

Раздел V.

**ОТРАЖЕНИЕ ВОЙНЫ В ИСКУССТВЕ.
ИСКУССТВО НА ВОЙНЕ**

УДК 821.161.1

А. А. Бочаров

ИЗ БИОГРАФИИ ПИСАТЕЛЯ Н. Н. ШПАНОВА

Жизнь и обширное литературное наследие писателя Николая Николаевича Шпанова (1896–1961) почти не привлекали внимания исследователей. Взыскательные критики не находили и не находят в его творчестве больших литературных достоинств, а к самому имени этого писателя еще в 1940 – 50-х годах прочно приклеился ярлык конъюнктурщика и официального автора, популяризовавшего в своих книгах установки советской пропаганды. Тем не менее, его биография и произведения заслуживают большего внимания. В них отразились многие характерные черты развития советского общества и его менталитета в 1920–1950-е годы.

Биографические сведения о Шпанове весьма скудны и ограничиваются статьями в литературных словарях и энциклопедиях, а также материалами, размещенными в Интернете. Данная статья отражает предварительный этап изучения биографии и творчества Шпанова и основана главным образом, помимо упомянутых источников информации, на сведениях о Шпанове, которые можно почерпнуть в самих его произведениях, и на немногих обнаруженных мемуарных свидетельствах.

Н. Н. Шпанов родился в городе Никольск-Уссурийский в семье железнодорожного служащего, по одним сведениям 10/22 июня 1896 г. [1], по другим – 22 июня/4 июля 1896 г. [2]

Согласно устному свидетельству одного из современников Шпанов происходил из обедневшего остзейского рода фон Шпанофф, потомки ко-

того во второй половине XIX века переселились из Эстляндии на Дальний Восток [1]. Проверить это утверждение пока не представилось возможным.

С детства Шпанов интересовался авиацией и другими видами техники. Учился на кораблестроительном отделении Санкт-Петербургского политехнического института, где окончил два курса. Во время Первой мировой войны ушел в армию. Окончил Высшую офицерскую воздухоплавательную школу (1916), участвовал в боях. В 1918 добровольцев вступил в Красную армию, на службе в которой состоял вплоть до 1939 г.

К сожалению, не удалось проверить достоверность сообщения одного из мемуаристов о службе Шпанова в органах ВЧК [3, с. 137–138].

Печататься стал с середины 1920-х годов. Заведовал отделом печати Центрального аэрогидродинамического института, редактировал ведомственные журналы «Техника воздушного флота», «Самолет» и другие. Первые публикации Шпанова связаны с пропагандой авиации как средства укрепления обороноспособности страны, развития транспорта и связи. Участвовал в качестве корреспондента газеты «Известия» в экспедиции на ледоколе «Красин» по спасению экипажа итальянского дирижабля «Италия», потерпевшего крушение в Арктике в 1928 г.

Опубликовал книги очерков: «Наш полет в лесные дебри» (1926), «По автомобильной трансевразии. На автомобиле по Уссурийскому бездорожью» (1930), «Во льды за «Италией» (1929). С рубежа 1920–1930-х годов стал публиковать художественные произведения: сборник рассказов «Загадка Арктики» (1930), повесть «Лед и фраки» (1932). В середине 1930-х годов активно популяризировал историю науки и техники. Автор книг об известных изобретателях: «История одного великого неудачника» (о французском физике Д. Папене), «Джемс Уатт» (обе 1936).

Опубликованная в 1939 г. повесть Шпанова «Первый удар. Повесть о будущей войне» стала одним из известнейших произведений советской военной фантастики второй половины 1930-х годов. С 1939 г. состоял в Союзе писателей СССР.

В романе «Поджигатели» (1949) предпринял попытку показать историю подготовки Второй мировой войны с позиций официальной советской пропаганды. Продолжением его стали романы «Заговорщики» (1951) и «Ураган» (1961). Много работал в жанрах приключенческой и детективной

литературы: сборники повестей и рассказов «Искатели истины» (1955), «Похождения Нила Кручинина» (1956), «Красный камень» (1957), роман «Война невидимок» (1958). Шпанову также принадлежат сценарии фильмов: «Глубокий рейд» (1937, в соавторстве с П. П. Малаховым), «Морской ястреб» (1941, в соавторстве с Михайловским), «Генерал и маргаритки» (1963, в соавторстве с М. Е. Чиаурели и А. А. Филимоновым) [4, с 410–411].

Остановимся на некоторых эпизодах биографии Шпанова и рожденных ими литературных произведениях.

В 1924 г. Общество друзей воздушного флота организовало Первые всесоюзные воздухоплавательные состязания. 12 сентября 1926 г. Союз Авиаким СССР вторично провел воздухоплавательные состязания. В них приняли участие пять аэростатов, а фактически вылетели на состязание четыре, в том числе аэростат, пилотирувавшийся профессором М.Н. Канищевым и помощником пилота Шпановым.

Вопреки предсказаниям аэрологов, сообщивших о том, что аэростатам предстоит идти с ветрами незначительной скорости (до 4–5 метров в секунду), все шары попали в сильный ветер, несмотря на то, что шли на различных высотах. Затем скорость ветра еще повысилась, и в отдельных местах аэростаты неслись со скоростями до 90 километров в час. По мнению одного из свидетелей состязаний, «только скверное качество газа, не позволившее забрать нормальное количество балласта, не дало возможности развить достижения настоящих состязаний в совершенно исключительные не только для нас, но и для всех заграничных состязаний» [5, с. 8].

Все аэростаты шли до полного израсходования балласта, составлявшего менее половины нормального запаса. Лишь аэростат пилота Федосеенко («Авиаким СЗО») не израсходовал своего балласта и мог продолжать полет. Его заставила сесть гроза. По абсолютной дальности полета именно он занял первое место. По пройденному расстоянию (по прямой от Москвы) аэростаты заняли следующие места: аэростат «Авиаким СЗО» (пилот Федосеенко, помощник Елифтерьев) – 1003 километра; аэростат «Союз Авиаким СССР» (пилот Канищев, помощник Шпанов) – 923 километра; аэростат «ОСО Академии возд. флота» (пилот Карелин, помощник Ланкман) – 817 километров; аэростат «Мосавиаким» (пилот Константинов) – 436 километров.

Аэростату под управлением Канищева и Шпанова не было присуж-

дено какого-либо места в результате состязаний, несмотря на высокие качества полета, так как его экипаж нарушил правила регламента. Попав в тяжелые условия, аэронавты не доставили в Москву свой барограф (прибор, записывающий высоту полета), будучи вынужденными бросить его в пути [5, с. 8–9].

Вот как описал Шпанов первые минуты полета:

«Крепкий, точно рубящий слова, голос:

– Дать свободу!

– Вынуть поясные!

И восхищенно-растерянные физиономии мальчишек, тесным кольцом обступивших старт, уходят вниз. Сердце болит, глядя на то, как с места в карьер Канищеву приходится травить балласт, чтобы не напороться на мачты радио, так некстати плывущие нам навстречу. Но вот и они уже в стороне. Теперь мы на чистом пути. Внизу плывет в каких-нибудь двух метрах Москва, отчетливо кричащая гудками авто и уходящими быстро шумами трамваев. /.../

Меньше домов, больше деревьев; тусклой желтоватой листвы, спаленной дымным дыханием заводов, буро-красными коробками обступивших город. Но кончаются и они. Свежеют деревья, свободней тянутся к небу их зеленые шапки, и расплывчатые пригороды Москвы тонут в буйной зелени садов. Как браслетом отрезает «пределы города» Окружная дорога, и мы за границами столицы» [5, с. 10, 11].

Пролетев над Ростовом-Ярославским и над Волгой к югу от Ярославля, аэростат под управлением Канищева и Шпанова углубляется в малонаселенные лесные районы. Рано утром следующего дня аэронавты пытаются выяснить свое местоположение:

«Надо воспользоваться присутствием там внизу нескольких белых и красных рубах:

– Ка-а-ка-я губе-е-рния?

– Куды летишь?

– Губерния какая?..

– Садись к нам...

– Отвечайте же, черт побери, какой уезд?..

– Никольский... Северо-Двинской...» [5, с. 18–19].

Аэростат теряет высоту и ему не удается дотянуть до намеченной

цели – Усть-Сысольска. Следует вынужденная посадка в безлюдной тайге северного Урала между Сольвычегодском, Яренском и Усть-Сысольском. Восемь бутербродов, полфунта печенья, плитка шоколада и полбутылки портвейна – вот весь запас продуктов, оставшийся у неудачливых аэронавтов. Пять дней Канищев и Шпанов блуждают по лесным дбрям, прежде чем им удастся встретиться с местными жителями, а затем, после отдыха, сесть на пароход, следовавший по Вычегде.

Завершая рассказ о полете и последовавших странствиях, Шпанов писал: «Приключение кажется просто интересной темой для журнальной статьи. Только подсохшие ссадины рук да гнойная рана ноги говорят о том, что борьба была не такой уж легкой, и победой над этими дюймами (два дюйма – расстояние на карте между местом посадки и жильем – А. Б.) мы можем гордиться» [5, с. 48].

Участие Шпанова в походе ледокола «Красин» с целью спасения итальянской экспедиции У. Нобиле на дирижабле «Италия», потерпевшей крушение в Арктике (1928) обогатило писателя массой впечатлений, отразившихся в нескольких его произведениях. По горячим следам события была создана книга очерков «Во льды за «Италией», ставшая, пожалуй, самым увлекательным описанием экспедиции на «Красине».

Автор предисловия к ней, полярный летчик Б. Г. Чухновский писал: «Книжка Ник. Шпанова не претендует на то, чтобы быть техническим отчетом о действиях нашей экспедиции. Это прежде всего впечатления журналиста, корреспондента газеты, напитавшего свой дневник всем наиболее типичным и сочным, что ему попадалось на глаза на самом корабле, и тем, что ему удавалось извлечь из случайных персонажей, приходивших в соприкосновение с «Красиным», вроде целого ряда иностранцев, так или иначе приходивших в соприкосновение с нашей экспедицией. /.../

На мой взгляд, большим преимуществом книги Шпанова является то, что автор как техник, причастный к воздушному делу, редактор специального авиационного журнала, смог отразить в своих записках некоторые черты специальной нашей летной работы, не представлявшиеся имеющими значение для непосвященного наблюдателя, но в действительности игравшие огромную роль в нашей работе. /.../

Ник. Шпанов говорит, что в его дневнике нет эпопеи, в нем не следует искать героев, там есть только будни и обыкновенные люди, состав-

ные звенья одной мощной рабочей цепи, двигавшей механизм всей экспедиции. Это верно именно в том, что у нас не было героев, а были только обыкновенные люди, исправно делавшие свое обыкновенное, очень тяжелое будничное дело без позы, без выкриков. /.../

По-моему и залог успеха книжки именно в том, что у автора ее нет ни героев, ни эпоса. Это рядовой дневник рядового участника экспедиции, в котором отражается жизнь корабля так, как она должна отображаться у тех, кто не стремится предрешисть судеб экспедиции своей волей. Не сбиваясь на роман, Шпанов сумел напитать дневник достаточно интересными эпизодами, которые несомненно с интересом будут читаться» [6, с. 9–11].

Шпанов подробно описывает плавание «Красина» из Ленинграда к берегам Норвегии, а затем к Шпицбергену. Вот как автор рассказывает о первой встрече корабля с полярными льдами:

«Скрежет и удары льдин о железные борта ледокола будят меня. Влезли в сплошную массу огромных льдин. «Красин» медленно крошит их, раскидывая в стороны, переворачивая, разламывая на большие голубые куски. Льдины лезут друг на друга, встают «на попа» и, увлекаемые мощным носом «Красина», долго сопровождают его, вздымая волны пенистой воды. Из-под нашего носа куски расколотых льдин вырываются окрашенными в красный цвет от соприкосновения с ржавым днищем «Красина» [6, с. 61].

В книге нарисованы колоритные, подчас несколько иронические образы участников экспедиции и журналистов – корреспондентов советских и зарубежных газет и журналов. Вот как Шпанов описывает итальянского журналиста Жюдичи и его борьбу с холодом: «Хотя температура не падала ниже 5° Цельсия, Жюдичи успел поверх пальто и трех фуфаяк, которых он не снимает даже в постели, натянуть на себя вонючий овчинный тулуп. Из-под тулупа юмористической юбочкой торчат широкие модные брюки для гольфа, перехваченные у тонких щиколоток пестрыми серыми гамашками» [6, с. 72].

Еще один иронический образ журналиста: корреспондентка газеты «Труд» Любовь Воронцова. «В редкие минуты Любовь Воронцова отрывается от чтения огромных, толстых, как кирпич, романов ЗИФа (издательство «Земля и фабрика» – А. Б.). Страницы романов пожелтели от обвевającego их едкого дыма папирос «Совет», выкуриваемых старательной читательницей. В эти минуты Воронцова жалуется на неприятности: с так называемого вечера до так называемого утра Ксения (каютная уборщица –

А. Б.) мешает ей спать, возясь с бельем. В дверь беспрерывно стучат бесконечные клиенты Ксении. У Любви Воронцовой расстроены нервы, стуки отравляют ей жизнь. Она уходит на верхний мостик и там стоит закутанная в матросский овчинный тулуп и в валенках, над которыми игриво светится в черном шелковом чулке большая дырка. Здесь предается она лирическим размышлениям о судьбе «бедненьких итальянцев, которым вероятно ужасно, ужасно холодно». Иногда, правда очень редко, Любовь Воронцова пишет очередной фельетон для «Труда». В этих фельетонах неизменно фигурируют «волосатые руки» начальника экспедиции профессора Самойловича и «пение клавиш под тонкими пальцами» Чухновского» [6, с. 75–76].

Шпанов рассказывает о нехитрых развлечениях полярников: охоте на тюленей, лыжных походах по ледяной поверхности.

Наконец, наступает решающий момент экспедиции: летчик Чухновский готовится поднять свой самолет с ледового аэродрома и отправиться на поиски итальянцев. «Комендантом» аэродрома на льдине становится Шпанов. «Предстоит выбрать на этой отвратительной льдине стартовые дорожки в различных направлениях, чтобы дать возможность совершить взлет и посадку при различных ветрах. Все препятствия на этих дорожках нужно снести. /.../ К четырем часам утра 9 июля мы закончили выбор стартовых дорожек и предварительную их разметку. Я набиваю карманы шоколадом и в сопровождении нескольких кочегаров отправляюсь на аэродром для приведения дорожек в порядок» [6, с. 95–96].

Но вылет затягивается из-за тумана. К 16 часам 10 июля туман расходится. Шпанов должен помочь развернуться самолету Чухновского. «Мы бросаемся к левому крылу машины, чтобы дать возможность Чухновскому развернуться на месте и встать в направлении старта. Но чтобы пробежать двадцать шагов, которые отделяют нас от машины, нужно потратить много времени и усилий. С каждым шагом проваливаюсь все глубже, у самого крыла ухожу по пояс в глубокий снег. Вода холодными струйками льется за высокие болотные сапоги. Но об этом некогда раздумывать. Судорожно вцепляемся мы в колышущееся алюминиевое крыло, и, работая правым мотором, самолет круто разворачивается на 180°» [6, с. 100]. Трудный взлет осуществлен успешно.

Шпанов одним из первых беседует с Цаппи (одним из двух спасенных итальянцев) и слышит от него рассказ о гибели «Италии», злосмысле-

ниях ее команды на льдине и попытке Цаппи, Мариано и Мальмгрена достичь Шпицбергена. Затем следует рассказ о спасении еще одной группы итальянских исследователей – так называемой группы Вильери.

«Мы уходим в Ставангер, на юг, где под лучами яркого солнца зеленеют луга и голубеют теплые воды фиордов. «Красин» уходит на юг, чтобы лечить свои раны, полученные в тяжелых боях с полярными льдами», – так заканчивается эта увлекательная книга Шпанова [6, с. 222].

Впечатлений и знаний, полученных Шпановым во время экспедиции, хватило еще на несколько книг. Так, в 1929 г. выходит научно-популярная книжка «В страну вечных льдов», посвященная Северу и его исследованиям. Приведем названия глав этой работы: «Что такое полярная область», «Важность изучения полярной области», «Трудность и опасность полярных путешествий», «Великие исследователи севера», «Почему СССР интересуется северной полярной областью», «По воздуху через полюс». В книге дана характеристика природных условий северных полярных областей, кратко изложена история исследования полярных областей с упором на исследования с помощью авиации и воздухоплавания. Упомянута шведская экспедиция на воздушном шаре под руководством инженера Андре в 1897 г., воздушные экспедиции норвежца Амундсена (1925 и 1926), полеты американцев Берда (1926) и Вилькинса (1928).

«О чем говорят все эти удачные полеты? Да о том, что человек отращил себе уже настолько сильные крылья, что может смело пускаться на завоевание неприступных льдов. А раз так, то подробное и всей полярной области, изучение всех ее островов делается особенно необходимым. Нужно знать каждый клочок земли, который может послужить станцией для великого северного воздушного пути. Нужно изучить климат Ледовитого океана, чтобы знать, когда и в каком направлении над ним можно летать» [7, с. 29–30].

В 1939 г. выходит произведение Шпанова, принесшее ему широчайшую известность. Это повесть «Первый удар. Повесть о будущей войне» (1939). Она стоит в одном ряду с такими известными произведениями советской военной фантастики второй половины 1930-х годов, как фильмы «Если завтра война» (1938, режиссеры Е. Дзиган, Л. Анци-Половский, Г. Березко, Н. Кармазинский) и «Эскадрилья № 5» (режиссер А. Роом, 1939), роман П. Павленко «На востоке» (1936–1937).

Повести предпослан эпитафия из В. И. Ленина: «...Есть войны, кото-

рые рабочий класс должен назвать единственно справедливыми войнами – это борьба за освобождение от рабства, от гнета капиталистов, и такие войны должны быть, так как иначе, как в борьбе, мы не достигнем освобождения».

Книга посвящена первым двенадцати часам будущей войны между СССР и Германией. Происхождение войны Шпанов рисует следующим образом: Август 19... года. Германия требует передела колоний. Захват ею португальских колоний в Африке. Франция отдает Германии Мадагаскар. Италия требует от французов Ниццу и Савойю. Англия давит на Париж, требуя уступить немецким требованиям и отдать Германии Лотарингию. Италия требует права на участие в эксплуатации Суэцкого канала и лишения Франции такого права. Германия начинает мобилизацию. Изолированная Франция решает не сопротивляться и отдать Лотарингию. Народные демонстрации во Франции с протестом против бездействия правительства. СССР готов выступить на помощь французам! «По улицам Парижа женщины несли увитые цветами портреты советских вождей» [8, с. 19]. Германия решает атаковать Советский Союз.

Герои повести – советские военные летчики, мечтающие о рекордах покорения высоты и готовые в любой момент выступить на защиту Родины. Один из них – лейтенант Сафар. «Горячий и темпераментный в быту, спокойный и выдержанный на работе, Сафар не терпит одного: попыток доказать, что в воздухе может быть что-либо более полезное, чем хороший скоростной бомбардировщик дальнего действия» [8, с. 3].

18 августа, сразу же после приземления майора Гроза, только что поставившего рекорд высоты, раздается объявление по радио:

«Всем, всем, всем! Сегодня, 18 августа, в семнадцать часов крупные соединения германской авиации перелетели советскую границу. Противник был встречен частями наших воздушных сил. После упорного боя самолеты противника повернули обратно, преследуемые нашими летчиками» [9, с. 28].

Советская авиация наносит сокрушительный ответный удар: «В 18 часов 20 минут /.../ вылетели первые соединения тяжелой советской авиации, предназначенные для бомбардирования транспортных магистралей и узлов прифронтальной полосы, занятой немецкими войсками /.../» [8, с. 37].

Далее события развиваются стремительно. Благодаря усилиям авиации, СССР выигрывает войну в течение ее первых двенадцати часов.

«Первый удар» сыграл заметную роль в пропагандистском обеспечении советской военной доктрины конца 1930-х годов, выражавшей уверенность в возможности победить врага малой кровью и на его территории. Реальность начавшейся 22 июня 1941 г. войны между СССР и гитлеровской Германией оказалась далеко не столь радужной, какой ее изобразил Шпанов.

Спустя несколько десятилетий авиаконструктор А. Яковлев вспоминал книгу Шпанова в контексте размышлений о причинах неудач советской авиации в первый период Великой Отечественной войны: «В тяжелые и беспокойные дни и ночи начала войны мысли невольно обращались к недавнему прошлому. Многие искали ответа на мучительный вопрос: как получилось, что к войне наша авиация оказалась неподготовленной? Ведь все были уверены, что, «если завтра война», враг будет немедленно сломлен и разбит, что наша могучая авиация нанесет по врагу уничтожающий удар. Об этом много говорилось в книгах, кинофильмах, в песнях...».

Оценивая «Первый удар», Яковлев писал: «Не один командир с горечью вспоминал впоследствии о недоброй «фантастике», которой, к сожалению, пронизывалась наша пропаганда перед войной, сеявшая иллюзии о том, что война, если она произойдет, будет выиграна быстро, малой кровью и на территории противника» [9, с. 237].

Великая Отечественная война, во время которой писатель работал военным корреспондентом, дала новые впечатления, отразившиеся, в частности, в малоизвестном произведении Шпанова, рассказе «Спор, оставшийся нерешенным». В нем от имени советского летчика рассказано о совместной службе английских и советских летчиков в Заполярье.

«Дело было на севере. Там, где дальше – только море и небо. Полярные сумерки надвигались на нас с неумолимостью, приводившей в уныние тех, кто впервые зимовал под этими широтами. Мы работали бок о бок с англичанами. Командир их группы фляйт-коммандер Арчибальд Крисс близко сошелся с Прохором. Они охотно наносили друг другу визиты. Может быть даже несколько чаще, чем того требовала взаимная вежливость. Я подозреваю, что одной из причин был тост, неизменно поднимаемый ими друг за друга и за своих летчиков при встрече» [10, с. 15].

Центральный эпизод рассказа – спор между советским и английским летчиками по поводу воздушных таранов. Советский летчик обвиняет

англичан в нежелании таранить самолеты и корабли противника: «Не разводите мне ваших теорий. Скажите мне прямо и ясно, почему ваши ребята не таранят? Почему они никогда не таранят фрицев? Кишка тонка, а?»

Англичанин утверждает, что не наблюдал ни одного воздушного боя, который не был бы закончен раньше, чем летчики израсходуют свой боекомплект.

«— А если ваш летчик израсходует боекомплект?

— Он поступит, как ему подскажут долг и разум» [10, с. 16].

В ответ на завуалированное обвинение в трусости английский летчик обижается: «Голубые глаза англичанина становились все более серыми, холодными, почти бесцветными, по мере того как он глядел на собеседника. Рыжая щетинка волос на продолговатом черепе пламенела в багровом отсвете камелька. Пальцы руки, в которой был зажат стакан, сжимались все тесней» [10, с. 16].

Получив боевое задание, летчик вылетают. После успешного боя от адъютанта Крисса — «молодого веселого лейтенанта» Коннора советские летчики узнают, что Крисс планировал таранить немецкий танкер (этого не потребовалось, так как в ходе боя на танкер упал подбитый немецкий самолет).

«— Вы уверены, что правильно поняли его? — спросил я. — Крисс хотел таранить танкер?

— Ведь другого способа уничтожить судно не было — пожал плечами лейтенант.

Я посмотрел в сторону друзей. Рыжая голова Крисса ярко светила над лампой. Он спокойно объяснял Прохору правила поккера — нового увлечения моего командира» [10, с. 17].

Автор рассказа, с симпатией изобразивший союзников СССР по борьбе с Германией, едва ли предполагал, что спустя несколько лет станет писать об англичанах и американцах совсем иначе.

В 1940-х годах Шпанов становится одним из самых издаваемых писателей Советского Союза. Но даже в этот период у него возникали проблемы с цензурными органами. Так, была раскритикована и отвергнута пьеса «Медальон» как «идеализирующая высшие круги офицерства царской армии» и «призывающая советских командиров учиться долгу и чести у старых офицеров» [11, с. 216].

В рамках данной статьи нет возможности подробно рассмотреть

произведения, опубликованные Шпановым после Великой Отечественной войны. Наиболее известны среди них романы «Поджигатели» (1949), «Заговорщики» (1951) и «Ураган» (1961), в своеобразной форме отразившие политические идеи своего времени и установки советской пропаганды, возлагавшей значительную долю вины за развязывание Второй мировой войны, наряду с Германией, на правящие круги США и Великобритании. Эти почти забытые сейчас произведения заслуживают специального изучения в связи с политической обстановкой времени их создания. Весьма интересен также вопрос о влиянии содержания упомянутых книг Шпанова на современные конспирологические теории, популярные в некоторых кругах российского общества.

После смерти Сталина новые политические и идеологические веяния сделали произведения Шпанова неактуальными. Писатель, за несколько лет до этого являвшийся одним из наиболее востребованных в СССР и издававший свои книги огромными тиражами, публикуется все реже. Официозный характер многих его произведений отталкивает как собратьев по писательскому цеху, так и новое поколение читателей.

Последние несколько лет жизни тяжело больной Шпанов провел в Эстонии на купленном им заброшенном хуторе, что, возможно, подтверждает версию о его остзейском происхождении. Шпанов скончался 2 октября 1961 г. в Москве, почти забытый современниками. По сообщению Л. Н. Качера, на похороны Шпанова (зашифрованного мемуаристом под Ш-ова) пришло всего около десяти человек, в том числе двое родственников. Мемуарист сообщает, что среди писателей не удалось найти желающего сказать несколько слов у гроба [12, с. 10–13].

Не вдаваясь в историко-литературный анализ творчества Николая Николаевича Шпанова, скажем, что его литературная биография четко делится на два периода. Первый (до конца 1930-х годов) связан с популяризацией географических исследований, науки, техники и особенно авиации. Пожалуй, именно в произведениях, созданных в этот период, в наибольшей степени проявились литературные способности писателя. Во многом это объясняется хорошим знанием материала, на котором были основаны тогдашние произведения Шпанова, – различных отраслей науки и техники, приобретенным в годы обучения в Политехническом институте, воздухоплавательной школе, а также во время службы в авиации. Труднее охарак-

теризовать произведения второго периода (с конца 1930-х годов). В это время Шпанов, возможно, поддавшись соображениям конъюнктурного характера, ступил на путь создания книг, в художественной форме популяризовавших идеи и установки советской военной и политической пропаганды сталинского времени. Следует отметить, что и в книгах этого периода самые удачные страницы связаны с любимой Шпановым темой авиации.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

- 1. Лепехин М.П.** Шпанов Николай Николаевич (22.06.1896–02.10.1961): <http://www.az-libr.ru/Persons/000/Src/0010/de0d5c70.shtml>.
- 2. Чуванов В.Н.** Шпанов, Николай Николаевич // Краткая литературная энциклопедия. Т. 8. М.: Советская энциклопедия, 1975. С. 779.
- 3. Прут И.Л.** Неподдающийся: О многих других и кое-что о себе. М.: Вагриус, 2000. 379 с.
- 4. Шпанов Николай Николаевич** // Советские детские писатели: Биобиблиографический словарь (1917–1957). М.: Гос. изд-во детской литературы Министерства просвещения РСФСР, 1961.
- 5. Шпанов Н.** Наш полет в лесные дебри. М.: Изд-во Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР, 1926. 48 с.
- 6. Шпанов Н.** Во льды за «Италией». М.-Л.: Молодая гвардия, 1929. 222 с.
- 7. Шпанов Н.** В страну вечных льдов. М., 1929.
- 8. Шпанов Н.** Первый удар. Повесть о будущей войне. М.: Воениздат, 1939. 136 с.
- 9. Яковлев А.** Цель жизни. (Записки авиаконструктора). Изд. 4-е, доп. М.: Политиздат, 1974. 591 с.
- 10. Шпанов Н.** Спор, оставшийся нерешенным // Краснофлотец. 1942. № 1. С. 15–17.
- 11. Бранденбергер Д.Л.** Национал-большевизм. Сталинская массовая культура и формирование русского национального самосознания. 1931–1956. СПб.: ДНК, 2009. 415 с.
- 12. Качер Л., Беляева Л.** Спецпохороны в полночь. Записки «печальных дел мастера». М.: Политекст, 1991. 160 с.