

Наталья Беспалова

КОНСТАНТИН АРЦЕУЛОВ.**ЖИЗНЕОПИСАНИЕ****ЧАСТЬ 1**

Вам приходилось слышать о разгоревшемся в 60-е годы прошлого века споре между «физиками» и «лириками»? На мой взгляд, проблема абсолютно надуманная. В ее основе лежит элементарная лень и отсутствие любопытства. Технические и естественнонаучные знания никак не могут помешать поэту и, тем более, художнику. В свою очередь, поверхностное знакомство с поэзией и живописью развивает творческое воображение инженера и ученого. По-настоящему талантливый и интеллектуальный человек органично сочетает в себе обе эти ипостаси. Об одном таком человеке, Константине Константиновиче Арцеулове, авиаторе и художнике, и пойдет у нас речь. Читайте, восхищайтесь и берите пример!

**ДОРОГА В ОБЛАКА**

Константин Константинович Арцеулов родился в 1891 г. в Ялте. По отцовской линии он происходил из семьи потомственных морских офицеров. Его отец и дед, Константин Николаевич и Николай Алексеевич Арцеуловы, были выдающимися морскими инженерами и внесли немалый вклад в развитие российского броненосного флота. Дед был старшим судостроителем Петербургского порта, отец занимал ту же должность в Севастопольском порту.

По материнской линии Константин Константинович приходился родным внуком Ивану Константиновичу Айвазовскому. Что может быть естественнее союза потомственного моряка с дочерью величайшего художника-мариниста всех времен и народов?

Айвазовский предпочитал творить свои шедевры вдали от посторонних глаз. В святая святых художника, его мастерскую, допускались только внуки. Маленький Костя часами просиживал рядом с дедом, наблюдая, как, повинувшись прикосновению кисти, на полотне оживают морские волны. «Я любил наблюдать, как он работает в своей мастерской у огромного окна, и сидел тихо, как мышь, — вспоминал позже Константин Константинович. — Стены мастерской были выкрашены красной краской, дабы приглушить излишне яркий солнечный свет, у стен несколько стульев, столик для кистей, шкаф для красок, набросков, бутылки с маслом для живописи... Ничего лишнего, отвлекающего». К сожалению, мальчик недолго имел такую возможность: дед умер, когда ему было всего девять лет. И все-таки это была Школа.

В детстве живопись и профессия моряка влекли Арцеулова с одинаковой силой. А еще его манил другой океан — воздушный.

В тринадцать лет он до дыр зачитал книгу французского автора Муйяра «Полет птиц без взмахов крыльями». В 1860 г. Муйяр изучал парение орлов и грифов в Марокко, Египте, на склонах Атласских Гор. Основываясь на своих наблюдениях, он построил в 1895 г. собственный планер, на котором совершил несколько планирующих спусков. То же задумал сделать и Константин. Начал он свои опыты с постройки многих коробчатых змеев и шаров-монгольфьеров. Из них один, склеенный из бумаги, сгорел при наполнении горячим воздухом. Потом были крылья, на которых



Константин Арцеулов (слева на коленях у отца) был младшим внуком художника-мариниста И.Айвазовского. В 1910 году пытался поступить в Академию художеств, но как только в Петербурге открылась школа пилотов, записался в нее



Арцеулов Константин Константинович, 1911 г.

удались только прыжки в дюнах севастопольской Круглой бухты. Наконец, он начал строить планер.

Об этом первом планере, обозначенном автором как А1 (первый планер Арцеулова) в скупых личных записях сказано следующее: «А1. 1904. Севастополь. Построен по типу планеров Шанюта1 ... Расчалки были из просмоленного шпагата. При безветрии удавались продленные прыжки. При испытании в качестве змея был разрушен ветром». Не обескураженный неудачей, он тут же принялся строить второй летательный аппарат. В записях о нем говорится следующее: «Планер А2. 1904-1905 гг. Севастополь. То же, что и А1. Лонжероны крыльев и стойки сделаны пустотелыми, обклеенными для прочности шелковой лентой. Для расчалок приготовлена фортепианная струна». Довести до ума этот летательный аппарат не удалось. В 1905 г. Константин завершил обучение в Севастопольском реальном училище и, продолжая семейные традиции, покинул дом, чтобы поступить в Морской корпус.

Будучи в Корпусе, молодой человек три кампании отплавал на учебных парусных корветах в Балтике, а также нашел возможность продолжить обучение живописи в любительской студии, которой руководил лейтенант П.Я. Павлинов. Потом, в 1908 г., врачи вдруг обнаружили у гардемарина Арцеулова слабые легкие, и он был отчислен по состоянию здоровья. Трудно сказать, почему так получилось, в дальнейшем Константин Константинович на здоровье вроде бы не жаловался.

Похоже, молодой человек не так уж сильно огорчился из-за того, что пришлось расстаться с морем, его все сильнее влекло Небо. Летом, после отчисления из Морского корпуса, он бродил по Восточному Крыму и однажды увидел Гору и парящего над ней в воздушных потоках грифа. Потом Константин много раз возвращался к этому месту, чтобы взглянуть на парящих птиц еще и

еще. Если вы читаете наш журнал из номера в номер или просто интересуетесь историей авиации, то, наверное, уже поняли, о какой Горе идет речь. Конечно же, это Узун-Сырт, в будущем — колыбель советского планеризма.

Все же мечты о небе были пока смутными, а еще одно дарование Арцеулова — живопись — предполагало дорогу простую и ясную. Поэтому, покинув Морской корпус, он решил на следующий год держать экзамен в Академию художеств.

Решить-то он решил, но, по правде сказать, готовился не слишком усердно, потому что как раз в это время его полностью захватило строительство нового планера. И этот, третий по счету, планер, наконец, полетел! В записях Арцеулова значится: «А3. 1908. Отузы (Феодосия). Построен для испытания «вихревого» профиля крыла... Предполагалось сделать рулевое управление, шасси и установка вихревого двигателя своей конструкции. При пробных взлетах показал отличную летучесть. На пятом полете потерпел аварию. Не восстанавливался».

Авария лишь на пятом взлете — это по тем временам очень неплохой показатель. Так тогда все и делали: летали, падали, ломались, чинились, снова летали, снова падали, иногда до полного разрушения аппарата. Константин был окрылен, в прямом и переносном смысле этого слова. Но вступительные экзамены в Академию художеств он провалил.

Арцеулов продолжал брать уроки живописи в петербургской студии знаменитого художника Лансере, однако его мысли все больше захватывали полеты. Тем более, что обстановка этому благоприятствовала. В 1909 г. Михаил Никифорович Ефимов, первый из русских, получил во Франции диплом летчика (диплом аэроклуба Франции №31). В марте следующего 1910 г. он проводит в Одессе первый в России публичный полет на моторном аэроплане. Осенью того же года в Петербурге проходит Всероссийский праздник воздухоплавания. И в том же 1910 г. в Петербурге открылся один из первенцев российской авиapro-



Планер К.К. Арцеулова А-5

мышленности — авиационный завод «Первого Российского товарищества воздухоплавания Щетинина и К^о». Выпускал этот завод сначала самолеты «Россия А», напомилавшие своей схемой, по свидетельству известного советского авиаконструктора и историка авиации В.Б. Шаврова, французский самолет «Фарман III», но «в гораздо лучшем конструктивном оформлении и с рядом существенных отличий», а затем «Россию Б» — моноплан, схожий с «Блерио XI».

Это было огромным искушением. Бросив живописную студию, внук Айвазовского поступил на завод рабочим в сборочный цех. Работа на сборке, как никакая иная, помогла ему подробно ознакомиться с конструкцией и устройством самолета в целом. А еще при заводе была открыта авиационная школа «Гамаюн». 25 июля 1911 года, двадцати лет от роду, на самолете «Фарман» с мотором «Гном» в 50 лошадиных сил Константин Константинович Арцеулов успешно сдает на аэродроме Гатчина Всероссийского императорского аэроклуба положенные испытания и получает



Пилот 18-го корпусного авиационного отряда прапорщик Константин Арцеулов возле своего «Альбатроса»

диплом Международной федерации воздухоплавания (ФАИ) — «бреве» — №45. Но еще 12 августа 1910 г., без малого за год до того, как получил звание летчика официально, он выполнил первый полет на изготовленном на заводе самолете «Россия Б». *«Случилось так, — рассказывал Арцеулов, — что после сборки одного из первых аппаратов «Россия-Б» на аэродроме не нашлось ни одного летчика. Я попросил разрешения опробовать мотор и сделать несколько пробежек по полю аэродрома. Мне охотно разрешили. Я совершил несколько коротких пробежек, опробовал эффективность рулей, а затем взлетел. После трех кругов над полем, уточнив направление ветра, снизился и произвел посадку».*

По получении диплома Константин Константинович работал инструктором Севастопольского аэроклуба, но вскоре был призван в армию на срочную службу. Его определили в кавалерию, военная авиация тогда только формировалась. Впрочем, месяцы, проведенные на этой службе, не пропали даром для летного дела. В записях Арцеулова имеется пометка: *«А 4. 1913. Симферополь. Стриол, отбывая военную службу в кавалерийском полку, имея звание пилота-авиатора».*

В мае 1913 г. Арцеулова произвели в младшие унтер-офицеры, а в августе того же года уволили в запас. Как легко догадаться, жизнь на гражданке оказалась недолгой. Однако Константин Константинович еще успел поработать как художник — проиллюстрировал книгу «Легенды Крыма», составителем которой была его мать, Жанна Ивановна. Арцеулов вспоминал об этой работе: *«Некоторые рисунки домов, местных нарядов, очертания гор я делал с натуры, многое, конечно и по воображению. Крым я любил... Разглядывая мои графические рисунки, отец, несколько озадаченный, с комическим изумлением произнес: «Однако, Костик, откуда ты так хорошо знаешь анатомию женского тела?».* В качестве персонажа одной из татарских легенд Константин изобразил самого себя.

С началом Первой мировой войны младший унтер-офицер Арцеулов был мобилизован. Первый год войны он провел в кавалерии, командиром взвода уланского полка, все время в рейдах впереди передовой линии. Воевал лихо, заслужил три ордена, но не переставал просить о переводе в авиацию. Шеф русской авиации великий князь Александр Михайлович, наконец, дал свое согласие, и Арцеулова командировали в Севастопольскую школу авиации, для обучения на военного летчика. Он прибыл в школу 5 апреля 1915 г., три с половиной месяца спустя успешно сдал экзамен и 30 июля возвратился на фронт в новом качестве.

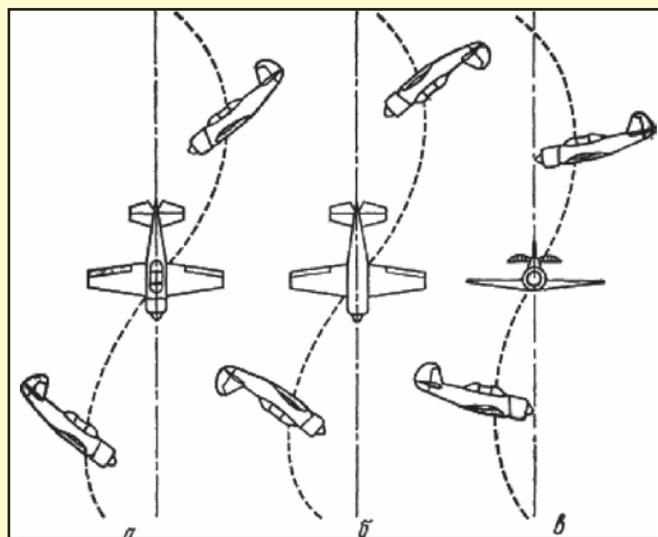
В 1915-1916 гг. прапорщик Арцеулов выполнил на русско-германском фронте около двухсот боевых вылетов на разведку противника и корректировку огня русских артиллерийских батарей.

Особенно ценные разведывательные данные он доставил летом 1916 г. во время авиационной подготовки знаменитого Брусиловского прорыва. К трем орденам, которые Константин Константинович заслужил, воюя в кавалерии, прибавились еще два: Святой Анны 4-й степени и Святого Владимира 4-й степени. И в это время он находил возможность рисовать. Сохранился альбом с его фронтовыми зарисовками и акварелями.

Между тем, обстановка в воздухе менялась. В начале войны основной функцией авиаторов была разведка, но после тарана Нестерова на борту самолетов появились пулеметы, зародилась и стала быстро развиваться истребительная авиация, а значит, потребовались пилоты особой квали-

фикации — летчики-истребители.

21 мая 1916 года прапорщика Арцеулова направляют в Москву «для тренировки на аппаратах истребителей». После двух месяцев тренировок Арцеулов вновь возвращается на фронт и за следующие два неполных месяца проводит 18 успешных воздушных боев. В сентябре 1916 г. он был командирован в Севастополь для организации истребительного отделения при Качинской школе авиации.



Штопор самолета: а — прямой; б — обратный; в — плоский

ШТОПОР

Севастопольская школа, называемая также Качинской, по имени протекающей невдалеке речушки, в то время была главным центром практической авиации, лабораторией техники полета. Программа в отделении истребителей была насыщенной: выший пилотаж, стрельба по воздушным и наземным целям — словом, все, без чего уже тогда не мог успешно воевать истребитель. Сюда назначались лучшие ученики, уже прошедшие курс школы и отделение высшего пилотажа. Истребительное отделение, которым руководил Арцеулов, давало курс углубленный.

Полеты становились все сложнее, а значит, росла вероятность аварий. На заре авиации множество машин гибло, попадая в штопор.

Летчик, а затем авиаконструктор В.П. Невдачин вспоминал известные ему случаи:

«В 1911 году поручик Краховецкий на Мокотовском поле в Варшавской школе авиации перешел в штопор на самолете «Фарман 4». Самолет был разбит вдребезги. Летчик отделался царапинами. На том же аэродроме в 1912 году летчик Супневский со штопора разбил свой «Блерио», отделившись небольшими ушибами.

В Петербургском аэроклубе было несколько аналогичных случаев с летчиками Раевским, Агафоновым и другими. Пока самолеты имели незначительную скорость (55-65 километров в час), штопоры кончались для летчиков относительно благополучно... и эти случаи не вызывали большого беспокойства. Тревожным было лишь то, что из штопора никому не удавалось выйти. Этот режим неминуемо приводил к аварии самолета, а летчики не могли отдать себе отчета, как это произошло, почему самолет вдруг потерял управляемость и стал, крутясь, падать.

...С появлением самолетов «Ньюпор 4», «Фарман 16» и «Моран», скорость которых возросла до 85—90 километров в час, случаи перехода в штопор стали оканчиваться для летчиков более трагически... В Гатчинской военно-авиационной школе, где я переобучался на военного летчика... со штопора на «Фармане 16» погибли летчики капитан Дмитриев и поручик Серов...»

На машинах, бывших в употреблении в 1916 г., выжить, войдя в штопор, почиталось везением исключительным, спасти же свой самолет не удавалось никому. В Качинской школе за несколько месяцев существования истребительного отделения разбилось шесть (!) машин. Казалось, на пути развития летного искусства стоит непреодолимое препятствие. При таких потерях впору было вообще отказываться от высшего пилотажа.

Был, однако, случай, когда летчик унтер-офицер Червинский, проштопорив с высоты 1500 метров до земли, чудом остался жив. При этом он сделал важное наблюдение. По его словам, «рули не действовали... самолет вращался носом вниз, и попытки вытянуть его только усиливали вращение». Это была хоть какая-то информация к размышлению.

Арцеулов вспоминал: «Эти случаи вызвали среди инструкторов Севастопольской школы горячие споры о сущности штопора... Как начальник отделения летчиков высшей квалификации — истребителей, я считал своим долгом сделать все возможное для выяснения сущности явления и найти средства выхода из него».

Размышляя о возможной физике штопора, Константин Константинович пришел к некоторым предположениям о том, как его победить.

Надо сказать, что в большинстве режимов управление самолетом находится в полном соответствии с нормальными человеческими рефлексам. Машина клюет носом — надо вытягивать руль на себя, кренится влево — руль даять вправо. Однако, как выяснилось, когда машина попадает в штопор, все это не работает. Арцеулов предположил, что если самолет падает носом вниз, вращаясь вокруг своей оси, действовать надо как раз вопреки естественным рефлексам: давить руль от себя и по направлению вращения.

Это была не более чем гипотеза. Когда в 1912 г. Петр Нико-



Кача. К.К. Арцеулов у самолета «Ньюпор-21», на котором он впервые в России преднамеренно выполнил штопор

лаевич Нестеров впервые выполнил свою «мертвую петлю», в его распоряжении были подробные расчеты профессора Жуковского. У Арцеулова таких расчетов не было, хотя работы отца аэродинамики он, размышляя над этой проблемой, читал очень внимательно. Константин Константинович руководствовался самыми общими соображениями плюс интуицией. Конечно же, он мог попытаться все досконально рассчитать, привлечь к этой работе светил физики, но это заняло бы немало времени. А тем временем пилоты продолжали бы летать и падать, в авиашколах и на фронтах. Но был еще один путь проверить свои догадки — экспериментальный. «...Не могу сказать, что, приняв такое решение, я оставался спокоен, — вспоминал Арцеулов. — Ведь парашютов тогда не было, и в случае ошибки полет стал бы для меня последним. Но закалка нервов в недавних боях помогла быть твердым в своем решении».

Биографы Константина Константиновича так и не установили точно, в какой день 1916 г. это произошло. Известно только, что осенью. Арцеулов никогда не отличался стремлением скрупулезно фиксировать свои великие достижения. Однако воспоминания он оставил: «Самолет легко поднимается. Я набрал около двух тысяч метров высоты. Собственно говоря, фигурные полеты у нас производились на тысяче восьмистах метров, но, думаю, лишние двести метров, конечно, не помешают. Дальше от земли быть в таких случаях всегда приятно... Сделал вираж, такой круг, чтобы еще раз вспомнить все свои приемы, которые, я предполагал, выведут самолет из штопора. Потом сбавил газ по возможности, чтобы потерять скорость, задрал самолет, выключил мотор — самолет закачался. И достаточно было немножко тронуть одной ногой, как самолет свалился на левое крыло — и завертелся в штопоре.

...Было очень тихо. Только свист ветра в расчалках, и все предметы на земле сливаются в опрокинутый конус, у вершины которого мелькает здание школы. На ручке управления исчезает чувство опоры... Конечно, впечатление, первый раз полав в штопор, было не особенно приятное, и поэтому, как только я убедился, что это действительно штопор, я сейчас же применил свои предложенные приемы, чтобы вывести самолет: ручку отдал от себя и сильно дал ногу, обратную вращению штопора. Я почувствовал, что на рулях появилось давление воздуха, — самолет я остановил».

А вот воспоминание одного из собравшихся внизу зрителей — курсанта авиашколы Невдачина: «...На высоте около 1500 метров мы с волнением увидели, как самолет с затихшим мотором как бы замер на некоторое время на месте, а затем,

свалившись на бок, завертелся в штопоре. Состояние наше можно назвать подавленным, и мы молча наблюдали, что будет дальше. После двух витков штопора самолет перестал вращаться... Все с облегчением вздохнули, еще не отдавая себе ясного отчета в происшедшем. Мы успели только осознать, что миновала опасная минута, и радовались, что все кончилось благополучно. Но нам пришлось в это утро все же еще раз пережить волнение. После первого выхода из штопора Константин Константинович решил повторить свой номер еще раз... На этот раз штопор продолжался дольше, что нас стало беспокоить. После 4-6 витков вращение самолета стало замедляться, наконец приостановилось, и после пикирующего полета самолет перешел на планирующий спуск и сел недалеко от нашей группы. Радостно возбужденные, мы всячески выражали свое восхищение полетом, поздравляли К.К. с избавлением от неминуемой гибели и приветствовали своего смелого товарища. Только спустя некоторое время мы осознали всю серьезность происшедшего...».

Позже высказывались сомнения, что это был первый в истории авиации выход из штопора. Вроде бы в 1915 г. это удалось английским летчикам. Возможно, это терминологическая путаница. Иногда штопором называли спуск по крутой спирали, во время которого самолет сохраняет горизонтальное положение. А возможно, речь и правда шла о полноценном штопоре. Но нельзя оспорить, что Арцеулов первым выполнил выход из штопора, имевший далеко идущие последствия в практике авиации, — не просто инстинктивно вывел машину, а понял, как это нужно делать. На следующий день Константин Константинович подал начальнику школы полковнику Стоматьеву рапорт, в котором испрашивал разрешения ввести штопор как одну из фигур высшего пилотажа в программу истребительного отделения. Через несколько дней приказом начальника школы штопор был официально включен в программу истребительного отделения. От обучающегося требовалось сделать штопор до пяти витков, затем штопор до восьми витков с выходом в заданном направлении.

Арцеулов также составил подробную инструкцию, которая была незамедлительно разослана всем авиационным частям русской армии. Вскоре некоторые летчики настолько освоились с новой фигурой высшего пилотажа, что стали сознательно прибегать к ней в тактических целях. Известный летчик А.К. Петренко, не раз отличившийся в боях как Первой мировой, так и гражданской войны, вспоминал, что он и его товарищи «в воздушных схватках применяли фигуры высшего пилотажа, в том числе были случаи использования преднамеренного штопора с целью ухода от артиллерийского огня или отваливания от самолета противника». Такова была практика, а удовлетворительная теория штопора была разработана только в конце 20-х Владимиром Сергеевичем Пышновым. Новые поколения авиаторов продолжали ее развивать.

КРАСВОЕНЛЕТ

Известные события 1917 г. застали Константина Константиновича все на той же должности начальника истребительного отделения Качинской школы. Он был избран членом школьного комитета. 25 января 1918 года Народный комиссариат по военным делам издает приказ № 84, гласящий, что все авиационные части и школы сохраняются для трудового народа.

Но уже 6 мая того же 1918 г. начальник школы доложил в Управление воздушного флота республики, что школа занята германскими войсками. После немцев пришли войска Антанты, потом Деникин, потом Врангель. С мая 1918 г. по 15 ноября 1920 г. власть менялась пять раз. В анкетных данных Арцеулова указано, что в это время он был связан с большевистским подпольем. Трудно сказать, насколько давними и прочными были эти связи. Возможно, их и преувеличили из идеологических соображений. Во всяком случае, не подлежит сомнению, что Константин Константинович не питал ни симпатии, ни доверия к режимам Деникина и Врангеля. Добровольцем не явился, а когда был мобилизован, изыскал возможность остаться при школе, которая фактически бездействовала. Служить же красным он считал для себя возможным. При отходе белых Арцеулов сделал все, чтобы сохранить самолеты для Красной Армии, и был избран теперь уже председателем школьного комитета.

В декабре 1920 г. Константин Константинович получил назначение в 1-ю Московскую высшую школу красновоздухов, сначала летчиком-инструктором, а с середины 1921 года — начальником летной части.

За период школьной работы Арцеулов подготовил более двухсот первокурсных летчиков.

Персонал школы жил в одном общежитии, неподалеку от Ходынского поля (впоследствии Центрального аэродрома имени Фрунзе), в доме, носившем наименование «дача №60». Тут же рядом находился клуб «Крылья коммуны», где по вечерам выступалось угощение: морковный чай и булка. Здесь шла интенсивная культурная жизнь, в том числе регулярно устраивались и



При новой власти сменили не только форму летчикам, но и боевую раскраску самолетов. Инструктор авиашколы К.К. Арцеулов и его итальянский коллега

художественные выставки, в которых непременно участником был Константин Константинович. Коллектив школы издавал печатный «авиационный юмористический сборник» под названием «Смех сквозь пропеллер». Почти весь текст сборника — прозаический и стихотворный — принадлежал перу авиационного инженера Б. Вахмистрова, а иллюстрации — Арцеулову. В начале 1923 г. по инициативе Арцеулова возник первый в стране кружок планеристов-любителей, который назывался «Парящий полет». Это было не просто хобби. Представлялось очевидным, что в ближайшее время потребность страны в летчиках и авиаконструкторах будет возрастать в геометрической прогрессии и готовить их следует, в том числе, и через любительские кружки.

Помещение планеристы получили в одном из залов Петровского дворца. Здесь работали С.Н. Люшин, О.К. Антонов, А.С. Яковлев и другие, тогда еще совсем молодые, полные энтузиазма люди, которым предстояло сыграть немалую роль в отечественном самолетостроении.

В 10-е годы XX века еще не существовало отдельной профессии летчика-испытателя. Авиация только-только выходила из того состояния, когда неиспытательных полетов просто не было. В 20-е годы испытатели как особая летная специальность начали только оформляться. Константин Арцеулов был одним из пионеров этой профессии.

Выпуск самолетов на отечественных заводах непрерывно возрастал. В 1923/24 хозяйственном году промышленность дала Воздушному флоту 13 боевых самолетов, а в 1924/25-м — уже 264. С 1925 г. Советское правительство прекратило закупку самолетов за границей. Докладывая 19 мая 1925 года III съезду Советов СССР, М.В. Фрунзе сказал: «...мы в общей сложности закупили за границей за три года свыше 700 самолетов. В этом году мы не покупали ни одного самолета, и я полагаю, что в следующем году мы будем вполне обеспечены растущей продукцией наших самолетостроительных заводов». Разрабатывались и собственные оригинальные конструкции.

Весной 1923 г. на Ходынском аэродроме испытывали новый, изготовленный на заводе №1, истребитель конструкции ИЛ-400. Не следует путать обозначение этого самолета с обозначениями машин, созданных позднее в Конструкторском бюро С.В. Ильюшина. ИЛ-400 создали Н.Н. Поликарпов, И.М. Косткин и А.А. Попов. Что до Ильюшина, то он в ту пору лишь начинал свою деятельность в качестве авиаконструктора и строил планеры в кружке «Парящий полет». Обозначение же ИЛ-400 расшифровывалось так: истребитель с мотором «Либерти» мощностью 400 лошадиных сил.

Монопланы-истребители были новым направлением авиационной мысли. Как показали дальнейшие события — весьма перспективным. Однако конкретный истребитель ИЛ-400 вызвал серьезные сомнения у Арцеулова. Когда он увидел эту машину, то спросил: «Чем обеспечено нормальное центрирование, когда мотор вдвинут совсем в крыло? Чем уравновешен вес хвоста?». Конструкторы уверили, что нашли способ решить эту проблему, и Константин Константинович взялся провести первый испытательный полет. Однако конструкторы ошиблись, идея не сработала. Сразу после отрыва самолет энергично задрал нос и круто, свечой полез вверх. Было очевидно, что в ближайшие мгновения он потеряет скорость и рухнет. Константин Константинович сделал все, что мог: отдал вперед до упора ручку управления, а увидев, что так или иначе, но сейчас они с самолетом будут падать, справедливо рассудил, что пусть уж лучше это произойдет с возможно меньшей высоты, и убрал газ. ИЛ-400 с высоты 15-20 метров так, с задранным носом, и повалился вниз, норовя свернуться на крыло. И все-таки пилот сумел добиться, чтобы са-



Разбор обломков ИЛ-400 на месте аварии



Летчик Константин Арцеулов на излечении в госпитале после аварии самолета ИЛ-400, в которой он едва не погиб

молет парашютировал плашмя. Правая рука и левая нога летчика были переломаны

В.Б. Шавров писал об этом случае, что «центровка самолета получилась около 52 процентов — раза в два более задняя, чем у нормально летающих самолетов. Для выяснения причин аварии была выполнена продувка модели с той же центровкой. Модель в аэродинамической трубе сразу же перешла в режим кабрирования, воспроизведя очень точно то, что случилось в натуре...»

И все же, когда навесившие Арцеулова в больнице авиаконструкторы спросили, как он смотрит на то, чтобы, выздоровев, продолжить испытания на втором экземпляре ИЛ-400 — естественно, доработанном и исправленном с учетом печального опыта его предшественника, — летчик тут же не колеблясь согласился. Он находил эту разработку весьма перспективной. «В 1924 году, — пишет Арцеулов в своей автобиографии, — по просьбе дирекции завода я испытывал второй экземпляр ИЛ-400, построенный с учетом прежних ошибок и с проверкой расчетов и модели в ЦАГИ. Испытания прошли удачно. После испытаний я был переведен в Главиапром и назначен летчиком-испытателем и заведующим испытательной станцией Госавиазавода №1».

Окончание следует

Наталья Беспалова

КОНСТАНТИН АРЦЕУЛОВ.

ЖИЗНЕОПИСАНИЕ

ЧАСТЬ 2

ГОРА

Летом 1923 г., лежа на больничной койке, Константин Константинович продолжал руководить кружком «Парящий полет». Как раз в это время ребром встал вопрос о том, где проводить испытания построенных планеров. Арцеулов настоятельно рекомендовал место, присмотренное им еще в 1908 г. — гору Узун-Сырт. «Если бы создавали такую гору искусственно, то, вероятно, сделали точно такую модель», — уверял друзей Арцеулов. Позже он вспоминал, что вначале ему многие не поверили: «У нас очень скептически отнеслись к этой выбранной мною горе. Взгляд был такой, что планер только может с высокой горы спускаться вниз... И чем выше гора, тем, значит, длиннее и дольше полет... Когда я привез планеристов в Крым, в Коктебель, они были поражены. Там же невысокие холмы, абсолютно безлесные, а они ожидали высоких гор, с которых можно далеко улететь... В Москву полетели доклады об «огромной ошибке», допущенной председателем оргкомитета в выборе места испытаний... Но я очень много изучал парящий полет и поэтому знал, какой рельеф местности нужен для парения».

В одном из поздних интервью Константина Константиновича он говорит: «Начал я летать тогда, когда авиация собственно зарождалась. Русская авиация только-только начиналась еще... Это было начало, а всякое начало трудно... Воздуха не знали. Условия атмосферы были тогда мало изучены... Поэтому занятие авиацией было очень рискованно. Многие из моих товарищей погибли. Шли в авиацию преимущественно люди, которые были приспособлены, подготовлены к этому... Авиация требовала не только риска и мужества, она требовала людей, способных к творчеству. Ведь в большинстве авиаторы тогда сами строили свои планеры, сами их конструировали, сами их испытывали, на них летали. Ну, конечно, бывали случаи, когда это кончалось трагически, но это был передовой отряд, который создавал авиацию, который завоевывал воздух. И, конечно, участие в этой авиации очень хорошо на меня действовало в том отношении, что вызывало и во мне тоже, во-первых, известную, так сказать, смелость, а потом — желание творить в этой области. А каждую область двигать вперед можно только творцам». Тут есть очень важный момент: «Воздуха не знали». Именно поэтому особое значение в жизни Арцеулова всегда имела безмоторная авиация. Она давала возможность досконально изучать особенности воздушного океана и потом применить этот бесценный опыт в авиации большой.



Планер «Коктебель», слева — инженер Сергей Люшин, справа — летчик Константин Арцеулов, в кабине — Сергей Королев. Коктебель, октябрь, 1929 год

В начале 20-х годов еще было распространено мнение, что безмоторные летательные аппараты тяжелее воздуха всерьез способны лишь на планирующий полет, то есть, на плавное скольжение по воздуху сверху вниз, вроде как сани по ледяной горе. Арцеулова же интересовал парящий полет — использование воздушных потоков для длительного удержания планера на одном уровне и даже для подъема вверх. В то время подобные возможности были совершенно не изучены. В наши дни восходящие воздушные потоки Узун-Сырты позволяют подняться на безмоторном летательном аппарате на высоту до 6000 м.

С осени 1923 г. близ Коктебеля регулярно проводились всеобщие планерные испытания (ВПИ) и была основана Высшая летно-планерная школа (ВЛПШ). Первые испытательные полеты состоялись 1 ноября 1923 г. — и этот день считается Днем рождения советского планеризма. Всего в 20-е — 30-е годы на Горе провели одиннадцать слетов. В них принимали участие такие выдающиеся фигуры советской авиации и авиастроения, как: О.К. Антонов, С.В. Ильюшин, А.С. Яковлев, А.Н. Туполев, С.П. Королев, М.К. Тихонравов, Ю.А. Победоносцев, В.Ф. Болховитинов, Д.Л. Тома-



Это фото сделано на VI слете планеристов в 1929 г. Слева направо: Сергей Королев, Сергей Люшин и Константин Арцеулов у планера «Коктебель»

шевич, М.И. Гуревич, В.С. Пышнов, С.Н. Люшин, И.П. Толстых, Г.Ф. Проскура, В.П. Ветчинкин, Б.И. Черановский, Б.Г. Раушенбах, Б.Н. Шереметев, В.К. Грибовский, В. Вахмистров, А.В. Чесалов, М.А. Тайц, Г.П. Свищев и др. Собственно, здесь и произошло их становление. К 1933 г. в СССР насчитывалось 500 планерных кружков и, как выяснилось, этого было недостаточно, чтобы удовлетворить растущий интерес общества. В следующие несколько лет число кружков удвоилось.

На Первых Всесоюзных планерных испытаниях были представлены 10 конструкций планеров. Большинство летательных аппаратов, привезенных тогда в Коктебель, представляли собой лишь первые создания их конструкторов, а сами конструкторы были пионерами, имевшими очень мало предшественников. Три планера по разным причинам вообще не смогли подняться в воздух, а два выполнили по короткому пяти-шестисекундному подлету. Но остальные пять показали себя неплохо, а 18 ноября, в день закрытия слета, пилотом Леонидом Юнгмейстером был совершен парящий полет, который продолжался 1 час 2 минуты 30 секунд. Планер приземлился в точке старта. Он чуть-чуть не дотянул до мирового рекорда, установленного годом раньше немецким планеристом Хакманом — 1 час 18 минут 30 секунд, но побил рекорды 1920 и 1921 гг. Для сравнения: в 1913 г. огромным достижением считался парящий полет продолжительностью 5 минут с набором 30 метров высоты над точкой старта.

Юнгмейстер парил на планере А-5, сконструированном лично Арцеуловым. Сам Константин Константинович на Первом слете смог выполнить лишь планирующий полет вниз в долину. В то время он не вполне оправился от переломов.

На II ВПИ в 1924 г. было привезено уже 48 планеров. Теперь Арцеулов находился в отличной летной форме, достиг на собственном планере продолжительности парения 1 час 17 минут и получил специальный приз «За красоту и продуманность полета». Много позже В.П. Невдачин в письме другу, летчику-наблюдателю и историку авиации Е.Ф. Бурче, писал: *«Константин Константинович был одним из самых искусных, культурных и выдержанных летчиков, полет которого можно было сразу узнать по правильным, красивым и обдуманно эволюциям».*

ДОБРОЛЕТ

В 1925 году по инициативе ОДВФ (Общества друзей Воздушного флота — предшественника ДОСААФ) был проведен перелет группы советских летчиков из Москвы в Пекин. Уникаль-

ный для своего времени перелет (около 7000 км) требовал серьезной подготовки. Арцеулова назначили представителем треста Авиатранс в совет Гражданской авиации по проведению перелета. Он же руководил подготовкой материальной части. В следующем, 1926 году он же подготовил и испытал в полете самолеты Р-1 для перелетов летчика Я.П. Моисеева Москва — Тегеран — Москва и летчика П.Х. Межераупа Москва — Анкара — Москва. В 1927 году его переводят с испытательной работы в Гражданскую авиацию (Добролет) для выполнения очередного нового дела — аэрофотосъемки.

Первое задание Арцеулова в этой области связано с выбором оптимального маршрута при строительстве Турксиба — железнодорожной ветки, связывающей Сибирь со Средней Азией. Конкурировали два варианта: через Илийский и через Чуйский хребет. Чтобы остановиться на каком-то



Встреча через 36 лет. Константин Константинович Арцеулов и Сергей Павлович Королев на торжественном заседании в честь 40-летия планеризма в СССР 16 декабря 1963 г.

одном варианте, нужны были надежные карты всего района. Пилотирование на аэрофотосъемке имело свои жесткие особенности: требовалось очень точно проходить по заданной линии пути, чтобы ни огрехов не оставлять (иначе получатся такие же огрехи на фотоплане), ни лишних участков повторно не захватывать (это означало бы напрасный расход бензина, времени и весьма ограниченных ресурсов и без того до предела изношенной материальной части).

Съемку для Турксиба осуществляли на самолете Р-1, который оказался плохо приспособленным к климатическим условиям пустыни — холодным ночам и жарким дням. Самолеты буквально корбило от температурных перепадов. Однажды на самолете, пилотируемом Константином Константиновичем, при сильной болтанке (тоже особенность тех жарких мест) лопнула несущая расчалка крыла. Пришлось аккуратно, на умеренной скорости, чтобы не перегружать оставшуюся целой вторую расчалку, спланировать вниз и сесть в долину.

Товарищ Арцеулова, летчик В. Эмерик, рассказывал, что во время работы в Средней Азии тот с великим вниманием и удовольствием наблюдал за орлами, как они парят, снижаются, а потом, не махая крыльями, опять набирают высоту. При этом Кон-

стантин Константинович часто говорил: «*Вот смотри, Виталий! Воздушные потоки! Вот как нужно летать.*»

Летний сезон 1929 г. — почти до шестого слета планеристов в Коктебеле, в котором он тоже успел принять участие и испытать планер конструкции Королева и Люшина, — Арцеулов проработал в Сибири, на съемке Курганской и Омской областей. В 1930 г. провёл съемку на Дону, в 1931 г. — в Казахстане, в 1932 г. — в Удмуртии. Это в летние сезоны. А в сезоны зимние Константин Константинович занимался ледовой разведкой, но не в Арктике, а над Азовским морем. Это чрезвычайно мелкое (не глубже 14 м) море зимой местами замерзает, что препятствует нормальной навигации. Иногда по нему даже пускают ледоколы. Чтобы выбрать для судов оптимальные маршруты, и проводилась разведка с воздуха.

В 1963 г. Константин Константинович рассказывал об этой работе корреспонденту газеты «Крылья Украины»: «...Я, закончив работы по аэросъемке, на самолете «Фоккер С-IV» с бортмехаником Г.О. Крючковым 20 января 1929 года прилетел в Мариуполь».

В кампании принимали участие ледоколы «Степан Осипович Макаров», «Торос», «Соломбала» и № 5. Базироваться пришлось на узкой прибрежной полосе. Для взлета вырубивал на лед.

Первый полет для разведки льдов произвел 25 января. Полеты совершались вдоль берегов с удалением до 50 километров в море на высоте от 500 до 2000 метров. Ледовая обстановка наносилась наблюдателем на литографированную карту Азовского моря. Сведения я передавал или по возвращении через радиостанцию порта, или чаще всего сбрасывал на борт ледокола вымпел с картой, так как радио на самолете тогда не было.

Была попытка погрузить мой «Фоккер» на борт ледокола «Макаров» для большей оперативности и глубины разведки. Предполагалось спускать самолет на подходящую льдину, но погрузить его не удалось. Из-за этого мы сделали заключение о необходимости применять для ледовой разведки более легкий самолет, лучше амфибию (Ш-2). Большие затруднения были с запуском двигателя, так как не было зимнего оборудования.

Всего в течение месяца работы я вылетал в море 7 раз, проведя в воздухе 14 часов.

На следующий, 1930 год, закончив аэросъемку, я снова над Мариупольским портом. Была сильная пурга. Меня не ждали. Ледокол встретил самолет приветственными гудками. Сделав низкий круг над ним, сел на лед.

На этот раз я прилетел на По-2 (в то время носившем свое первоначальное название У-2). В кампанию 1930 года, кроме разведки льдов, мы оказывали помощь затертым во льдах пароходам и оторванным на льдине рыбакам. Была только одна вынужденная посадка».

АРХАНГЕЛЬСК

В конце 1930 года авиационная общественность отмечала двадцатилетие летной работы К.К. Арцеулова. Авиационный журнал «Вестник Воздушного флота» посвятил этому юбилею — в то время уникальному — редакционную статью. «Вестник Воздушного флота» отмечал, что «...пробыв в воздухе около 6 тысяч часов на самолетах более чем 50 различных типов, потерпев за 20 лет, да и то не из-за собственных ошибок, всего пять аварий и продолжая летать все так же прекрасно, в то время как не только все его авиационные сверстники, но и многие из более молодых летчиков удалились от авиационной работы, К.К. Арцеулов представляет собой единственный пример стойкости и неуязвимости летного искусства в течение напряженнейших в истории человечества десятилетий».

В начале 1933 года советский Гражданский воздушный флот праздновал свое десятилетие. Естественно, отмечались наиболее отличившиеся работники Гражданской авиации. Приказ по ГВФ СССР № 510 от 8 февраля 1933 года «О награждении летно-техни-



А.Н. Граианский (слева) и К.К. Арцеулов



В.С. Пышнов и К.К. Арцеулов

ческих работников ГВФ за значительный налет километров» начинается с пилота Аэрогеодезии К.К. Арцеулова. Он награждался почетным нагрудным знаком «За налет 500000 километров и выше». Тогда это был самый большой налет. 10 февраля на торжественном заседании в Доме союзов оглашается список работников ГВФ, представленных к наградам за заслуги в становлении и развитии отечественного Воздушного флота. И снова список начинается с имени Арцеулова. А три дня спустя он был арестован.

О своем пребывании в Бутырке Константин Константинович рассказывал следующее: «Вот где пригодилось терпение и выдержка, коим старалась приучить моя мать. Более двух месяцев перед началом очередного допроса я напоминал следовательно, что мне все еще не предъявлено обвинение. Наконец, мне его вручили. Читать его стоило большого труда. Мне, например, приписывали воровство. Будто бы на аэродроме со склада подрывал оборону страны. Я сказал, что такому обвинению никто не поверит, парашюты шьются из перкаля. Шелк плотен, тяжел и очень дорог. Следовательно задумался: «Но ведь



После возвращения из ссылки внук всемирно известного художника И.К. Айвазовского сам стал профессиональным художником. Писал Арцеулов и маслом, и акварелью, но больше всего работал как график и книжный иллюстратор

в газетах пишут: «Над праздничным аэродромом раскрылись шелковые купола». Из этих слов я понял, что он и является автором столь странного документа. Он перечитал обвинение и сказал страшные слова: «Да, пожалуй, нашему обвинению могут не поверить. Но для нас главное раздавить вас как личность и доказать, что вы — враг народа». Мне очень хотелось курить, и я с сожалением вспоминал свой портсигар с надписью «Стойкому защитнику пролетарской революции — от Революционного совета СССР», подаренный в 1928 г. и который у меня изъяли при аресте». По окончании следствия Арцеулов был выслан в Архангельск.

Помните грустный советский анекдот?
 — За что вам дали пятнадцать лет?
 — Ни за что!
 — Неправда! Ни за что дают десять.

Судя по приговору — три года ссылки в Архангельск, Константин Константинович попал совсем уж ни за что. Сам он полагал, что это — результат доноса одного давнего знакомого. Впрочем, анекдот относится к страшному периоду, который начался несколькими годами позже. Тем, кого арестовали в канун Великой Чистки, можно сказать, повезло. Тогда стандартным сроком «ни за что» было как раз три года, и «оттуда» многие возвращались. Так случилось с героем нашумевшего романа Анатолия Рыбакова «Дети Арбата», самим писателем Анатолием Рыбаковым и летчиком Константином Арцеуловым. В 1937 г. он из ссылки возвратился, а в 1956 г. после XX съезда партии был полностью и безоговорочно реабилитирован.

«В период ссылки в Северный край, — пишет Арцеулов в автобиографии, — я работал мотористом на катере, конструктором судостроительного бюро Севкрай ОСВОДа, художником-проектировщиком архитектурной конторы Госзеленстроя, оформлял набережную Северной Двины. По общественной работе: построил балансирный тренажер для тренировки летчиков Архангельского аэроклуба, руководил модельным кружком юношеской водной станции, оформлял выставку Истории завоевания Арктики...». Вот некоторые столичные либеральные мысли-тели, попав в ссылку в провинцию, впадали глубокую депрессию, чуть ли не до суицида. Дескать, не может культурный человек жить там, где нет никакой культурной жизни. А если поставить вопрос по-другому? Культурная жизнь неизбежно возникнет там, где есть

культурный человек. Не возникает — так, может, человек не такой уж культурный? Лично у меня сложилось впечатление, что если бы Арцеулов оставался в ссылке дольше, он бы превратил славный город Архангельск в столицу мира.

Те, кто лично знал Константина Константиновича, отмечали, что, во-первых, невзирая на обстоятельства, он всегда был аккуратно и элегантно одет, а, во-вторых, исключительно вежлив в обращении. Даже самых зеленых курсантов он называл по имени-отчеству. Одному из таких бывших курсантов, обучавшихся под руководством Константина Константиновича аэрофотосъемке, Евгению Павловичу Смирнягину, довелось встретить его в Архангельске, в бытность мотористом. *«Совершенно неожиданно, — рассказывает Смирнягин, — я встретил Константина Константиновича под Архангельском. Он был туда сослан после суда «тройкой» и работал там механиком на катере. Выбрав подходящее время, я как бы нечаянно оказался близ него и мы поговорили. Потом, всякий раз как я приезжал в Архангельск, я навещал его, чему он был очень рад. И вот здесь я имел редкую возможность быть свидетелем, как благотворно и сильно было его влияние на людей, с которыми он соприкасался. Это были люди почти отчаявшиеся, подавленные горем и тяжкими*

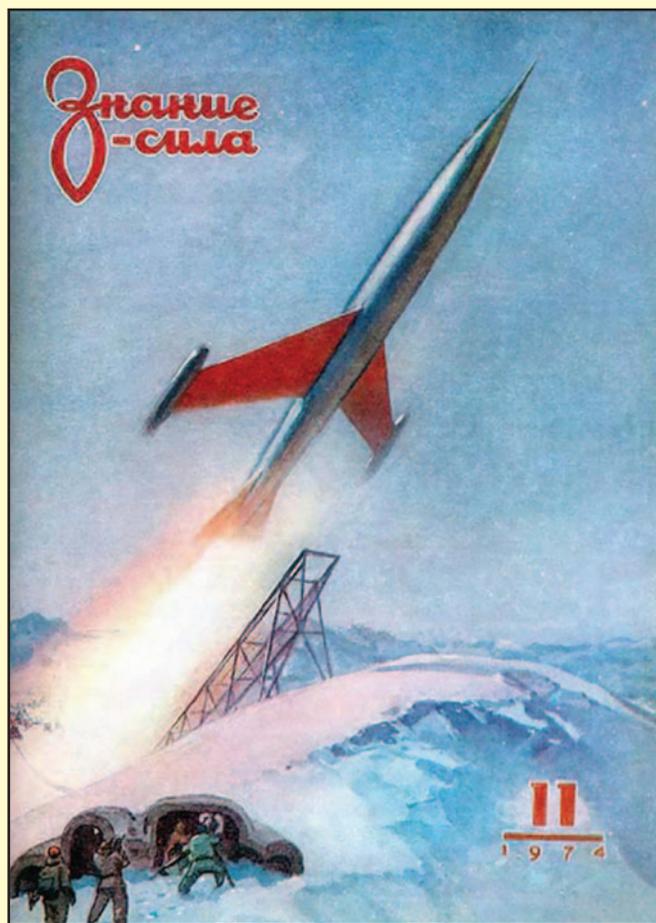


Иллюстрация Константина Арцеулова

испытаниями, осужденные, как и он, на многие годы. При мне на палубе катера состоялся разговор с мотористом, обозленным на все и вся.

Константин Константинович обратился к нему по имени-отчеству и тихим ровным голосом (что в той обстановке сильно его выделяло) стал ему говорить, что он плохо «перебрал» двигатель, и что работу надо переделать заново. Далее он так же мягко сказал, что знает его как моториста высокого класса и понимает его состояние. Но было бы сто раз хуже, если бы у них не было совсем никакой работы. «Старые английские



Иллюстрации Константина Арцеулова

девы, — сказал он, — уверяют, что вязание хорошо действует на нервную систему. А наша работа напоминает вязание очень длинного чулка.»

...Как может повлиять человек! В те времена настоящим мотористом, даже в авиации, считался такой, который весь, с головы до ног, измазан, у кого вместо пуговиц болтики, гаечки, проволоочки. Это считался моторист, остальные — пижоны. А про Арцеулова мотористы говорили: „Вот дядя Костя! Это человек!.. Ты посмотри, какой у нас народ...“. Я посмотрел — действительно, чумазых не видно. Даже моторные лодки, причаленные на этой пристани, были как-то чище, чем на остальных пристанях. Ну а лодка, на которой Константин Константинович был мотористом, стояла просто на удивление чистая. Московские позавидовали бы».

Жена Арцеулова — Татьяна — приехала к нему в Архангельск и привезла шестилетнего сына Олега, будущего известного кинодокументалиста. Олег Константинович поделился детскими воспоминаниями: «Когда мама узнала от знакомых летчиков, где находится папа, она взяла меня (мне было шесть лет) и поехала к нему. До сих пор помню непередаваемую радость их встречи. Меня посадили в санки. Была ночь, дорога шла по льду реки Северной Двины. Отец с мамой шли в обнимку и о чем-то разговаривали. В этот момент я вывалился из санок на лед. А они были так увлечены разговором, что не заметили, что я остался на льду, и удалялись все дальше и дальше в темноту. Через некоторое время они вернулись и усадили меня в санки и при этом громко о чем-то смеялись. А я был очень обижен и сидел, насупившись, и не мог понять, почему им так весело».

Кстати, построенный Арцеуловым в Архангельске наземный летный тренажер, видимо, был одним из первых в мире.

«НЕ ИМЕЯ ВОЗМОЖНОСТИ ПРОДОЛЖАТЬ РАБОТУ В АВИАЦИИ, Я ВСЕЦЕЛО СТАЛ РАБОТАТЬ КАК ХУДОЖНИК»

Когда Арцеулов вернулся из ссылки, ему было 46. Возраст для летчика еще не запредельный, но уже почтенный. Многие в эти годы уже покидают авиацию. Наверное, не будь трехлетнего перерыва, Константин Константинович летал бы и после пятидесяти, но втягиваться заново, возвращаться в возрасте, когда большинство уходит на пенсию, было очень тяжело. Да и летный стаж у него был для того времени рекордный — 23 года. Теперь из двух его величайших дарований на первый план выдвигается талант художника.

Впрочем, Константин Константинович, очевидно, не считал, что всю жизнь разрывается между двумя талантами. Скорее он полагал, что летчик и художник — две стороны одного и того же дарования и объединять их естественно. В одном из частных писем он говорил: «По моему мнению, профессии художника и летчика близки друг другу, потому что во многом требуют от человека одних и тех же врожденных или приобретенных черт и качеств: чувства пространства, движения в нем, темпа и ритма его, глазомера и тонкого чувства цвета, наблюдательности, аналитического отношения к обстоятельствам в работе, романтизма и предприимчивости, эмоциональности и глубокого знания своего ремесла. Большинство выдающихся летчиков способны и в пластических искусствах. М.М. Громов отлично рисует, его сподвижник А.Б. Юмашев — член Союза художников. Генеральный конструктор О.К. Антонов хорошо летает, прекрасно пишет и рисует. Свободное время проводит за мольбертом, рисует и Генеральный конструктор А.С. Яковлев. У истоков передовой в то время французской авиации стояли скульптор Деллагранж, профессиональный художник Левассер (конструктор знаменитого моноплана и моторов



Одна из последних картин Арцеулова

«Антуанетт») и другие. Сам великий Леонардо придумывал и строил летательные аппараты. У нас типичный пример этого художник В.Е. Татлин, увлеченно строивший птицеподобные «Летатлины».

Если вдуматься, это так естественно. «Природа так обо всем позаботилась, что повсюду ты находишь, чему учиться». Это высказывание Леонардо да Винчи одинаково подходит и художнику, и инженеру, и, конечно же, авиатору. А еще оно явно перекликается с песенкой из повести Стругацких «Понедельник начинается в субботу»:

В целях природы обузданья,
В целях рассеять неученья тьму
Берем картину мирозданья
И тупо смотрим что к чему.

Арцеулов писал маслом и акварелью, ряд работ Константина Константиновича экспонируется в Феодосийской картинной галерее имени его дедушки. Но больше всего он работал как график и книжный иллюстратор. Более пятидесяти книг вышли с иллюстрациями и художественным оформлением Арцеулова. В их числе «Синопский бой» С. Сергеева-Ценского, «Путешествия» Н. Пржевальского», «Слово о двадцати восьми» Н. Тихонова, «Енисей, река сибирская» Г. Кублицкого. Особенно охотно Константин Константинович брался иллюстрировать книги своих коллег-авиаторов: «Служу родине» И. Кожедуба, «Рассказы из жизни» и «Рассказы авиаконструктора» А. Яковлева, «О нашей авиации» И. Мазурика, «Полюс» и «Полярный летчик» М. Водопьянова. Но главным полем деятельности Арцеулова были научно-популярные журналы. «Оригинально, интересно написанная статья, — говорил Константин Константинович, — всегда вдохновляет и заставляет работать в нужной тональности, созвучно с автором. И тогда интересно работать и даже времени не замечаешь. Единственное, что подчас огорчало, так это неумолимые сроки сдачи рисунков редактору».

Пожалуй, в Советском Союзе едва ли можно было найти человека, не знакомого с работами Арцеулова, хотя многие никогда и не слышали его имени. Интересоваться, как зовут журнального художника-оформителя, как-то не очень принято в широких кругах. Между тем, многие наверняка согласятся, что у популярнейшего советского журнала «Техника — молодежи» весьма узнаваемый стиль. Порой читатели безошибочно опознают его страницы, вырванные из середины номера, без единого заголовка. Это — заслуга Арцеулова. Он был ведущим художником «Техники — молодежи» в 50-е, 60-е, 70-е годы и оформил 240 его номеров. Кроме того, иллюстрировал журналы «За оборону», «Крылья Родины», «Юный техник», «Моделист-конструктор», «Огонек», «Знание — сила», «Вестник Воздушного флота», «Советский воин». Вклады и рисунки Арцеулова есть и в «Детской энциклопедии», той самой, желтой десятичной, с большими буквами ДЭ на корешке, что вышла полумиллионным тиражом в начале 60-х. Стену главного зала Центрального дома авиации и космонавтики имени М.В. Фрунзе украшает большое (6х3 метра) панно его работы. 13 апреля 1961 года на первой полосе «Правды» была помещена композиция, посвященная полету Гагарина, — совместная работа художников В. Добровольского и К. Арцеулова. Обратиться к Константину Константиновичу посоветовал Сергей Королев. Когда-то Арцеулов испытывал на горе Клементьева первый сконструированный им планер.

Константин Константинович ушел в 1980 г. Он прожил очень долгую жизнь. Расстаться с полетами ему пришлось как раз на ее середине, но Небо оставалось с ним до конца. О нем говорили:



Пилот-художник Константин Арцеулов освоил более 50 типов самолетов, налетал порядка 500 000 км, провел в воздухе свыше 6000 часов. Он научил все последующие поколения летчиков выживать даже в самой, казалось бы, безвыходной ситуации...

«В художнике Арцеулове всегда жил авиатор. Как, впрочем, и в авиаторе — художник».

Его последняя картина изображает парящий на фоне крымского пейзажа планер. Скалы, морские волны и косой росчерк крыльев. Это красиво. Это так красиво, что дух захватывает. Ну а по поводу «художника в авиаторе» лучше всех высказался восьмой Герой Советского Союза летчик Михаил Громов: «Полеты Арцеулова поражали нас, его современников, смелым почерком и красотой, гармонией и композицией высшего пилотажа, который у него всегда блистал чистотой исполнения каждой фигуры. Его полеты — это выдающееся явление в нашей авиации того времени, и то, что мы были свидетелями этих полетов, расценивалось нами как счастливое везение».

