



# РУССКИЙ, СПАСШИЙ БРИТАНИЮ

**Александр РЕСИН, г. Москва**

Все мы знаем примеры, когда открытия одного человека влияли на судьбы миллионов и даже всего человечества. Открытие Флемингом пеницилина спасло и продолжает спасать миллионы жизней, открытие прививок избавило или уменьшило заболеваемость страшными болезнями. Вся история человечества и прогресс цивилизации связаны с чьими-то открытиями. Об одном из людей, сделавшем такое открытие, позволившее Британии в 1940 г. не допустить победы над ней нацистской Германии и захвату островов, хотелось бы рассказать.

Вторая мировая война. В 1940 г. после разгрома Германией Франции и британского экспедиционного корпуса Великобритании осталась единственной страной, сражающейся с немцами. Угроза высадки германских войск и захват страны

был совершенно реален, учитывая соотношение сил. После трагических событий на песчаных пляжах Дюнкерка в конце мая–начале июня 1940 г. только 338 тыс. английских и французских солдат были эвакуированы под ожесточенной бомбежкой в Англию. Было брошено практически всё тяжёлое вооружение, техника и снаряжение. В общей сложности было оставлено 2472 артиллерийских орудия, почти 65 тысяч автомашин, 20 тысяч мотоциклов, 68 тысяч тонн боеприпасов, 147 тысяч тонн топлива и 377 тысяч тонн снаряжения и военного имущества, 8 тысяч пулемётов и около 90 тысяч винтовок, в том числе всё тяжёлое вооружение и транспорт 9 английских дивизий.

Английская армия, по признанию У. Черчилля, была совершенно безоружна. «Фактически во всей стране, — с горечью вспоминал Черчилль, — едва насчитывалось 500 полевых орудий всех типов и 200 средних и тяжелых танков» (Churchill

W. Op. cit., vol. II, p. 296). В военно-воздушных силах в боевой готовности было 446 истребителей и 491 бомбардировщик (См.: История Второй мировой войны 1939–1945, т. 3, с. 124). Потребовались месяцы, прежде чем английские заводы смогли восполнить потерянное. Собственно говоря, в июне–июле 1940 г. в Англии не было сухопутной армии в современном понимании. Деморализованные, обезоруженные дивизии, до Дюнкерка составлявшие костяк английской армии, требовали полного переформирования и вооружения.

К концу июня 1940 г. имелось всего несколько хорошо обученных дивизий и бригад. Вооружения и снаряжения было недостаточно даже для одной танковой дивизии. Золотой запас Великобритании из-за риска захвата острова был перевезен в Канаду.

Черчилль выступил 4 июня 1940 г. в парламенте с речью, вошедшей в историю под названием «Мы будем сражаться на пляжах»: «Мы не сдадимся и не покоримся. Мы пойдём до конца, мы будем сражаться во Франции, мы будем сражаться на морях и на океанах, мы будем сражаться с возрастающей уверенностью и растущей силой в воздухе; мы будем оборонять наш Остров, чего бы это ни стоило, мы будем сражаться на побережьях, мы будем сражаться в пунктах высадки, мы будем сражаться на полях и на улицах, мы будем сражаться на холмах, мы не сдадимся никогда, и даже если случится так, во что я ни на мгновение не верю, что этот Остров или большая его часть будет поработана и будет умирать с голода, тогда наша Империя за морем, вооружённая и под охраной Британского флота, будет продолжать сражение до тех пор, пока в благословенное Богом время Новый Свет со всей его силой и мощью не отправится на спасение и освобождение «Старого».

В это время в составе сухопутной армии фашистской Германии насчитывалось до 4 млн человек — около 170 боеспособных, полностью укомплектованных дивизий. Из них могла быть выделена мощная ударная группа.

Численный перевес немецкой авиации над английской был также весьма значительным. Если во время боевых действий, развернувшихся на Европейском континенте в мае 1940 г., количественное соотношение между военно-воздушными силами Англии, Франции, с одной стороны, и Германии — с другой составляло 1:3 в пользу германской авиации, то положение английской авиации после раз-

грома и капитуляции Франции стало еще хуже — 1:4 или даже 1:5 (Churchill W. Op. cit., vol. II, p. 249.). Фашистская авиация на 10 августа 1940 г. имела только в первой линии 1990 бомбардировщиков против 450 английских и 1530 истребителей против 600 английских.

Итак, германская армия имела подавляющее превосходство. Из 170 немецких дивизий, полностью укомплектованных, хорошо вооруженных, имевших большой опыт завоевательных походов в Польше, Бельгии, Голландии и Франции, гитлеровское командование готово было бросить для непосредственного вторжения на Британские острова 38 дивизий, среди них 6 танковых и 3 моторизованных (См.: История Второй мировой войны, т. 3, с. 128).

Для переброски столь гигантского десанта требовалось до 4 тыс. морских судов. К началу сентября 1940 г. германский военно-морской штаб, конфисковав флоты Дании, Бельгии, Голландии, Франции, имел в своем распоряжении 168 транспортных судов (водоизмещением 700 тыс. т), 1910 барж, 419 буксиров, 1200 моторных катеров, сосредоточенных первоначально в Вильгельмсхафене и Киле, Куксхафене и Бремене, Эмдене и Гамбурге. Это было значительно больше, чем требовал главнокомандующий кригсмарине адмирал Редер.

Черчилль считал, что немецко-фашистское командование имело суда, которые смогут переправить одновременно 500 тыс. человек (Secret Session Speeches delivered by Winston Churchill to the House of Commons 1940—1943. London, 1946, p. 22-23).

С 1 сентября в связи с подготовкой к обеспечению переброски германского десанта в Англию началось интенсивное передвижение немецких судов во французские, бельгийские, голландские гавани, в район планируемого вторжения. Над Британией нависла страшная угроза.

Эрих Редер доложил Гитлеру, что вторжение на Британские острова возможно лишь при полном превосходстве в воздухе, так как флот не мог помешать более сильному английскому флоту разгромить немецкий десант при пересечении пролива. Единственной возможностью сковывания сил английского флота было бы широкое использование пикирующих бомбардировщиков и торпедоносцев, а для этого требовалось обязательное завоевание превосходства в воздухе.

Командующий люфтваффе Герман Геринг не сомневался, что ему удастся завоевать воздуш-

ное пространство над островами. Планировалось, что на подавление британской истребительной авиации на юге Англии уйдёт лишь четыре дня. Затем четыре недели отводилось на уничтожение предприятий британской авиационной промышленности. И далее пять недель, с 8 августа по 15 сентября, было отведено для достижения превосходства в воздухе над Англией. При этом люфтваффе должны были сохранить силы, чтобы быть в состоянии поддерживать вторжение.

В составе 2-го и 3-го воздушных флотов Германии, брошенных против Англии, насчитывалось 2200 боевых самолетов: 1100 бомбардировщиков, включая 346 пикирующих, 900 одномоторных истребителей, 120 тяжелых двухмоторных истребителей (См: История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945, т. 1, с. 290). По английским данным, Англия имела в это время 240 бомбардировщиков и 960 истребителей. Иными словами, немцы могли противопоставить четыре бомбардировщика каждому английскому и более двух своих истребителей против каждого истребителя англичан. При этом Германия использовала против Англии всего лишь 1/3 своих ВВС.

Неимоверными усилиями Королевские ВВС смогли выстоять в течение нескольких месяцев яростной борьбы. В воздушных боях между 10 июля и 31 октября 1940 г. из 2936 служивших в RAF летчиков приняли участие 595 иностранцев: 145 поляков, 127 новозеландцев, 112 канадцев, 88 чехов и словаков, 10 ирландцев, 32 австралийца, 28 бельгийцев, 25 южноафриканцев, 13 французов, 7 американцев, 3 родезийца, 1 представитель Ямайки и 1 представитель Палестины. Средний возраст пилотов RAF — участников сражений составил 22 года.

Всего в воздушных боях, рейдах бомбардировочной авиации и при воздушном патрулировании за это время погибло 1495 летчиков RAF, из их числа 449 летчиков-истребителей, 718 членов экипажей бомбардировщиков, 280 — членов экипажей самолетов береговой охраны. Погибли 47 новозеландцев, 47 канадцев, 24 австралийца, 17 южноафриканцев, 35 поляков, 20 чехов и словаков, 6 бельгийцев.

Несмотря на первоначальное численное преимущество, люфтваффе не удалось достигнуть господства в воздухе или нанести непоправимый ущерб военной промышленности, экономике и моральному духу британцев.

Самоуверенные прогнозы Геринга не оправдывались, а германская авиация несла все возрастающие потери. 15 сентября — день, который рассматривается в Англии как поворотный пункт, немцы потеряли 60 самолетов (правда, английские летчики тогда насчитали 174 сбитых ими машины), англичане — 26. В общей сложности с 10 июля по 1 октября германская авиация потеряла 1408 самолетов, английская — 781. Командование германских военно-воздушных сил не видело просвета, по-прежнему германские бомбардировщики атаковались многочисленными британскими истребителями. Превосходство англичан в радиолокационной технике, дававшее возможность маневрировать своими истребительными эскадрильями, конечно, значило многое, но не все. Ключ к успеху был в другом: в сентябре 1939 г. английская авиационная промышленность произвела 93 истребителя, в январе 1940 г. — 157, в июле 1940 г. выпущено 490, а в последние три месяца под ливнем бомб врага английская авиационная промышленность давала по 460 машин ежемесячно. В Германии производство истребителей как в сентябре 1939 г., так и летом 1940 г. составляло в среднем по 200 самолетов в месяц. Сводные данные поучительны: в 1940 г. Англия произвела 9924 боевых самолета (из них 3710 бомбардировщиков и 4283 истребителя), Германия — 8070 боевых самолетов (3954 бомбардировщика и 2424 истребителя).

К концу октября битва за Британию фактически была завершена. Она продолжалась 114 дней. События июня–сентября 1940 года разрушили миф о непобедимости гитлеровских войск и заложили первый камень победы союзников во Второй мировой войне.

Что же позволило победить английским ВВС в битве за Британию? Мы уже упомянули некоторые причины — поставки новых самолетов и, в частности, наличие радаров, позволивших заранее оповещать о приближающихся самолетах противника. Но тем не менее численность немецких самолетов оставалась большей, чем у англичан. Технические характеристики немецких и английских самолетов были примерно одинаковые, при этом английские ВВС значительно уступали немецким в численности. Но они победили, и потери люфтваффе превышали английские.

Специалисты называют одной из основных причин наличие у английской авиации топлива с более

высоким октановым числом, по сравнению с немецкой авиацией, и позволяющим повысить мощность двигателя и тем самым увеличить скорость и маневренность самолета.

Исследования в США по применению 100-октанового бензина показали, что его использование уменьшало до 33,3% пробег самолёта до отрыва от земли, до 40% ускоряло подъём на высоту 1 мили, до 20-30% повышало бомбовую нагрузку, увеличивало мощность мотора и, соответственно, скорость. Кроме того, высокооктановый бензин обеспечивал более плавное сгорание топлива, что минимизировало риск детонации и, следовательно, повышалась безопасность полета и долговечность двигателя.

Немецким истребителям Messerschmitt Bf.109E и Bf.110 С противостояли рабочие лошадки британских ВВС — Hurricane Mk I и менее многочисленный Spitfire Mk I. Скороподъёмность Bf.109E была выше, чем у «Харрикейна». Но в сентябре 1940 г. на вооружение королевских ВВС начала поступать более мощная модификация «Харрикейна» — Mk IIa. Его максимальная скорость достигала 550 км/ч, что было на 40–48 км/ч быстрее предыдущей версии этого самолёта. Модернизация моторов английских истребителей под 100-октановый бензин позволила английским Spitfire показать значительно лучшие боевые характеристики, чем у немецких Messerschmitt-109, заправлявшихся бензином марки 87.

Так откуда же появился высокооктановый бензин? Человечество обязано появлению высокооктанового бензина, а также многих полимеров, нашему соотечественнику — Владимиру Николаевичу Ипатьеву. К сожалению, долгие годы упоминание имени этого человека, сделавшего так много для всего человечества, было опасно, и его труды были изъяты с полок библиотек нашей страны. Известна легенда о том, как Пётр Капица на вопрос президента АН СССР о его отношении к предложению об исключении из состава академии Андрея Сахарова ответил: «Это будет второй случай в истории науки. Первый — исключение Эйнштейна из Академии наук Германии во время правления Гитлера». На самом деле из Академии наук в 30-е годы были исключены 49 академиков, правда, впоследствии, через десятилетия, восстановленных в своём звании, большинство уже посмертно. Это были выдающиеся учёные, чьи имена теперь

составляют славу мировой науки: физик-теоретик Георгий Гамов, филолог Михаил Сперанский, математик Яков Успенский, химик Алексей Чичибабин, биолог Николай Вавилов, историк Сергей Платонов. Среди них был и Ипатьев, который был вынужден бежать из страны, опасаясь за свою жизнь.

Вот сведения из интернета: Владимир Николаевич Ипатьев (9 [21] ноября 1867, Москва, Российская империя — 29 ноября 1952, Чикаго, США) — русско-американский химик, генерал-лейтенант Русской императорской армии, доктор химических наук, профессор, академик Санкт-Петербургской академии наук / Российской академии наук / Академии наук СССР, член Национальной академии наук США (1939).

Среднее образование Ипатьев получил в 3-й военной московской гимназии, а затем в 1885 году поступил в Александровское (пехотное) военное училище, через 2 месяца обучения перевёлся в Михайловское артиллерийское училище, которое и окончил в 1887 году. По окончании в 1892 году курса в Михайловской артиллерийской академии был оставлен там репетитором и помощником заведующего химической лабораторией. В том же году работал по органической химии в Санкт-Петербургском университете в лаборатории профессора А. Е. Фаворского.

С 1893 года преподавал химию в Михайловском артиллерийском училище и академии. В 1895 году защитил диссертацию «О действии брома на третичные спирты и бромистого водорода на ацетиленовые и алленовые углеводороды» и получил звание штатного преподавателя академии. За эту работу Русское физико-химическое общество присудило Ипатьеву малую премию имени А. М. Бутлерова. В 1896—1897 годах Ипатьев работал в Мюнхене у профессора Байера, с которым сделал совместно работу о строении карона и о кароновой кислоте, и в Париже у Вьеля по пороху и взрывчатым веществам.

В 1899 году Ипатьев защитил диссертации «Алленовые углеводороды, реакция хлористого нитрозила, нитрозаты и действие натрий-малонового эфира на дибромиды» и «Взрывчатые свойства тринитрокрезола и тринитронафталина», за что получил звание профессора академии. С 1902 года Ипатьев в качестве приват-доцента читает в Санкт-Петербургском университете курс термодинамики. В 1908 году повторно защищает диссертацию

цию «О действии брома...» в Петербургском университете. С 1900 года занимался гетерогенным катализом превращений углеводов, одним из первых синтезировал изопрен и полиэтилен. К началу 1914 года он уже генерал-майор (звание присвоено в 1911 году), член-корреспондент Императорской академии наук, один из ведущих специалистов по нефтепереработке и гетерогенному катализу в органической химии. Он стал первым русским генералом, имевшим степень доктора химических наук.

Во время Первой мировой войны с 1914 года возглавил комиссию Главного артиллерийского управления, направленную на Донбасс для определения возможности производства бензола и толуола. Ситуация для армии была серьезной. До войны большинство химических продуктов, необходимых для производства взрывчатых веществ, Россия ввозила из-за границы, преимущественно из Германии. Речь шла о базовых веществах — толуоле, азотной кислоте, аммиаке, селитре, потребностях в которых исчислялась миллионами тонн.

Ипатьеву пришлось заниматься не просто строительством новых заводов, а организацией новых отраслей химической промышленности, причем во многих случаях делалось это на принципиально новых технологиях. Например, в Германии толуол (для производства тринитротолуола — тротила) выделяли из газов коксования угля, в России его стали получать из нефти. Ипатьев также разработал и внедрил процесс прямого получения селитры окислением аммиака. Вследствие его усилий уже к концу 1915 года производство взрывчатых веществ в стране возросло в 50 раз на частных предприятиях и вдвое — на государственных.

В апреле 1916 года Ипатьев стал председателем Химического комитета, созданного при Главном Артиллерийском управлении. В комитет входили все виднейшие химики России. Главной задачей комитета было расширение производства взрывчатых веществ отечественной химической промышленностью. Под руководством Ипатьева комитету удалось добиться значительных успехов по строительству новых казённых заводов и расширению производства частных предприятий. В 1915 г. был пущен первый бензольный завод (все-го их построили около двух десятков), в 1917 г. заработал первый в России завод по синтезу азотной кислоты. При этом были освоены новые техноло-

гии: производство толуола из нефти, получение азотной кислоты из аммиака, вырабатывающегося попутно с бензолом при коксовании угля; были организованы производства фосгена и хлора. В результате деятельности комитета общее производство взрывчатых веществ отечественной промышленностью возросло от 330 тыс. пудов в год до 2,7 млн пудов в год. Практически деятельность комитета и лично Ипатьева в годы войны можно рассматривать как основание отечественной химической промышленности (в довоенный период эта отрасль находилась в зачаточном состоянии).

Николай II отметил деятельность Ипатьева, произвёл его в генерал-лейтенанты, учёный также был избран в действительные члены Императорской академии наук (1916).

Ипатьев отказался после Октябрьской революции уезжать на Запад, хотя имел множество предложений. Также он отверг идею присоединиться к Белой армии, что поссорило его со старшим сыном Николаем, который воевал в Добровольческой армии и в 1921 году, встретив отца во время его командировки в Париж, не подал ему руки. В 1918 году Ипатьев собрал прежний состав Химического комитета и уговорил их работать на новое правительство. Был председателем комиссии при Химическом отделе ВСНХ, членом совета ГАУ, председателем Технического управления военнo-хозяйственного отдела наркомата, председателем комиссии по химической промышленности при правительстве, которая позднее стала называться Техническим советом химической промышленности. В 1921-м стал членом президиума ВСНХ, то есть членом правительства Советской республики, постоянно общаясь с Рыковым, Троцким, Дзержинским, а нередко и с Лениным.

По его предложению были организованы следующие учебные заведения: Институт прикладной химии, Химико-фармацевтический институт, Институт удобрений и инсекто-фунгицидов, Радиевый институт.

Как всенародное событие отмечался в 1927 году 60-летний юбилей Ипатьева. Газеты помещали его портреты на первых полосах. А с трибуны торжественного заседания неслись слова: «Начиная с первых послеоктябрьских дней 1917 г. Ипатьев был первым начальником химической промышленности. Все, что было сделано потом, было сделано им... Если мы когда-нибудь поставим химическую промышленность на уровень с западноевропейской, то

мы можем тогда смело сказать: это было сделано благодаря трудам Владимира Николаевича».

Но, несмотря на это, к концу 1920-х Ипатьев стал чувствовать себя не в безопасности из-за начавшихся чисток в промышленности. В 1927 году в Берлине у него поинтересовались, почему он не покинет СССР. Ипатьев ответил, что, как патриот, останется на родине до конца жизни и посвятит ей все свои силы. Но судьба распорядилась иначе. Во время зарубежной поездки он узнал из газет о раскрытии «контрреволюционной вредительской и шпионской организации в военной промышленности СССР» и о том, что казнены В. С. Михайлов, В. Л. Дымман, В. Н. Деханов, Н. Г. Высочанский. В 1929–1930 гг. были арестованы его ученики и коллеги Е. И. Шпитальский и Л. К. Рамзин по делу Промпартии. В рамках дела Промпартии по обвинению во вредительской деятельности тогда было арестовано более 2000 инженеров. В 1991 году и Рамзин, и другие участники процесса были реабилитированы посмертно, а дело признали фальсификацией.

Ипатьев в 1930 г. был приглашен на Международный энергетический конгресс в Германию. Его выпустили, поскольку у Владимира Николаевича к тому времени был рак горла, и советские власти дали разрешение задержаться в Германии на лечение в течение года. Получая информацию об арестах коллег, друзей и знакомых, Ипатьев решил не возвращаться в СССР. Сначала ученый искал пристанища во Франции. Здесь он мог найти вполне приличные условия для жизни и научной работы. Однако русская эмиграция встретила его недоброжелательно. Она не могла ему простить «трансформацию» из генерала императорской армии в деятеля большевистского государства. Имя Ипатьева вызывало у нее острую неприязнь еще и потому, что в доме его брата Николая в Екатеринбургe была в 1918 г. расстреляна царская семья. В сентябре 1930 г. чета Ипатьевых оказалась в Соединенных Штатах Америки.

После успешной операции рака горла в США Ипатьев стал профессором Северо-Западного университета в Чикаго и работал на Universal Oil Products Company. Он регулярно посылал в СССР результаты своих работ, выполненных в США, за свой счет закупал и высылал научное оборудование для лаборатории высоких давлений, оплачивал зарубежные командировки сотрудников. Но с 1935 г. правительство и АН СССР ультимативно

требовали его возвращения. Зная о судьбах друзей и знакомых и помня о его допросах на Лубянке, о его прошлом как царского генерала и близости к Троцкому он решил не возвращаться.

В США он считается одним из основателей нефтехимии. Был директором лаборатории катализа и высоких давлений (ныне лаборатория им. Ипатьева). Его крупнейшим открытием стал в 1936 году каталитический крекинг, позволивший намного увеличить выход бензина при переработке нефти. Это изобретение немедленно было использовано промышленностью, и в 1935 году фирма Shell выпускала продукты с использованием промышленного каталитического крекинга в количестве 3000 м<sup>3</sup>/час. Сегодня такой катализ обеспечивает более 80% продукции мировой химической промышленности. Это изобретение позволило синтезировать и полимеризовать этилен, пропилен и другие популярные алкены. В 1937 г. назван в США «Человеком года».

Вторым прославившим его изобретением стал высокооктановый бензин, позволивший самолётам при его использовании добиться решающего перевеса в скорости во время Второй мировой войны. Особенность такого бензина — стойкость к детонации, возможность форсировать режим работы двигателя, что особенно было важно в авиации. Исследования Ипатьева позволили наладить производство всевозможных полимеров и пластмасс, без которых вскоре американцы не представляли себе жизни. Ипатьев прославился в США тем, что получил более 200 патентов. В 1939 году он стал членом Национальной академии наук США и лауреатом золотой медали Гиббса в 1940 году, высшей награды для химиков в США. Редко кто из русских ученых в двадцатом столетии удостоился стольких почетных титулов и научных наград: член Парижской академии наук, Национальной академии наук США; почетный член Немецкого и Югославского химических обществ, университетов Геттингена, Мюнхена, Страсбурга; «кавалер» медалей Лавуазье, Бертелло, Гиббса — этот перечень можно продолжать. В России он стал одним из первых лауреатов премии им. В.И. Ленина и заслуженных деятелей науки и техники (потом этих званий его лишили).

Постановлением общего собрания АН СССР от 29 декабря 1936 года Ипатьев (вместе с А. Е. Чичибабиным) был исключён из её членов; 5 января 1937 года решением ЦИК СССР лишен

советского гражданства с пожизненным запретом на въезд в СССР. Его младшего сына заставили отречься от отца. Но это не спасло его от ГУЛАГа и ранней смерти. Много лет прожила в ожидании ареста дочь Анна. Чтобы не чувствовать себя совсем одиноко, супруги Ипатьевы удочерили и воспитали двух русских девочек-сирот.

В 1945 году Ипатьев опубликовал в двух томах книгу воспоминаний «Жизнь одного химика».

«У меня самого в душе до конца моей жизни останется горькое чувство: почему сложились так обстоятельства, что я все-таки принужден был остаться в чужой для меня стране, сделаться ее гражданином и работать на ее пользу в течение последних лет моей жизни», — писал Ипатьев в своих воспоминаниях.

Успешно работая в США, Ипатьев все же верил, что это временное пристанище. Он жил и работал в Америке 21 год и надеялся на возвращение. До самой смерти Владимир Ипатьев мечтал вернуться на родину. Андрей Громыко, бывший в первой половине 40-х послом СССР в Вашингтоне, описывал в мемуарах, как престарелый учёный плакал у него в приёмной, повторяя: «Поймите, мне нет жизни без России». На все просьбы о возвращении Ипатьев получал отказ.

Похоронен Владимир Николаевич Ипатьев на Свято-Владимирском православном кладбище в городе Джексон, штат Нью-Джерси. Надпись на

его могильной плите: «In Memory of Russian Genius Vladimir Nikolaevich Ipatieff. The Inventor of Octane Gasoline». «В память о русском гении Владимире Николаевиче Ипатьеве, изобретателе высокооктанового бензина».

Хотелось бы, чтобы память об этом человеке была достойно увековечена. Владимир Николаевич Ипатьев своими трудами внес огромный вклад в Победу над нацизмом и фашизмом не только Великобритании и США, но и СССР. Только поставки высокооктанового авиационного топлива и присадок для повышения октанового числа для бензина, производящегося на наших нефтеперерабатывающих заводах, позволило нашей авиации не только достичь паритета с люфтваффе уже в 1942 году, но и завоевать в дальнейшем господство в воздухе. Все современное человечество пользуется полимерами, впервые полученными им, и его высокооктановым бензином, который во время войны в Англии так и назывался — Ипатьевский.

С 1994 г. Российской академией наук за выдающиеся работы в области технической химии раз в три года присуждается премия имени В. Н. Ипатьева. Думаю, что один из научных институтов, открытых по инициативе Ипатьева, также должен носить имя человека, сделавшего так много для всего человечества.

### **Александр РЕСИН**

*родился в Москве в 1961 году.*

*По специальности биолог и географ.*

*Работал в Институте эволюционной*

*морфологии и экологии животных*

*имени А.Н. Северцева АН СССР,*

*в Институте охраны природы и заповедного дела*

*Министерства экологии и природных ресурсов СССР,*

*в совместной советско-вьетнамской экспедиции*

*и в Монреальском университете в Канаде.*

*Неоднократно публиковался в журналах*

*«Москва», «Север», «Работница».*

*Дипломант конкурса «60 плюс» журнала «Москва»*

*в номинации «Журналистика».*

