нижнего буквально тосковали по технике. Надежду подал XV съезд партии, пообещавший прорыв в сфере индустриализации. Интерес к автомобильной технике был в обществе огромен. Автомобили ждали и мальчишки и рабочие, и особенно студенты. Чувствуя неподдельный интерес людей к авто, Николай Куняев и друзья возглавили автомобильные кружки. У них в качестве учебной машины использовался с энтузиазмом латанный и чихающий автомобиль французской фирмы «Бразье» выпуска 1908 года.

Еще молодым инженером Николай Куняев стал первым начальником кафедры автомобилей Политехнического института. Но увы, вскоре, в 1932 году кафедру закрыли. «Однако, - вспоминает Николай Аркадьевич Куняев, - автомобили я не бросил. Ряд лет вел многие экспериментальные работы по конструированию и испытанию различного оборудования для автомобилей. Участвовал в конструировании и испытании аэросаней и глиссеров. Во время этих работ познакомился с выдающимся инженером, неумным экспериментатором М. В. Веселовским, многие годы проработавшего затем руководителем кафедры двигателей Горьковского политехнического института».

Служба в армии стала очередной школой жизни. Выпускников вузов призывали на год. Служба пришлась на 1933-1934 годы. Начал с конной артиллерии. До конца жизни помнил свою лошадь гнедой масти – Дориду. Вскоре перевели в танковую бригаду. Ту самую, которая стала основой будущей Кантемировской танковой дивизии и после войны была непременной участницей парадов на Красной площади Москвы. Из армии Николая демобилизовали в звании командира взвода запаса, а затем перевели в автомобильные войска, присвоив звание «техник-лейтенант».

«Но меня тянуло на автозавод. И вот наконец, в 1937 году И. К. Лоскутов (в то время начальник экспериментального цеха, а в последствии директор завода) принял меня на работу. Не смотря на то, что я уже имел определенный опыт, мне пришлось многому учиться у испытателей В. Н. Бельшева, Н. Т. Колесника, Н. А. Антипова и других».

Накануне войны Николаю Куняеву предложили на заводе составить инструкцию по уходу за автомобилем. Он очень обрадовался этой неказистой на первый взгляд работе. На самом деле, чтобы составить инструкцию, надо было досконально знать производство в целом, а автомобиль до последнего винтика. Это была работа для автомобильного аса. Инструкция должна была по языку приближаться к классике в том, что касается ясности и точности. Шоферы должны были читать ее с наслаждением как в школе «Бежин луг» или «Каштанку» Чехова. Прежде, чем сформулировать рекомендацию шоферу, Николай Аркадьевич на себе испытывал все процессы ухода за машиной. Чтобы, к примеру, убедиться в правильности совета по газогенераторным автомобилям, Николай Куняев сам садился за руль, выезжал на полигон, подбрасывал чурки и кочегарил каждые 30- 40 километров. Помогла природная дотошность и добросовестность. Да и самому работа нравилась. Все инструкции, прежде, чем отдать

в печать, внимательно проверял не кто-нибудь, а сам главный конструктор, легендарный Липгарт.

Отечественную войну Николай Куняев начал в автомобильном полку. Затем в особом конструкторском бюро. Последние три года войны служил инженером-конструктором на заводе в Москве по ремонту автомобилей «Форд Студебеккер», которые нам поставляли Соединенные штаты по «ленд-лизу».

Три года на окраине Москвы располагалась центральная ремонтная база Гвардейских минометных частей. Здесь ремонтировали импортные машины США для Красной Армии. Рембаза на самом деле состояла из голых стен под крышей бывшего завода, эвакуированного на восток. Осенью 1943 года в этих пустых стенах появились солдаты с группой офицеров, которых привел решительный и распорядительный полковник-фронтовик Гавриленков. Гавриленков и сейчас гордость РВСН – Ракетных Войск Стратегического Назначения. С появлением команды Гавриленкова работа закипела.

Доставали «через гланды» станки и переделывали их под изготовление ремонтных запасных частей. На ходу изобреталась технология. Надо отметить, что мистер Форд присылал много запасных частей с добросовестностью делового человека. За ними посылали в Иран наших офицеров. Однако это были детали стандартных размеров, «а Вы же, конечно, понимаете, - говорил в беседе Николай Аркадьевич еще в феврале 1981 года, - что нужны были поршни, кольца увеличенных ремонтных размеров, нужны были и вкладыши коленчатого вала уменьшенных размеров... Этого ничего Форд не присылал... Ну вот мы и наладили производство этих ремонтных деталей на рембазе. Оборудование, которое удалось достать в Москве, было рассчитано на ремонт автомобилей «ГАЗ – АА». Переделывали. Это же целая техническая эпопея... А пластмассовые детали? На двигателях не было ни крышек распределителей, ни роторов. Не было и штуцеров с дюймовой резьбой»...

Легко теперь говорить об этом. А тогда в условиях военного сверхцейтнота, да при строгостях тогдашних...

И все-таки через несколько недель стали выдавать отремонтированные форды. Причем после ремонта они ходили даже дольше, так как наши смекалистые инженеры уменьшали степень сжатия, приспособлявая их под наш бензин, а между карбюратором и всасывающей трубой, извините за техницизм, ставили ограничительные шайбы. Дело в том, что форды имели очень высокую степень сжатия и потому уже через три-четыре тысячи километров у них перегорали поршни и кольца.

Энтузиазм, напор и находчивость удивительной подмосковной рембазы не прошли мимо командования и правительства. В июне 1944 года группа солдат (то есть рабочих) и офицеров (то есть ИТР) получила в Кремле Правительственные награды из рук тогдашнего Председателя Президиума Верховного Совета СССР Н. М. Шверника. На сохранившейся фотографии офицер (т.е. ИТР) Николай Аркадьевич Куняев.

После войны Николай Куняев вернулся на родной автомобильный завод, который готовился выпустить гордость русского автомобилизма легковую машину «Победа».

Станислав Куняев, передавая мне материалы по истории Нижегородского автомобильного завода и записки своего дяди, славного труженика-конструктора, который биографией запечатлел все этапы российского автомобилизма, даже прихватив службу в артиллерии на лошадиной тяге, когда пушкари были при саблях и шпорах, как в чудном фильме Пырьева «Шесть часов вечера, после войны», рассказал о народной песне, десятилетиями бытовавшей в стране, и особенно любимой на Алтае, где вьется над пропастями и по скальным отвесам «Чуйский тракт до монгольской границы». Кстати, прокладывал его в первое десятилетие XX века техник геодезист Вячеслав Шишков, будущий автор романа «Угрюм-Река» о золотоносных приисках на Витиме.

Нарождающееся автомобильное дело не могло не откликнуться своеобразно в народном сердце. Так родилась песня, которая с 30-х годов и почти до 70-х XX века была также любима и известна, как «раскинулось море широко». Это песня об

автомобилях и о любви, пришедшая на смену родившейся в Сибири ямщицкой песне «Степь да степь кругом, путь далек лежит».

Станслав Куняев начал цитировать:

Мчатся по Чуйскому тракту машины,
Много ездит на нем шоферов,
Но один был отличный шофер
Звали Колька его Снегирев.

Полюбил крепко Колька Раю,
С той поры, как в поездке одной
Наша Рая на «Форде» зеленом
Мимо Кольки промчалась стрелой.

Он в любви ей признался однажды,
Но суровая Рая была:
Если АМО Форда перегонит,
Тогда Раечка будет твоя...

Здесь Станислав Юрьевич остановился, вспоминая продолжение... Потом:

– Позабыл... Словом, далее идут две строфы, которые сейчас сразу не припомню... Там о том, как на гоном перевале Коля Снегирев, мобилизовал все свое шоферское мастерство и все же обогнал Раин Форд, но в поворот не вписался и полетел с машиной в пропасть... Рая горько оплакивала смерть Коли и кляла себя за суровость. Последняя строфа звучит так:

И на память лихому шоферу,
Тот, что страха нигде не видал
На могилу поставили Форда
И от АМО помятый штурвал...

8. ЖУКОВ – ПОСЛЕДНИЙ ВСАДНИК РУСИ

Автомобиль породил на войне самый народный, узнаваемый и неунывающий тип бойца – это водитель в передовой полосе. Под бомбежками он был лучшей мишенью. За ним охотились Юнкерсы и арт-наводчики, он вез боеприпасы, «но баранку не бросал шофер». Ни в одной войне до этого не было водителей, он родился только в Великой Отечественной.

Известно, что счастье армии в движении. Счастье армии и счастье нации совпадают. После войны счастье армии обеспечил народный маршал Жуков. Став министром обороны, он со свойственным ему напором добился создания на ведущих автомобильных заводах конструкторских бюро по разработке боевых машин для армии. Вклад Жукова был настолько серьезен, что все военное автомобильное дело после 1917 года можно разделять на «дожуковскую» эпоху и «жуковскую». В этом смысле мы живем в жуковское время в военном деле в целом и в автомобилизме в частности.

Знаменательно, что Маршал Жуков из Императорских драгун и Георгиевских кавалеров. Он связал две русские эпохи. Как командир кавалерийского корпуса перед возвышением, и как воин, прошедший четверть века в седле, Жуков замыкает и трехтысячелетнюю традицию всадничества. Всадничество стало преобладать над колесницами около 10-го века до новой эры.

В «Илиаде» Гомера, повествующей о десятилетней осаде Илиона (Трои) в XIV веке до н. э. при описании состязаний на погребальных играх Патрокла, самым почетным считался приз за по беду на колесницах. Победителю в качестве награды доставалась умелая к любой работе рабыня. Оценивалась она в четыре быка. Но с 10-го века до новой эры битвы колесниц становятся редкостью.

Кстати, Гомер был страстным поклонником техники и едва сдерживал свою пылливость. Он с наслаждением описывает подробности ремесел, будь то корабельное дело, оружейное или кузнечное. Божественный кузнец Гефест не дает ему покоя. Он с удовольствием рассказывает о том, что происходит в мастерской Гефеста. «Автомобиль» в переводе означает «самодвижущийся». Гефест разъезжает по своей мастерской на самодвижущейся коляске, если хотите – автомобиле. Вы спросите – а как же горючее, масла, зажигание? Но боги всемогущи. Чтобы насладиться собственной любознательностью, он в помощь Гефесту вводит двух живых женщин-роботов, прямо таки двух «терминаторок». Они приезжают на колесиках, а исполнив работу, возвращаются на места по углам мастерской.

Навстречу ему золотые служанки
Вмиг подбежали подобно девам живым, у которых
Разум в груди заключен и голос и сила – которых
Самым различным трудам обучили бессмертные боги.

(«Илиада», XVIII , 413 сл.)

9. ДВОРЯНИН – КАТЕГОРИЯ ВЕЧНАЯ

Сегодня автомобиль стал слишком универсальным национальным феноменом, не позволяющим относиться к себе не серьезно. Отношение главы государства и Верховного Главнокомандующего к автомобилю является мерилем его силы и зрелости. Германия проиграла войну в 1918 году. Чтобы показать миру, что немцы не признают поражения, как мы помним, конструктор Майбах выпустил дорогой и мощный автомобиль «Майбах» в противовес британскому «Роллс-Ройсу». Нашим «майбахом» был автомобиль «Чайка», который уничтожил говорливый комбайнер из Ставрополя, якобы из борьбы с привилегиями. Теперь, впервые после войны и победы, глава государства, как и несчастные думцы катят на иномарках. Это последняя степень унижения для великого государства, выигравшего войну с Германией.

Сейчас, когда все поры государства забиты мелкими дележками и вороватой номенклатурой, нас намеренно пытаются заставить барахтаться в дрязгах Кавказа, тягаться с каким-нибудь Саакашвили, испуганно озираться на лоснящиеся автономные республики, страдающие хроническим несварением суверенитетов. Это как если бы министр обороны принимал парад не в «Чайке», а стоя в малолитражке «Ока».

Что бы ни случилось на Кавказе или любой другой окраине России, президенту страны там нечего делать по горячим следам, как на пожаре. Там должны появляться только умные и смелые полковники Генштаба. Даже лампасами не надо никого баловать. Начало этому неслыханному в истории унижению положил Ельцин, когда для усмирения горсточки бандитов Радуева, у которого не было даже роты, послал целых трех силовых министров великой атомно-ракетной державы со вторым в мире флотом. История человечества не знает более комичной сцены.

Нам следует вновь выправить курс государственного корабля.

В прошлом столетии мы дважды воевали с Японией и дважды с единственной тогда сверхдержавой Германией. Великой державой, как принято, считается государство, которое может выдержать войну с государством, которое тоже претендует на статус великого. Сверхдержава – это государство, которое может без чрезмерных усилий расправиться с любой великой державой, а то и с двумя. Именно такой была Германия. Чтобы она признала себя побежденной, потребовались усилия четырех великих держав – Англии, России, США и Франции, не считая союзников среднего калибра. После Второй мировой войны мы сами стали (вместе с США) сверхдержавой.

Благодаря унаследованному атомному флоту и ракетам, мы по прежнему в числе мировых лидеров. По парку военных автомобилей и их техническому уровню мы не уступаем ни одному государству в мире. Все эти достижения заложены лично Сталиным, без участия которого не проходило изготовление ни одного двигателя, будь то авиация, флот или наземный транспорт. Жуков придал этому делу новый импульс.

Автомобиль среди главных приоритетов в Соединенных Штатах. Развитие автопрома американцы обеспечивают такими же привилегиями, как в свое время урановый проект. Но, разумеется, здесь как и всюду на первом месте стоит человек, его запросы, духовный уровень и качество. Автомобиль опосредованно и сам влияет на кругозор и уровень личности. Россию может поднять только такой молодой человек, который во всех случаях предпочитает отечественный автомобиль и будет всеми силами стремиться к тому, чтобы сделать его лучшим в мире, как он сделал истребитель-бомбардировщик СУ-27, автомат Калашникова, ракету и танк Т-80, «КАМАЗ» и т.д.

Прежде, чем сделать лучший в мире легковой автомобиль, мы обязаны думать о том, кто станет владельцем этого автомобиля.

В свое время великий немецкий писатель Эрнст Юнгер следующим образом сформулировал сверхзадачу Германии, которая даст ей в мире подобающее ее духу место. Он сказал: «Судьба Германии безнадежна, если из ее молодежи, в частности ее

рабочего сословия, не вырастет новое рыцарство». Слова эти сказаны и для нас в эпоху смуты. Юнгер знал, что дворянство – это категория вечная во все времена.

Выработка нового благородного руководящего сословия есть первейшая миссия любого общества в мире и всех его сословий, групп и всех без исключения телеканалов, партий и изданий. Это смысл существования государства, которое Гегель определял, как «шествие Бога в миру». Мы не можем не прислушаться к голосу такого человека, как Эрнст Юнгер, который воевал против нас в двух мировых войнах, но 8 апреля 1945 года под бомбежками, чтобы сохранить в себе человеческое, читал охотничьи рассказы Тургенева.

В список из 30 книг, признанных в качестве духовных основ нашего времени включена книга Эрнста Юнгера «Рабочий. Господство и гештальт», изданная в 1932 году. Наше общество, духовно кастрированное самым пошлым в мире телевидением, даже не слышало ни о Юнгере, ни о списке.

Юнгер был яростным участником битв века и его судьей и духовным органом.

Эрнст Юнгер ровесник нашего маршала Жукова и одновременно с ним пошел на Первую мировую войну. Он умер в 1998 году, прожив 102 года. Пил вино и курил в свой столетний юбилей. Всю войну лейтенант Юнгер провел не только на передовой, но в штурмовых отрядах на Западном фронте. За войну он был 14 раз ранен. Пять винтовочных выстрелов, два снарядных осколка, четыре ручных гранаты, одна шрапнельная пуля и два пулевых осколка, входные и выходные раны оставили на теле лейтенанта 20 шрамов. Эрнст Юнгер в окопах не расставался с «Тристамом Шенди», который носил в планшете. Его воспоминания о войне «В стальных грозах» только в Германии выдержали 36 изданий. Юнгер оказал громадное влияние на духовную и эстетическую жизнь Германии. Философ Хайдеггер был восторженным поклонником Юнгера.

Фантастическое и мистическое для Юнгера были коренными свойствами реальности. В боях он заслужил высшие награды Германии – Железный крест 1-й степени и Рыцарский крест Дома Гогенцоллернов.

После покушения 1944 года даже Гитлер не посмел тронуть друга Роммеля Эрнста Юнгера. Он только запретил Юнгеру носить оружие. Дружбы с Юнгером искали не только Андре Жид, но и Гельмут Коль и Франсуа Миттеран. Россия вызывала у Юнгера глубочайшую симпатию.

Исповедь Юнгера в форме дневников с 1941 по апрель 1945 года, названная им «Излучения», стоит в одном ряду с Данте, исповедью Августина и творением Сервантеса. Ничего подобного в Германии не было после Гете.

Там, в «Излучениях» он приводит место из письма Фридриха Вильгельма I :

«Если бы я занимался только обустройством страны, а не обращением своих людей в Христианство, мне бы ничего не помогло. Кто не верен Богу, то и мне, человеку, не будет верен».

Видите, и монарх озабочен только одной мыслью – каким будет новое поколение. В нашем случае кто же сядет в лучший в мире автомобиль, если мы вдруг возгоримся создать его? Об этом мы ни на минуту не забываем. Уверен, что и великий конструктор Луцкой сжигал себя, создавая автомобили с убеждением, что его машина достанется не мошеннику рыночному, не номенклатурному прохвосту или скомороху из шоу-бизнеса.

У Юнгера запись от 25 декабря 1943 года из Парижа, где он служил:

«Читал дальше Луку, дошел до 22-й главы. Здесь Христос упрекает своих противников, что те хватают его ночью, хотя он каждый день бывал с ними в храм... но теперь ваше время и власть тьмы». Это может стать девизом насилий и нашего времени, происходящих в зловещей темноте и за фасадами, отвечающими вкусу демоса».

Вспомнив ветхозаветного пророка, Эрнст Юнгер имеет в виду себя: «Затем Исая, певец гибели, над которой сердце его трепещет арфой. Пророк и для наших дней»

Продолжим Юнгера и спросим себя, сможет ли Россия вырастить из своей молодежи новое дворянство, без чего судьба ее также безнадежна, как и судьба Германии. Великий русский инженерный корпус, цвет которого сплавился в Высшем Московском техническом училище не трудились для того, чтобы «чудо-тройкой» управлял прохвост.

Сегодня православный священник окропляет автомобиль с возгласом:

«Освящается колесница сия, во имя Отца и Сына и Святого Духа! Аминь».

Колесничие были первыми на земле аристократами, и назывались «ратай стар» (стоящий в колеснице). «Ритер» и сейчас в переводе с немецкого означает «рыцарь».