

А.С. ЯКОВЛЕВ ЗАПИСКИ ЦЕЛЬ ЖИЗНИ



Александр Яковлев

**Цель жизни. Записки
авиаконструктора**

«АлексВ»

2016

Яковлев А. С.

Цель жизни. Записки авиаконструктора / А. С. Яковлев —
«АлексВ», 2016

Это первое электронное издание многократно передававшейся книги, которая занимает особое место в отечественной мемуарной литературе: каждый ее выход с огромным интересом встречался нашими и зарубежными читателями. И объясняется это прежде всего честностью автора перед историей, его желанием поведать правду о многих важных событиях в жизни страны, непосредственным свидетелем и участником которых он был, дать свою оценку известным государственным деятелям советской эпохи. А его размышления о выборе жизненного пути, нравственной позиции человека, патриотизме и гражданственности – это своеобразный «открытый урок» современному поколению России. Издание приурочено к 110-летнему юбилею А. С. Яковлева. Впервые текст книги последовательно сопровождается множеством архивных иллюстраций и фотографий.

© Яковлев А. С., 2016

© АлексВ, 2016

Содержание

Предисловие	6
«Больше мне в жизни ничего не нужно»	9
Найти и сплотить энтузиастов	11
«Мы вас туда послали не только как конструктора Яков»	14
«Як» – мечта любого летчика	16
Дар предвидения	19
Шаги в неизведанное	22
Ставка на партнерство	25
«Гениальная простота»	27
Способность к глобальной конкуренции	29
«Красивый самолет хорошо летает»	31
Об этой книге	32
Детские годы	38
Начало пути	57
«Трудовой народ – строй воздушный флот!»	72
Исполнение мечты	87
Признание	105
Аэроклуб имени Косарева	121
Успехи наших авиаторов	134
В Италии	142
Во Франции и Англии	155
Выше всех, дальше всех, быстрее всех!	167
Уроки Испании	177
Конец ознакомительного фрагмента.	178

Александр Яковлев

Цель жизни. Записки авиаконструктора

Книга издана по инициативе и при финансовой поддержке ПАО «Корпорация «Иркут» и ОАО «ОКБ имени А.С. Яковлева»

Выражаем благодарность за содействие в издании книги Сергею Александровичу Яковлеву и Издательству «Мир философии»

Электронная версия предназначена для свободного скачивания и частного использования, не подлежит продаже и любому иному коммерческому использованию (как в целом, так и ее составные части). Все права защищены.

© А.С. Яковлев, 2016

© Рекламное Агентство АлексВ, оформление электронного издания, 2016

* * *

Памяти легендарного авиаконструктора Александра Сергеевича Яковлева (01.04.1906–22.08.1989)

Предисловие



Демченко О.Ф.

Президент ОАО «Корпорация «Иркут», Генеральный директор – Генеральный конструктор ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева»

Александр Сергеевич Яковлев – великий авиаконструктор. За одно только семейство истребителей «як» времен Великой Отечественной войны его имя можно вписать в историю российской авиации на века. Но Яковлев сделал гораздо больше. Под его руководством спроектировано свыше 200 типов и модификаций летательных аппаратов. Из них более сотни пошли в серию. Ряд крылатых машин, задуманных конструктором, летают и сегодня. Многие остаются непревзойденными образцами технической мысли. Продолжает жить и развиваться «яковлевская» конструкторская школа, что очень важно, а идеи и принципы легендарного авиаконструктора сохраняют свою актуальность и по сей день.



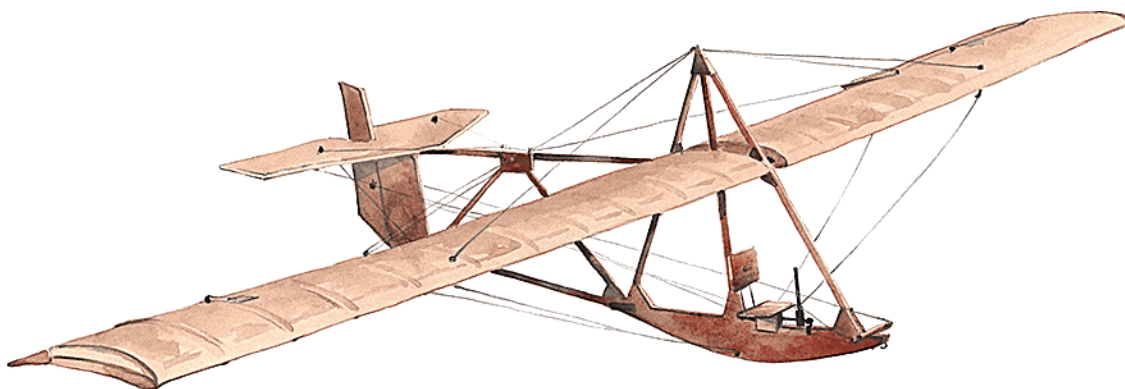
Можно сказать, что Александр Яковлев точно попал в основной тренд эпохи. Он начал с нуля, на чистом энтузиазме. Сумев доказать состоятельность и перспективность своих идей, ему удалось привлечь серьезные инвестиции. Конструктор максимально реализовал свой потенциал и в военной, и в гражданской сфере. Имя, ставшее всемирным брендом, закреплено в марке самолетов и в названии эффективного предприятия. Словом, перед нами – образец блестяще реализованного начинания или, говоря современным языком, стартапа.

В чем же секрет такого успеха? Почему самолеты, созданные под его руководством, продолжают летать в России и за ее пределами? Что позволяет нам и сегодня опираться на идеи талантливого конструктора?

«Больше мне в жизни ничего не нужно»

Острое стремление создавать новые самолеты Яковлев пронес через всю свою жизнь. Лучше всего об этом сказал он сам: *«Когда я построил планер, мною овладело неодолимое стремление сконструировать самолет. Потом захотелось сделать другой, получше, потом третий... Строишь машину и думаешь: «Только бы она полетела, больше мне в жизни ничего не нужно!» Но вот машина закончена и начинает летать, рождается новое желание – сделать другой самолет, чтобы он летал еще быстрее, еще лучше...».*

Свою первую летающую модель юный Саша Яковлев начал строить, будучи еще школьником. В 18 лет он построил свой первый планер, а в 21 год – первый самолет.



Первая модель А.С. Яковлева

Молодой Яковлев работал и рабочим, и шофером, и мотористом в Академии Воздушного флота, затем учился в этом учебном заведении, переименованном в Военно-воздушную академию РККА имени профессора Н.Е. Жуковского. И везде он фанатично продолжал проектировать свои самолеты – даже тогда, когда в преддверии неминуемой войны стал руководителем всех новых авиационных разработок СССР.

Интересно, что в 1960-е годы Яковлев – уже дважды Герой Социалистического труда, генерал-полковник авиации, лауреат Ленинских и Государственных премий, Генеральный конструктор – не оставил работы над легкими самолетами, с которых, собственно, началась его карьера. Как руководителя ключевых программ в боевой и пассажирской авиации, его никто не обязывал заниматься спортивными самолетами Як-18П и Як-50. Но Яковлев считал эту работу своей миссией. И выполнил ее блестяще! Тому подтверждение – десятки побед на чемпионатах мира. Кстати, наш нынешний проект самолета первоначального обучения Як-152 – это естественное продолжение яковлевских пилотажных машин.



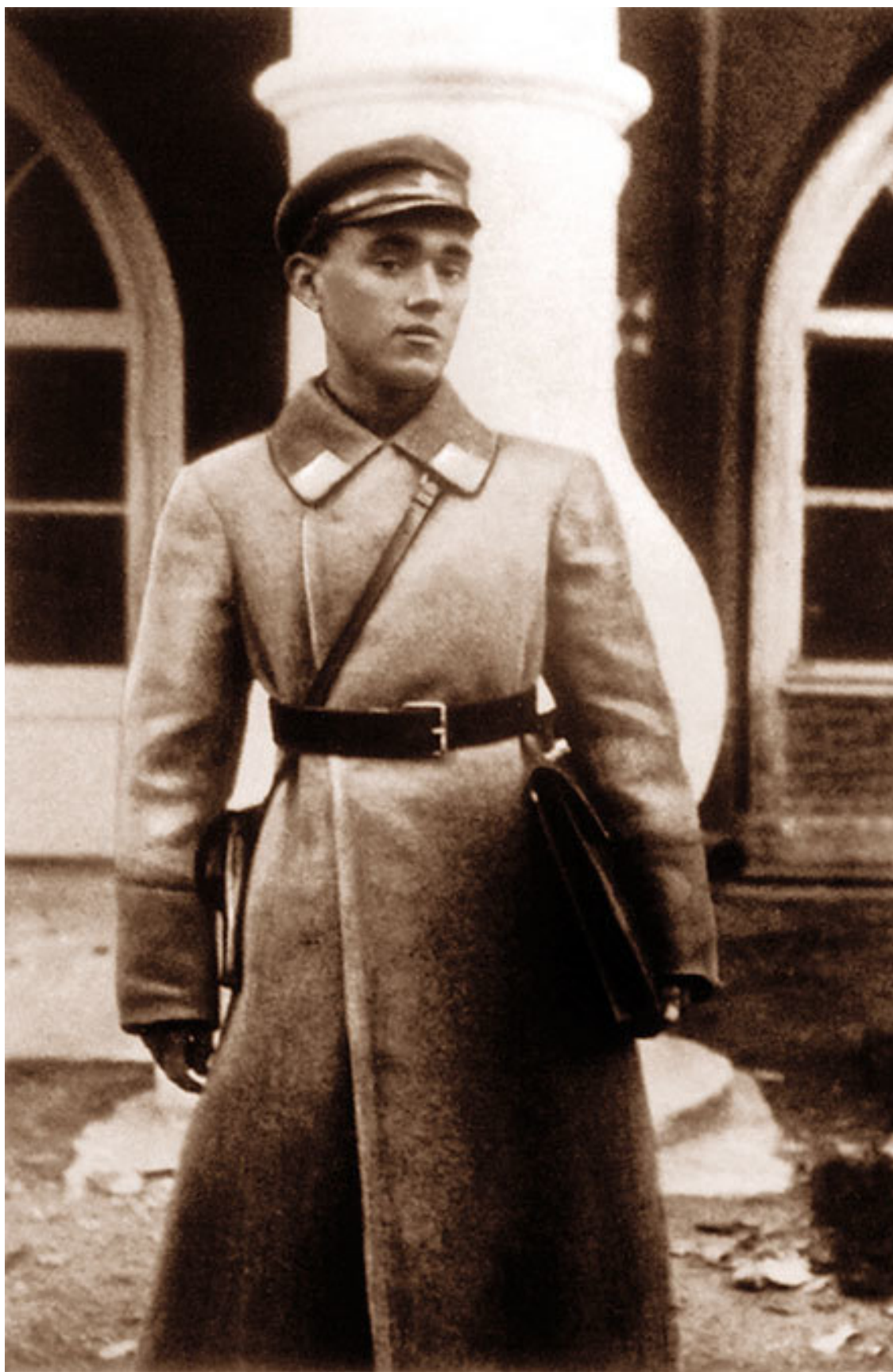
Полноразмерный макет самолета Як-152

Так, основатель ОКБ имени А.С. Яковлева своим личным примером научил нас видеть главную цель в создании новых самолетов. И это помогло нашему коллективу выжить в трудные 1990-е годы, и помогает успешно развиваться сегодня.

Найти и сплотить энтузиастов

Успех Яковлева стал возможен прежде всего благодаря таланту лидера. Проявился он необычайно рано, когда в 16 лет Саша Яковлев организовал в школе авиамodelьный кружок. Это был 1922 год – трудное время, когда в разрушенной после гражданской войны стране начинающий конструктор одновременно с учебой в школе подрабатывал курьером.

В 1923 году был сделан следующий шаг – организована первая в Москве школьная ячейка Общества друзей воздушного флота. Уже через год под началом Александра работали двадцать энтузиастов – создателей планеров. А спустя еще год красноармеец Яковлев с товарищами спроектировал и построил свой первый самолет АИР-1. В небо он поднялся 12 мая 1927 года.



В 1924 г. Александр Яковлев, 18-летний моторист летного отряда Академии Воздушного Флота (АВФ) имени Н.Е. Жуковского, построил свой первый летательный аппарат – планер АВФ-10

Молодому конструктору мало было построить машину. Совместно с летчиком-испытателем Юлианом Пионтковским он организовал перелет по маршруту Москва – Харьков – Севастополь – Москва. Первый в СССР дальний перелет авиетки с двигателем 60 л.с. стал настоящим событием. На аэродроме в Москве Пионтковского и Яковлева встречал сам заместитель начальника ВВС РККА Яков Алкснис. И главной наградой для Александра стало его поступление без экзаменов на инженерный факультет академии.

Следующие семь лет жизни Яковлева – это захватывающий период создания новых самолетов, таких как АИР-3, АИР-5, АИР-6, АИР-7. И здесь снова проявился его конструкторский гений и талант организатора. Коллектив Яковлева строил самолеты в рамках общественной организации, без систематического и надежного государственного финансирования. Как писал Александр Левинских – преемник Яковлева на посту руководителя ОКБ – «без денег, без заказов, без производства, он сумел найти и сплотить вокруг себя энтузиастов».

Находить энтузиастов и создавать все условия для их работы – этот ключевой лозунг «яковлевской» фирмы актуален и сегодня. Только такие люди, только такие конструкторы могли практически без финансовой поддержки государства задумать и спроектировать в 1990-е годы самолет Як-130. Эта машина, в полном соответствии с традициями А.С. Яковлева, стала прорывом не только в отечественном, но и в мировом авиастроении.

«Мы вас туда послали не только как конструктора Яков»

Талант Александра Сергеевича по своим масштабам выходил далеко за пределы конструкторского бюро. С самого начала творческой деятельности он не видел себя «кабинетным» конструктором. Ему были на практике знакомы все этапы создания новой машины: проектирование, постройка, испытания, запуск в серию. Он все умел делать своими руками и профессионально выполнял любую работу.

Выдающиеся организаторские способности Яковлева в полной мере проявились в годы Великой Отечественной войны.

В октябре 1941 года руководство страны направило его на завод № 153 (ныне – Новосибирский авиационный завод – филиал компании «Сухой»). Немцы близко подошли к Москве, их авиация господствовала в небе, а завод не справлялся с планом выпуска истребителей для фронта.

Сталин возложил на Яковлева личную ответственность за исправление положения. Уже в феврале 1942 года завод начал передавать фронту по три истребителя Як-7 в день. Сталин вернул Яковлева из Новосибирска, заявив: «там дело теперь пошло». Индустриальная модель, продуманная Яковлевым до мелочей, оказалась эффективной. Через несколько месяцев завод производил уже около 30 истребителей в сутки – полноценный авиационный полк!



Организаторские способности, четкое видение перспективы, невероятные трудоспособность и энергия дали основание Сталину назначить Яковлева заместителем наркома авиационной промышленности по опытному самолетостроению и науке. Эту должность он занимал

с 1940 по 1946 годы, продолжая при этом руководить КБ. Яковлев покинул ее сам, мотивируя просьбу об отставке желанием сосредоточиться на разработке новых самолетов.

Период 1939–1945 годов для отечественной авиационной промышленности – это время преодоления предвоенного отставания и выхода на самые передовые позиции в мире. Яковлев был в первых рядах тех, кто сумел этого добиться.

Мы не забываем о важнейшем уроке тех лет. Мало спроектировать выдающийся самолет. Для успеха программы необходимо работать в тесном взаимодействии с заказчиками и производителями. Запуск программы Як-130 на Иркутском авиационном заводе на основе первого в нашей стране комплексного внедрения цифровых технологий является примером такого подхода.

Коллектив, воспитанный Александром Сергеевичем Яковлевым, сегодня осваивает новые рубежи, взяв на себя все функции управления программой МС-21: исследования, маркетинг, разработку, испытания, производство и продажи этого перспективного лайнера.

«Як» – мечта любого летчика

Плодотворное взаимодействие заказчика и разработчика – это особое искусство, которым мастерски владел Яковлев. Он умел точно выполнить требования ВВС и, одновременно, предвидя характер будущей войны, поднять планку еще выше.

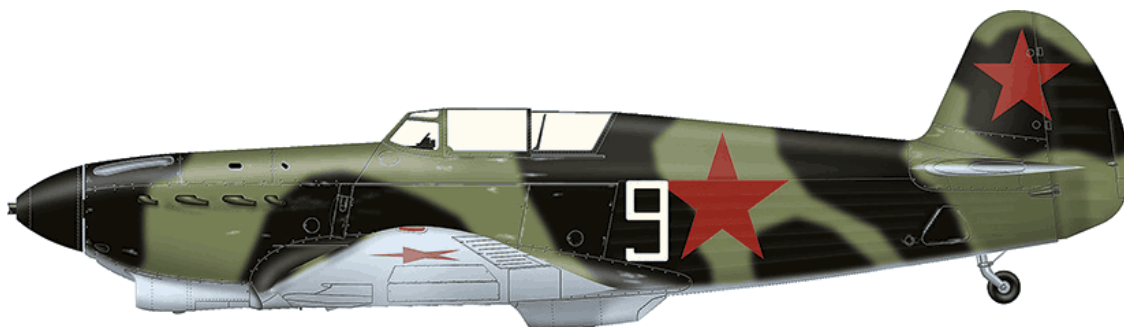
Отсюда и успех истребителей «як» в годы войны. Пожалуй, не хватит книги, чтобы привести все отзывы военных летчиков об этих машинах. Вот лишь один из них:

«Яковлев изначально сделал истребитель не просто с высокой максимальной скоростью (как тогда стремились делать авиаконструкторы), а с высокой боевой скоростью. Если брать немецкие машины, то у них боевая скорость была ниже максимальной на 80–100 км/час. У «яков» же эта разница была километров 60–70, а во второй половине войны и поменьше. «Яки» были самыми динамичными и легкими истребителями советских ВВС. Всю войну обычный, средний, добротный подготовленный летчик на «яках» дрался с «мессерами» на равных. А уж в начале войны «як» был мечтой любого летчика. Я уже не говорю про появившийся в 1944 году Як-3, который по динамике разгона и тяговооруженности, а, значит, и по величине боевой скорости был вообще уникальным истребителем. У него разница между боевой и максимальной скоростями была километров 40–50. В бою он догонял любого противника практически на любом виде маневра»

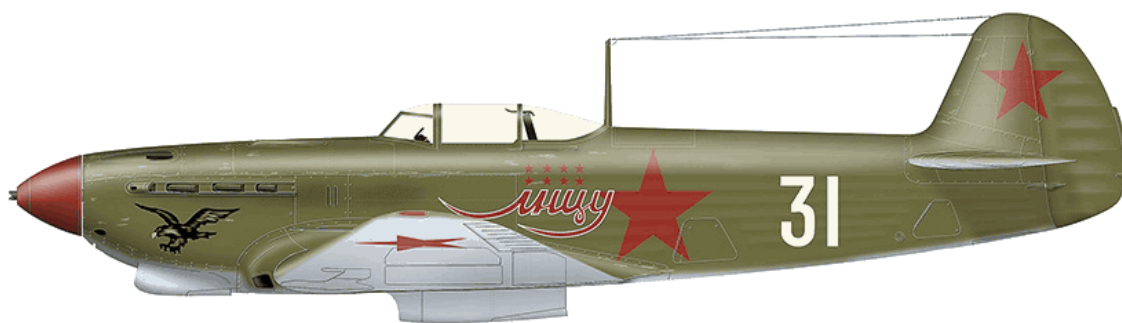
(Николай Голодников, командир эскадрильи 2-го Гвардейского Краснознаменного авиаполка Северного флота, которым командовал выдающийся советский летчик Борис Сафонов).

Немаловажную роль в успехе «яков» сыграло и то, что создавались они в обстановке жесткой конкуренции. В конце 1930-х годов руководство страны, с опозданием осознав отставание отечественных истребителей от германских, приняло решение привлечь к созданию новых самолетов самый широкий круг конструкторских коллективов. Из них три проекта – Як-1, МиГ-1 и ЛаГГ-3 – были отобраны к серийному производству. А затем свой отбор сделала война. Именно так «яки» стали самыми массовыми истребителями Великой Отечественной войны.

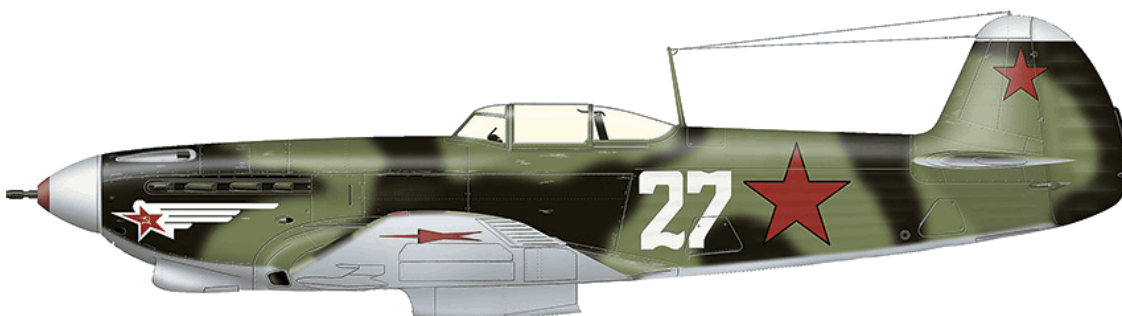
Успех Як-1, Як-7, Як-9, Як-3 и последующих самолетов Яковлева был предопределен его способностью сочетать высочайшую техническую грамотность, острое чувство нового и четкое понимание технологических возможностей авиазаводов. Это позволило создавать выдающиеся по характеристикам и одновременно простые в производстве и эксплуатации самолеты.



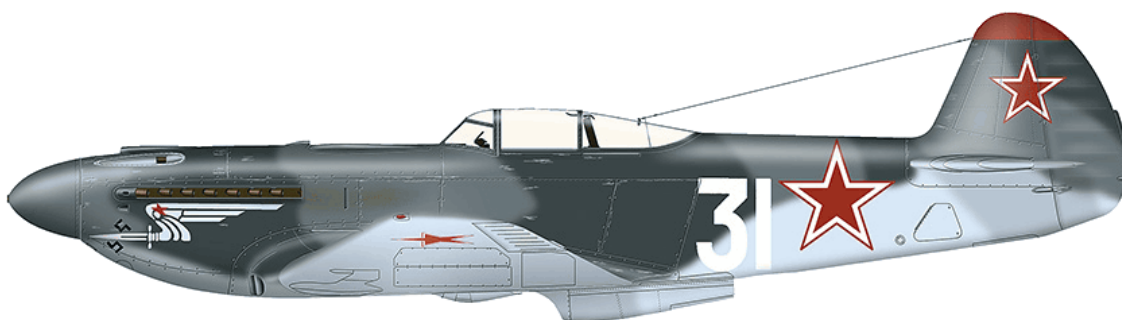
Як-1



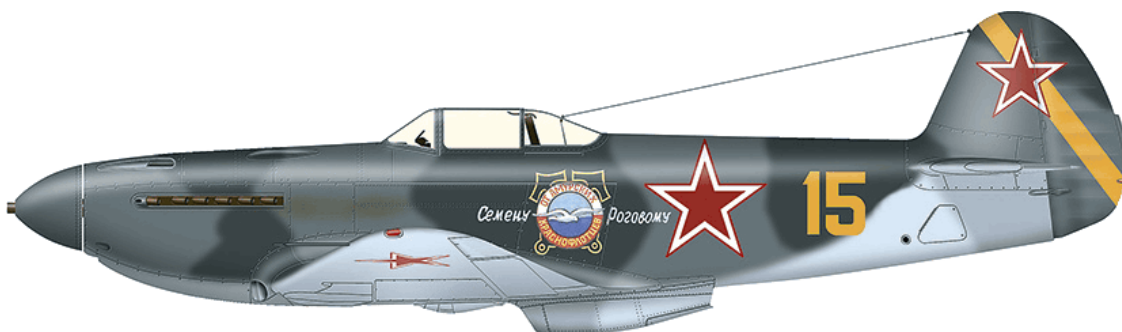
Як-7Б поздних серий



Як-9Т



Як-9У ВК-107А



Як-3

Сегодня мы так же, в духе яковлевской традиции, стремимся предложить нашему основному заказчику – Министерству обороны России – самую лучшую продукцию. В последние годы она, как правило, создавалась с минимальным привлечением государственного финансирования и затем дорабатывалась для точного соответствия требованиям военных. Наш кол-

лектив накопил достаточный опыт побед над лучшими конструкторскими коллективами мира в области создания эффективной конкурентной техники.

Дар предвидения

В эпоху реактивных самолетов ярко проявилось понимание Александром Яковлевым магистральных путей развития военной авиации. В его ОКБ в начале 1950-х годов родилась концепция принципиально нового истребителя-перехватчика. Работы по этой теме начались после того, как конкурирующие проекты не устроили военных.

Предложенная Яковлевым аэродинамическая компоновка оказалась идеальной для размещения в носовой части самолета антенны РЛС большого диаметра. Так появился Як-25 – двухместный барражирующий самолет, способный действовать днем и ночью в любых погодных условиях.



Всепогодный ночной истребитель-перехватчик Як-25, был признан лучшим среди самолетов этого класса, созданных другими ОКБ, и находился в массовом производстве и на вооружении ВВС страны в начале 50-х годов

Маршал авиации Евгений Савицкий писал об этом так: *«Як-25 обладал для того времени всеми необходимыми качествами, чтобы стать основным типом всепогодного истребителя-перехватчика. В довершение ко всему самолет оказался прост в управлении. Настолько прост, что я долгое время летал на нем во все командировки».*

В результате эволюционного развития Як-25 в конце 1950-х годов было создано семейство сверхзвуковых боевых самолетов Як-28, которое включало фронтовые бомбардировщики, разведчики, истребители-перехватчики, постановщики помех. В ходе этих работ КБ освоило самые передовые компетенции в новых для самолетостроителей направлениях. Речь идет о сложных системах управления оружием, управляемых ракетах средней дальности, широком спектре разведывательного оборудования.

Сравнивая боевые самолеты тех лет и современные, понимаешь, что именно Яковлев вплотную подошел к идее многофункционального истребителя. Однако тогда радиоэлектронные технологии не позволили создать самолет, который решал бы большинство задач, возлагаемых на многочисленные варианты Як-28 – так, как это делают сегодня многоцелевые истребители Су-30СМ, выпускаемые корпорацией «Иркут» для России и на экспорт.



Кстати, именно с программы Як-28 началось сотрудничество яковлевского КБ и Иркутского авиационного завода. В начале 2000-х годов интеграция предприятий позволила создать корпорацию, обеспечивающую весь жизненный цикл авиационной техники – от разработки до послепродажного обслуживания.



Шаги в неизведанное

Александр Яковлев, с присущей ему смелостью, брался за самые сложные темы, которые казались непосильными для других разработчиков. В их списке особое место занимают самолеты вертикального взлета и посадки (СВВП). За всю историю авиации лишь три конструкторских бюро в мире сумели довести такие машины до серийного производства.

ОКБ Яковлева принадлежит честь создания первого в мире палубного боевого СВВП Як-38. Таким образом, благодаря Александру Яковлеву отечественный флот, выражаясь образно, впервые обрел крылья.

Высшим достижением конструкторского бюро стало создание – также первого в мире! – сверхзвукового многофункционального истребителя вертикального взлета и посадки Як-141, впервые взлетевшего в 1987 году. Более 14 лет понадобилось американским конструкторам, чтобы повторить успех Яковлева и его учеников.



Як-38 и Як-141

Прекращение этой программы, вызванное отнюдь не техническими причинами, стало огромной потерей и для Вооруженных сил России, и для отечественной промышленности.

К сожалению, такая же судьба постигла и другой инновационный проект – многоцелевой самолет радиолокационного дозора и наведения Як-44Э. Сегодня потребность в таком самолете, разработку которого государство прекратило в 1992 году, остро ощущают и ВКС, и морская авиация ВМФ России.



Многоцелевой самолет радиолокационного дозора и наведения Як-44Э

Еще одно направление развития авиационной техники, в котором КБ Александра Яковлева оказалось впереди всех – это тактические беспилотные летательные аппараты. До недавнего времени «Пчела», совершившая первый полет в 1986 году и позже принятая на вооружение, была единственным отечественным беспилотником, который наши военные применяли в реальных боевых действиях. Аналогичные российские разработки яковлевский беспилотник опередил более чем на 20 лет.



ДБЛА «Пчела» – первый отечественный малоразмерный ДПЛА, предназначен для наблюдения за наземными целями с помощью телевизионной камеры с передачей изображения на наземный пункт управления

Занять передовые позиции в России и в мире – высокая цель, которую ставят перед собой конструкторы ОКБ имени А.С. Яковлева. И не только ставят, но и умеют добиваться. Як-130 фактически стал мировым эталоном учебно-боевого самолета нового поколения – он впервые позволяет вести полноценную подготовку пилотов истребителей пятого поколения. Лайнер МС-21 – первый в своем классе самолет с композитным крылом. Уверен, что новые поколения конструкторов ОКБ имени А.С. Яковлева продолжат этот список.



С февраля 2010 г. самолеты Як-130 эксплуатируются ВВС РФ, с 2011 – поставляются корпорацией «Иркут» на экспорт

Ставка на партнерство

Эрудиция, широта взглядов и государственный подход Александра Яковлева позволяли ему видеть тенденции развития экономических и даже политических процессов.

Вот что написал Яковлев по результатам поездки на авиасалон Ле-Бурже в 1967 году: «Мне представляется, что в Европе существуют хорошие перспективы и возможности для научно-технического сотрудничества, в частности, в области развития авиации».

В 1960-е годы, в разгар холодной войны, в СССР мало кто считал тесное сотрудничество с Западной Европой в области авиапромышленности реальным. Очень немногие тогда понимали, насколько оно может быть выгодным для обеих сторон.

В начале 1990-х годов появились политические и экономические предпосылки для такого сотрудничества. Однако далеко не все сумели ими воспользоваться. ОКБ имени А.С. Яковлева, вооруженное идеями своего основателя, сумело сделать такое взаимодействие эффективным инструментом развития новых проектов. Привлечение к программе Як-130Д компании AerMacchi, взаимодействие по программе МС-21 с фирмой Zodiac и другими ведущими мировыми фирмами – вот неполный список направлений, которые воплощают в жизнь идеи Александра Сергеевича.



Первый Як-130 в серийной конфигурации (2004 год)



Семейство пассажирских ближне-среднемагистральных самолетов МС-21

«Гениальная простота»

Добиваясь впечатляющих успехов в большой авиации, Александр Яковлев никогда не забывал о малой. Особая его страсть – учебные самолеты. С 1930-х годов абсолютное большинство летчиков нашей страны, да и многих других государств, свой первый полет выполняли на самолетах Яковлева. Среди них – УТ-1, УТ-2, Як-11, Як-18 с многочисленными модификациями, реактивный Як-30, Як-52.

Только дилетанты могут полагать, что построить маленький учебный самолет – простое дело. Для «летающих парт» требуется высочайшая надежность, отличные летные характеристики, простота управления и обслуживания. Чрезвычайно важна и низкая стоимость самолетов, которые строятся огромными сериями. Именно на этом поприще ярко проявилось то редкое качество конструкторских работ Яковлева, которое Александр Левинских назвал «гениальной простотой».

Подтверждением высокого авторитета «летающих парт» Яковлева являются почти 24 тысячи построенных в России и за рубежом самолетов.

И число учебных «яков» будет расти. Каждый год на Иркутском авиационном заводе выпускается несколько десятков реактивных учебно-боевых самолетов Як-130. Скоро к ним добавятся поршневые самолеты первоначального обучения Як-152. Вместе с современными тренажерами и компьютерными классами эти машины образуют комплекс средств обучения, который позволит в ближайшие десятилетия готовить новые поколения военных летчиков России.



Способность к глобальной конкуренции

Характерной особенностью конструкторской школы, созданной Александром Яковлевым, является широта направлений деятельности его коллектива, его разносторонность и продуктивность.

Фронтовые истребители и бомбардировщики, перехватчики, боевые СВВП, разведчики, учебные и спортивные самолеты, планеры, вертолеты, беспилотные летательные аппараты – это далеко не весь перечень авиационной техники, которую успешно проектировало конструкторское бюро.

В конце 1960-х годов КБ открыло для себя новый фронт работ. Под руководством Александра Яковлева был создан Як-40 – первый в мире реактивный пассажирский самолет для местных воздушных линий.

Рождение принципиально новой машины было не простым. Отовсюду раздавались упреки, мол, Яковлев не умеет проектировать пассажирские самолеты, да и вообще реактивный самолет для местных линий не нужен. Ответом на эти выпады стал исключительно удачный самолет, выпущенный большой серией – 1010 машин. Як-40, впервые взлетевший в 1966 году, продолжает работать на воздушных линиях, а концепция регионального реактивного лайнера и бизнес-джета получила в мире повсеместное признание. Самолеты поставлялись в 18 стран мира, в том числе в Италию и ФРГ.

Именно с Як-40 связан первый в нашей стране опыт сертификации пассажирского самолета по западным нормам летной годности. Результаты этой работы ускорили создание в СССР авиационного регистра, введение новых норм летной годности, совершенствование стандартов на авиационные материалы.



Як-40 – первый отечественный самолет, сертифицированный по западным нормам летной годности.

Следующим крупным шагом было создание Як-42 – эффективного и экономичного ближнемагистрального самолета, получившего широкое признание в нашей стране и мире. Его главные отличия – соответствие жестким экологическим нормам, превосходные летные

характеристики, выполненная по мировым стандартам авионики. Пассажирские перевозки на Як-42 начались в 1980 году и продолжаются до сих пор.

Задолго до наших дней Яковлев понял, что нужно создавать пассажирские самолеты, которые будут способны конкурировать на глобальном рынке с лучшими мировыми производителями. И не просто понял, но и сделал практические шаги для реализации этой идеи.

Сегодня мы работаем по программе МС-21 – лайнера, который по ряду ключевых параметров призван превзойти существующие аналоги западных конкурентов.



Программа создания семейства пассажирских ближне-среднемагистральных самолетов МС-21 ориентирована на самый массовый сегмент мирового рынка авиалайнеров. В рамках программы в настоящее время разрабатываются самолеты МС-21-300 (160–211 мест) и МС-21-200 (130–176 мест)

«Красивый самолет хорошо летает»

Эта известная фраза выдающегося авиаконструктора А.Н. Туполева как нельзя лучше подходит для описания машин марки «Як». Основатель нашего КБ умел строить удивительно гармоничные самолеты. Эту способность Евгений Адлер, много лет работавший под руководством Яковлева, назвал «органическим сочетанием технической эстетики с научной целесообразностью, склонностью к тому, что теперь стало именоваться словом дизайн».

Шикарный «лимузин» АИР-7 в любимой Яковлевым красно-белой окраске, доведенная до предела лаконичность Як-3, стремительная стрела Як-28, совершенство каждой линии Як-42 – это поистине настоящие произведения искусства. На мой взгляд, эту линейку может продолжить рациональная обтекаемость Як-130.

Эстетика самолетов Александра Яковлева отражала его эрудицию и безупречный вкус. Широкая культура и многогранный талант Яковлева нашли свое отражение в его огромном писательском труде. Книги «Цель жизни», «Рассказы авиаконструктора», «Советские самолеты» стали бестселлерами. О книге «Цель жизни» авиаконструктор С.В. Ильюшин писал так: «Мне неизвестна в нашей литературе книга, где бы с такой силой был обрисован процесс конструкторского новаторства».

Книга «Цель жизни» имеет не только историческую ценность, пожалуй, ее можно использовать как учебник бизнес-школы в рамках курса «Как реализовать успешный стартап».

Именно поэтому в год 110-летия со дня рождения Александра Сергеевича Яковлева мы решили не только переиздать печатную книгу «Цель жизни», но и выпустить ее электронную версию – для будущих поколений.

31.03.2016

Об этой книге



Осенью 1934 года мы с летчиком-испытателем Юлианом Пионтковским проходили чистку на открытом партийном собрании авиационного завода имени Менжинского в Москве.

Собрание шло в большом ангаре, приспособленном под клуб. Ангар был полон. И несмотря на то что вокруг были свои, хорошо знакомые товарищи по работе, все, с кем каждый день встречались в цехах завода, на аэродроме, в конструкторском бюро, ощущение взволнованности не оставляло нас ни на минуту.

Один за другим выходили на эстраду, к президиуму собрания члены и кандидаты партии – рабочие, механики, инженеры.

Вдруг в зале сильно зашумели, раздались рукоплескания, головы повернулись к входной двери. Я тоже обернулся и увидел высокую сутуловатую фигуру человека в легком светлом пальто, с расшитой тюбетейкой на голове. Его провели в первый ряд и усадили на свободное место рядом со мной. Я так был переполнен ожиданием предстоящего, что сначала не понял, кто оказался моим соседом. И только когда он, приветливо улыбаясь, протянул мне руку, как знакомому, хотя встретились мы впервые, я увидел, что это Алексей Максимович Горький. Можно представить мое удивление.



Вернувшийся в Москву из итальянского Сорренто писатель Алексей Горький после знакомства с Александром Яковлевым на авиазаводе имени Менжинского предложил ему написать очерк «Становление советского инженера». Это предложение и послужило толчком к написанию данной книги

Это было время, когда Алексей Максимович, вернувшись из Сорренто в Москву, ездил на заводы, на стройки, встречался с рабочими, учеными, пионерами, летчиками. Горький появлялся в цехах, на собраниях, приглядывался к людям, всем интересовался, все хотел знать, всюду побывать, все видеть собственными глазами. И вот неожиданно для всех прибыл он на партийное собрание нашего авиационного завода.

Алексей Максимович тяжело дышал и все время курил. Не успеет докурить одну папиросу – достает другую, прикуривает от первой.

Оглядев зал, он вполголоса обратился ко мне:

– И вы сегодня проходите чистку?

Я кивнул головой.

– Волнуетесь?

– Очень волнуюсь, Алексей Максимович.

В это время Юлиан Пионтковский стоял на трибуне и рассказывал о своей жизни, о том, как он, будучи в 1917 году слесарем-мотористом в одном из авиационных отрядов, загорелся желанием стать летчиком, сам выучился летать, затем поступил в авиационную школу, уехал на фронт, стал инструктором школы летчиков и наконец летчиком-испытателем...

– Вопросы есть? – спросил председатель.

– Знаем, знаем! – прокатилось по залу под аплодисменты. Вы его знаете? – спросил Горький, указывая взглядом на Пионтковского.

– Как же, это приятель мой.

– Ну, вот, видите, как его приветствуют, и вы не волнуйтесь, – сказал Алексей Максимович, аплодируя вместе с другими.

Не знаю, то ли потому, что Алексей Максимович заинтересовался моей биографией, рассказанной на этом партсобрании, то ли потому, что он вообще ратовал за написание книг «бывальными людьми», но через некоторое время он предложил мне написать очерк моей жизни – «Становление советского инженера» – для основанного им альманаха «Год семнадцатый».

Как сейчас помню знаменательную встречу с Максимом Горьким, которая послужила первым толчком к созданию книги.

Неоднократно брался я за дело, но этого не позволяла напряженная конструкторская работа, особенно во время войны и в послевоенные годы. Кое-что я записывал, и таким образом накапливался материал для будущей книги. Вышло так, что по-настоящему поручение Горького начал выполнять только спустя много лет. Писать приходилось урывками, в часы отдыха, после работы.

В 1957 году по совету писателя Валентина Катаева я опубликовал в журнале «Юность» несколько эпизодов о первых шагах авиаконструктора. Пришло много писем от читателей, которые просили продолжить мои рассказы.

В результате в 1958 и 1964 годах в «Детгизе» вышла книжка для юношества «Рассказы авиаконструктора». Опять было много откликов от молодых и взрослых. Мне советовали подробнее описать события военных и послевоенных лет, рисующие наши победы не только на фронте, но и в конструкторских бюро, на заводах, рассказать о встречах с интересными людьми.

На протяжении 50 лет работы в авиации на моих глазах шло развитие советского воздушного флота.

Как не вспомнить, что еще в 1927 году летчик Семен Шестаков на одном из первых самолетов А.Н. Туполева, АНТ-4¹, летел из Москвы в Соединенные Штаты Америки с промежуточными посадками больше месяца! В 1937 году экипажи Валерия Чкалова и Михаила Громова на самолетах АНТ-25 перелетели из Москвы в Америку через Северный полюс без посадки уже всего за 63 часа. А теперь турбореактивный самолет ИЛ-62 совершает полет из Москвы в США лишь за 10 часов летного времени.

¹ Прежде название самолетов конструкции А.Н. Туполева образовывалось из начальных букв имени, отчества и фамилии конструктора – АНТ; теперь название дают две первые буквы фамилии конструктора – ТУ.

Наши летчики на отечественных воздушных лайнерах проложили длиннейшую в мире межконтинентальную трассу СССР – Куба и совершают беспосадочные полеты в Гавану. На советских легких и тяжелых реактивных самолетах и вертолетах установлен ряд выдающихся международных авиационных рекордов по скорости, высоте, грузоподъемности и дальности полета. Наши ученые и конструкторы достигли больших высот в области авиационной науки и техники. Это позволяет нашей стране развивать не только гражданский авиационный транспорт, но, учитывая сложность международной обстановки, постоянно совершенствовать Военно-Воздушные Силы.

Всемирно известны подвиги советских космонавтов, ученых, конструкторов, инженеров, рабочих, создавших искусственные спутники Земли, ракеты и космические корабли. Космонавты воспитаны в нашей авиационной семье. Большинство из них пришли в школу космонавтов с голубыми петлицами военных летчиков. Мне приятно было слушать их рассказы о том, как они учились летать на ЯКах. Авиация привила им смелость и мужество, выносливость и быстроту ориентировки, умение находить выход из сложных положений. Из авиации вышли также не только пилоты космических кораблей, но и многие инженеры и ученые-ракетчики.

Труднейшим экзаменом для авиации была Великая Отечественная война, когда решались судьбы нашей Родины. Но еще задолго до войны в воздухе шла незримая, упорная битва с противником за чертежными столами конструкторских бюро, в цехах заводов. Уже тогда решался вопрос: кто – кого? Кто будет господствовать в воздухе в предстоящих схватках? Время это – незабываемо.

Илья Эренбург в мемуарах «Люди, годы, жизнь» писал: «Когда очевидцы молчат – рождаются легенды». Это – совершенно справедливое высказывание. И мне кажется, что всякий, кто был участником и свидетелем значительных событий в жизни Родины, должен поделиться своими впечатлениями о виденном и слышанном.

Мне выпало большое счастье на протяжении ряда лет активно участвовать в строительстве обороны нашего государства. Нередко приходилось присутствовать в Центральном Комитете партии, а во время войны – в Государственном комитете обороны и в Ставке Верховного Главнокомандования при обсуждении вопросов на самом высоком уровне.

За давностью эти события уже не являются военной или государственной тайной, и стало возможным о них написать.

Поскольку воспоминания накапливались на протяжении многих лет и некоторые эпизоды написаны под непосредственным впечатлением момента, то в свете сегодняшнего дня отдельные страницы могут показаться читателю наивными. Но я решил оставить все в первоначальной записи, сохранить аромат времени, ибо в противном случае было бы непонятно и необъяснимо отношение моего поколения к событиям и людям великой эпохи.

Наша авиация вместе со всей страной прошла поистине сказочный путь успехов и достижений. Но этот путь был нелегким и негладким. Многого пришлось строить на голом месте, начинать сначала, делать и переделывать. Многому мы учились по книгам, а еще большему – на собственных ошибках. Опыт достигался дорогой ценой, ибо сплошь и рядом нашим конструкторам, летчикам, инженерам, производственникам приходилось быть первооткрывателями.

Крылья Родины создавались тяжелым трудом, напряжением умственных и физических сил всего народа. И подобно тому как сегодня космический корабль воплощает в себе наивысшие результаты науки и промышленности, так в годы довоенных пятилеток создание воздушного флота было вершиной отечественной индустрии, торжеством советской научно-технической мысли.

В жизни каждого поколения и даже отдельного человека в какой-то мере находит свое отражение эпоха. Запечатлеть ее – великий долг не только литературы и искусства. И мы, «бывалые люди», можем внести свою лепту рассказами о пережитом. Счастье моего поколения

в том, что мы преемники тех, кто совершил Октябрьскую революцию и отстоял ее завоевания в Гражданской войне. Мы начали сознательную жизнь в эпоху индустриализации, а затем сумели с честью и славой перенести на своих плечах все лишения тяжелейшей из войн, какие когда-либо знало человечество, и героическим трудом залечили раны этой войны.

Иной раз кажется, что не было в прошлом поколения, на долю которого выпало бы столько испытаний и столько славы. Не только авиаторы стремились «вперед и выше» – весь народ поднялся к большим высотам. На наших глазах менялась страна, менялся облик людей, строй мыслей и строй жизни. Прожитые годы моя память всегда хранит окруженными ореолом беззаветного революционного трудового энтузиазма.

Верно, мы пережили трудное время. Люди нашего поколения вынуждены были отказывать себе во многом, экономить на всем, в том числе на самых необходимых удобствах собственной жизни, ради создания экономического и военного могущества своей Родины.

Народ шел на неизбежные жертвы, выпадающие на долю тех, кто первыми прокладывает дороги в будущее. В то же время он перенес и жертвы напрасные. Но слепому уподобляется тот, кто за тенью ошибок не видит света великих свершений великого народа. Особенно хочется, чтобы это понимала наша молодежь. Понимала и ценила труд и подвиг отцов – созидателей и воинов, ибо ей, молодежи, предстоит довершить дела отцов своих.

Я не историк, и моя книга не исследование, составленное по архивным документам, а записки живого свидетеля развития советской авиации. Я не преследую цели давать какую-либо деловую или политическую оценку отдельным лицам и событиям. Пишу только о том, что сам видел и пережил, о тех, с кем имел личные встречи по работе конструктором и заместителем министра. Я говорю лишь с позиции личных впечатлений, что, конечно, не исключает элемента субъективности суждений. Но мне кажется, что в этом и заключается главная ценность моих записок как для читателей, так особенно и для будущих историков, писателей. Думаю, что именно такие воспоминания по мелким на первый взгляд штрихам помогут составить представление о человеке, внешности, характере, присущих ему особенностях и влиянии его на ход исторических событий.

Всякие мемуары – это рассказ о времени и о себе, а в воспоминаниях авиационного конструктора естественно преобладание авиационной темы.



Мемуары Александра Сергеевича Яковлева выдержали не одно издание и были переведены на многие иностранные языки

Я руковожу большим коллективом людей, создающих новую авиационную технику. И хотя название наших ЯКов образовалось от первых двух букв фамилии автора книги, они, как всякая сложная современная машина, – плод творческого труда многих конструкторов, инженеров и рабочих, не только авиационников, но и металлургов, химиков, приборостроителей, вооруженцев. Теперешние самолеты далеко превзошли уровень самолетов военных лет, и реактивная ракетноносная авиация вместе с другими родами вооруженных сил стоит на страже родной земли и родного неба.

Мой путь в авиации – авиамоделист, планерист, авиамоторист, конструктор спортивных самолетов, начальник конструкторского бюро, главный конструктор, заместитель министра авиапромышленности, генеральный конструктор. На этом пути много было всякого: и радость творчества и муки неудач, и горечь поражений и сладость побед. Но всегда цель жизни была одна: служить своей Родине, своей партии, своему народу.

Об этом и книга.

Январь 1987 года.

Детские годы

Частная мужская гимназия П.Н. Страхова. • Ученики и учителя. • Старая Москва. • Февраль – октябрь семнадцатого года. • Главтоп. • Страшные истории Ревекки Соломоновны Соловейчик. • Аттестат зрелости.

Так установилось с давних пор, что авторы мемуаров – будь то скульптор и золотых дел мастер эпохи Возрождения Бенвенуто Челлини, наши современники генерал Алексей Алексеевич Игнатьев, маршал Георгий Константинович Жуков – все начинают воспоминания с детских лет, а некоторые, пожалуй, большинство, считают нужным ознакомить читателя даже и со своей родословной.

Поскольку я взялся писать воспоминания, мне тоже, по-видимому, не избежать традиционного начала.

Но, прежде чем говорить о том, кем был мой дед и какое влияние мог оказать род его занятий на мою специальность будущего конструктора самолетов, я несколько забегу вперед.

Меня часто, в устной и письменной форме, спрашивают о том, как стать конструктором.

Путь в авиацию различен. В самом деле, такие видные авиационные конструкторы, как Туполев и Ильюшин, Микоян и Поликарпов, – разные люди, с различными биографиями, и каждый из них шел в авиацию своей дорогой.

Возьмем, к примеру, нашего старейшего авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева, самолеты которого заслужили всемирную известность. Он происходит из провинциальной, средней интеллигентской семьи. Только на старших курсах Московского высшего технического училища, в воздухоплавательном кружке знаменитого русского ученого, «отца русской авиации», профессора Н.Е. Жуковского, у Туполева проявились склонность к авиации и задатки конструктора. А через сравнительно короткий промежуток времени он уже широко известный авиаконструктор.

Или Сергей Владимирович Ильюшин – создатель знаменитого «летающего танка», штурмовика – самолета ИЛ-2 и побывавшего во всех уголках земного шара пассажирского лайнера ИЛ-18. Ведь Ильюшин, сын бедного вологодского крестьянина, о самолетах с детства вообще не имел никакого представления. Он увидел первый самолет на Петроградском аэродроме только двадцати лет от роду, когда его призвали в армию.

Отец известнейшего советского конструктора Николая Николаевича Поликарпова был священником. Бронзовый памятник Героя Социалистического Труда Поликарпова – зачинателя советской истребительной авиации и конструктора прославившегося во время Отечественной войны самолета У-2 (ПО-2) – установлен в городе Орле, на его родине.

Создатель МиГов, самых грозных реактивных истребителей, Артем Иванович Микоян детство и юношеские годы провел в глухом селе Закавказья, там, где об авиации тогда и понятия не имели. Микоян пришел учиться в Военно-воздушную академию, кончил ее в 1936 году, уже в возрасте около 30 лет. Сейчас имя его известно всему авиационному миру.

Мне кажется, что достаточно и такого краткого знакомства с наиболее яркими представителями конструкторской профессии, чтобы увидеть, что все они совершенно различны по происхождению; и столь же различны и непохожи пути, которыми пришли они к крупнейшим творческим инженерным достижениям.

Казалось бы, разные люди, разные судьбы, а вместе с тем их объединяют общие качества: несокрушимая воля и упорство при достижении поставленной цели, крупный талант организатора творческого коллектива, состоящего из множества конструкторов, исследователей, рабочих, сознание высокой ответственности за свою работу перед Родиной, умение отдать себя безраздельно любимому делу и трудиться, трудиться и еще раз трудиться, ни с чем не считаясь и не покладая рук, всю жизнь. И наконец, обязательно для каждого творца нового наличие

природных способностей. Сумму всех этих качеств, кстати сказать, не столь часто встречающихся в одном человеке, и можно определить как талант конструктора.

От предков моих я не мог унаследовать конструкторского призвания: они не занимались, да и не могли заниматься, созданием самолетов. Тогда не было еще не только самолетов, но даже и автомобилей.



Сергей Васильевич Яковлев

В бумагах моего покойного отца, Сергея Васильевича Яковлева, я обнаружил любопытный документ с выцветшими от времени чернилами и с большой сургучной печатью в углу:

«СВИДЕТЕЛЬСТВО

Ярославской Губернии, Рыбинского Уезда, прихода Села Спасского, что на Волге, бывшей вотчины Графа Дмитриева-Мамонова, деревни Полтинина у крестьянина Харлампия Николаева (по фамилии Яковлева) тысяча восемьсот осмнадцатого 1818 года Апреля 25 дня родился сын Афанасий. Восприемником при крещении был тойже вотчины и деревни крестьянин Иван Егоров. Сей самый Афанасий Харлампиев (Яковлев) тысяча восемьсот тридцать седьмого 1837 года Июня 9 дня был повенчан при Спасоволгской Церкви 1-м браком с Московскою мещанскою девицею Александрой Филиповой (урожденной Баскаковой). Рождение сей последней было тысяча восемьсот семнадцатого года 1817 года Марта 7 дня от крестьянина б. Хлебникова Села Спасского Филиппа Кирилова (Баскакова). Восприемницею при крещении ея была тогож Села крестьянина Павла Кирилова жена Христина Данилова. Все эти сведения взяты из Метрических книг, хранящихся при Церкви; в верности чего с приложением Церковной печати свидетельствую Церкви Села Спасского, что на Волге, Священник Петр Васильев Разумов. 6 августа 1843 года».

Этот документ позволил мне совершенно точно установить не только свою родословную, начиная от прадеда – крепостного крестьянина Афанасия Харлампиевича Яковлева, но и родные места моих предков – в самом центре России, на Волге.

Деда своего Василия Афанасьевича хорошо помню, я был его любимым внуком. Дед в молодости имел в Москве, у Ильинских ворот, свечную лавку, у него был подряд на освещение люстр Большого театра (тогда еще в Москве не было электричества).

А отец мой по окончании московского Александровского коммерческого училища служил в нефтяной фирме «Т-во бр. Нобель», которая после национализации в 1918 году стала Московской конторой Нефтесиндиката. Здесь в должности заведующего транспортным отделом отец и работал до последних дней своей жизни.

Мать моя – Нина Владимировна с малых лет внушала мне, что я буду инженером. Не знаю, с чего это она взяла, но, как показало будущее, она не ошиблась.



Нина Владимировна Яковлева с трёхлетним сыном Сашей

Может быть, заметила, что еще совсем маленьким мальчиком я проявлял повышенный интерес к технике всякого рода. Например, часами мог стоять и смотреть на работу точильщиков, которые тогда ходили по московским переулкам, таская на себе примитивный точильный станок, и пронзительно выкрикивали:

– Точить ножи, ножницы, бритвы править!

Или, возможно, мать увидела задатки инженера у своего старшего сына в том, что детские игрушки – паровозы, вагоны, трамваи, заводные автомобили – он безжалостно ломал, стремясь заглянуть внутрь, посмотреть, как они устроены.

Завинчивать и отвинчивать что-нибудь было моей страстью. Отвертки, плоскогубцы, кусачки – предметы моих детских вожделений. Пределом наслаждения была возможность покрутить ручную дрель.

В пятилетнем возрасте я увидел впервые аэроплан, но в душе будущего конструктора это знакомство никакого следа не оставило. Когда мне исполнилось девять лет, пришла пора поступать в школу. Родители решили отдать меня в одиннадцатую московскую казенную гимназию. Я поступал в подготовительный класс. Требовалось сдать экзамены по арифметике, русскому языку и закону Божьему.

Получил две пятерки и одну четверку; казалось бы, все хорошо, но меня не приняли: нужно было иметь одни пятерки. С четверками и даже с тройками принимали только детей дворян и государственных чиновников.

После этого меня повели в частную гимназию, где не было столь жестких правил. Здесь я сдал экзамены с такими же отметками, но был принят.

Мужская гимназия П.Н. Страхова, в подготовительный класс которой я поступил, считалась одним из лучших учебных заведений подобного рода в Москве. Находилась она на Садовой-Спасской улице. Трехэтажное светло-желтое здание немного уходило в глубь квартала. Перед фасадом был разбит огражденный железной решеткой палисадник, весь зеленый от разросшегося жасмина, развесистых лип и каштанов. Само здание в некотором роде примечательно: оно было пристроено к дому известного в свое время московского богача и покровителя искусств Мамонтова. В большом зале этого дома, ставшего впоследствии конференц-залом гимназии, впервые выступал в частной опере Мамонтова великий русский артист Федор Иванович Шаляпин. Тут же писали декорации многие из начинавших тогда художников, в том числе и Врубель.

Мне часто приходится теперь, полвека спустя, проезжать по Садовой-Спасской улице, мимо бывшей гимназии. И каждый раз я с нежностью и любовью смотрю на окна, за которыми были проведены детские и юношеские годы. Теперь здесь помещается Полиграфический институт, и мимо него по широченной асфальтовой магистрали непрерывным потоком движутся вереницы троллейбусов и автомобилей, а тогда у нашей гимназии сновали взад и вперед толпы приезжих спекулянтов и мешочников с соседней Сухаревской толкучки, гремели ломовые извозчики по булыжной мостовой, с визгом и звоном тащились обвешанные гроздьями людей трамвайные вагоны.

Наша школа кроме общих классов имела физический и химический кабинеты с приборами для опытов, класс для рисования с чучелами птиц и гипсовыми слепками античных скульптур, гимнастический зал и конференц-зал. Невысокая панель мореного дуба, темно-коричневые стены и отделанный деревом массивный кессонный потолок придавали залу торжественный и нарядный вид. Вдоль стен над панелью, сплошным поясом, – портреты русских поэтов и писателей.

У нас была столовая с горячими завтраками. Всем выдавалось только одно блюдо (чаще всего зразы с кашей); за питание деньги уплачивались заранее, один раз в месяц. К часу завтрака на столах все уже было расставлено. Учителя завтракали вместе с нами, поэтому баловство исключалось. Для тех, кто не желал или не мог брать горячий завтрак, выделялось несколько столов, где можно было бесплатно выпить кружку чая и съесть принесенный с собой бутерброд или булку.

Состав гимназистов в основном однородный – дети средней интеллигенции. Учились мы тоже средне, у нас не было ни вундеркиндов, ни особенно отстающих; правда, как и везде, в каждом классе имелась своя Камчатка и свои камчадалы. На Камчатке, то есть на задних партах, обычно сидели менее успевающие ученики. Второгодники – редкое у нас явление – также сидели всегда на Камчатке.

На первых партах размещались лучшие по успеваемости и по поведению ученики, поэтому Камчатка относилась к первым партам всегда с некоторым холодком и пренебрежением.

Когда гимназия стала советской, нас объединили с женской школой.

Все девять лет пребывания в школе учился я с большой охотой. И, что кажется мне теперь удивительным, любимыми предметами были история, география и литература, а не математика, физика и химия, которые более соответствовали бы профилю моей будущей специальности. По названным первым трем предметам в моем табеле всегда красовались пятерки, по вторым же в основном – четверки. Одно время я был редактором ученического литературно-исторического журнала и членом драмкружка. Однако я всегда проявлял самый горячий интерес к технике. Увлекался занятиями сперва в радиокружке, потом авиамоделльным, затем планерным.

Примечательно то, что уже в школьные годы те или иные склонности каждого из нас, умело направленные воспитателями, почти предопределили нашу профессию в будущем.

Костя Вульфсон, Юра Протасов, Абрам Ширман и другие участники технических кружков почти все стали впоследствии инженерами, учеными. Драмкружковцы Николай Чаплыгин и Анатолий Кторов – актерами. Всем нам, будущим инженерам, артистам, ученым, школа помогла развить свои природные дарования.

В нашей школе было хорошо поставлено рисование – один из самых любимых моих предметов; мама всячески поощряла мое увлечение: она дарила тетради для рисования, краски, карандаши. Очень помогло мне в будущей работе умение рисовать. Ведь когда инженер-конструктор задумывает какую-нибудь машину, он мысленно во всех деталях должен представить себе свое творение и уметь изобразить его карандашом на бумаге.

Помню Андрея Кузьмича Голубкова, который преподавал у нас математику с первого до выпускного класса. Небольшого роста, аккуратный, неторопливый старенький человек в очках. У него не было одной ноги, и он ходил на костылях, очень медленно и осторожно. Андрея Кузьмича мы очень уважали и даже побаивались, хотя он никогда не повышал голоса. Вызовет к доске, даст пример.

– Что же ты, братец, урок плохо приготовил? Нехорошо, сударь. Огорчаешь ты меня. Ну, что же делать?..

Вынимал записную книжку и ставил в ней какую-то таинственную закорючку. У него была привычка не ставить сразу отметки, и только потом, к концу четверти, он расшифровывал таинственные записи в своей заветной книжечке и выводил окончательный балл в журнале. Очень требовательный, он привил нам, ребятам, перешедший в твердую привычку вкус к математическому порядку, к точности всех записей и расчетов при решении задач. Как это пригодилось в будущем!

Учитель географии, Виктор Октавианович Блажеевич, свой первый урок с нами начал так:

– Давайте для первого знакомства я прочитаю вам рассказ Джека Лондона «Дом Мапуи».

Это был рассказ о тяжелой доле темнокожих туземцев, о произволе и жестокости белых колонизаторов.

Класс с затаенным дыханием слушал интересные пояснения учителя. Он читал весь первый урок и закончил только после перемены, на втором.

С тех пор мы уроков географии ожидали с нетерпением.

Историю преподавала Зоя Николаевна, как жалею, что забыл ее фамилию. Она тоже сумела сразу овладеть нашим вниманием. Приносила в класс образцы старинного оружия, наконечники стрел, каменные топоры, предметы домашней утвари первобытного человека. Позже – модели ассирийского храма, греческого Парфенона. Нам очень нравились рассказы о фараонах и пирамидах, о Древней Греции и Риме, мы с удовольствием делали чертежи пирамид, модели саркофагов, рисовали картинки на исторические сюжеты и даже издавали журнал по истории.

Запомнилась устроенная Зоей Николаевной экскурсия в Исторический музей, пробудившая у нас большой интерес к Москве и ее прошлому. Путь наш лежал через Стрелецкий переулок, Мясницкую улицу, Лубянскую площадь и Никольскую улицу.

Мясницкая улица была совсем не такой, какой мы видим ее теперь, – асфальтированная магистраль, по которой движутся сотни легковых автомобилей. В двух направлениях шли по ней трамваи, а между трамваем и тротуаром плелись бесконечные вереницы ломовых и легковых извозчиков.

Посреди Лубянской площади стоял чугунный бассейн с фонтаном. Сюда съезжались водовозы и набирали в бочки воду.

По краю площади высилась белая зубчатая стена Китай-города с Никольскими воротами.

Тут Зоя Николаевна объяснила нам, что в древней Москве было четыре города: Кремль, рядом Китай-город, а вокруг Кремля – Белый и Земляной города, опоясанные крепостными стенами и большим оборонительным земляным валом. Со временем стены и валы убрали, на их месте образовалось два кольца улиц: бульварное и садовое.

На Никольской улице, в том месте, где находится красивое зеленое здание необычной архитектуры (оно сохранилось до сих пор), согласно преданию, была первая в Москве типография, в которой Иван Федоров – памятник ему установлен неподалеку – в 1564 году напечатал первую на Руси книгу.

Наконец вышли к Иверским воротам, на Красную площадь.



Ярмарка на Красной площади создавала определенные трудности для движения трамваев, 1914 год

Красная площадь мощена булыжником, по ней проходили трамвайные пути. Памятник Минину и Пожарскому стоял напротив центрального подъезда ГУМа, позднее его перенесли к собору Василия Блаженного, чтобы не стеснять движения транспорта.

На кремлевских башнях блестели золоченые двуглавые орлы. Они теперь заменены рубиновыми звездами.

Тогда Красная площадь отделялась от нынешней площади Революции Иверскими воротами. Между двумя арками ворот прилепилась малюсенькая часовенка с голубым куполом, осыпанным серебряными звездочками. Здесь находилась «чудотворная» икона Иверской божьей матери. По обе стороны от входа в часовню выстраивалось десятка два самого невероятного вида нищих – старух и стариков, калек и юродивых. Вход в часовню всегда был открыт, так что с улицы еще издалека видны были в глубине часовни мерцание свечей, огоньки. Молящиеся непрерывной цепочкой входили и выходили из часовни, подавая нищим гроши.

На обратном пути из музея мы прошли по Охотному ряду. В том месте, где теперь гостиница «Москва», вдоль улицы были расположены неказистые домишки и ютились лавки со всякой живностью, соленьями и прочей снедью.

Домой мы возвращались по Неглинной улице, через Трубную площадь. «Труба» для нас, ребят, была интересна: здесь по воскресеньям устраивался птичий базар. Со всей Москвы и даже из Подмосковья стекались сюда любители птиц. Продавались всевозможные голуби, певчие птицы разных пород и видов, корм для птиц. В аквариумах – золотые рыбки.

А от Трубной площади уже рукой подать и до моего дома.

Наша семья: отец, мать, младшие братишка с сестренкой и я – жила в тесной квартирке большого пятиэтажного дома на 2-й Мещанской улице (ныне улица Гиляровского), недалеко от Сухаревской площади. Там находился огромный толкучий рынок – Сухаревка. С утра и до вечера тысячи людей, москвичей и приезжих, покупали, продавали, торговались. Шум над площадью стоял невообразимый.



Блошиный рынок на Сухаревской площади

Два раза в неделю наша улица превращалась в привозной базар. В эти дни обычно тихая 2-я Мещанская становилась шумной и оживленной. Подмосковные огородники наводняли ее

возами капусты, моркови, огурцов, картофеля, яблок. Пряный запах укропа наполнял всю улицу.

Во дворе нашего дома были торговые склады – смрадные, грязные и шумные.

Теперь Москва иная. И внешний облик ее изменился неузнаваемо, и духовная жизнь москвичей не та. Но немногие впечатления о старой Москве, которые запомнились с детских лет, вполне позволяют оценить огромные изменения, происшедшие в моем родном городе всего за два-три десятилетия.

Я коренной москвич и люблю свой город – свою Москву.

Люблю Москву – город широких асфальтированных магистралей, город самого красивого в мире метро, красавицы Москвы-реки, одетой в гранит, с перекинутыми через нее чудесными мостами, город с впечатляющими архитектурными ансамблями, новым зданием университета на Ленинских горах, уникальными олимпийскими сооружениями и многим, многим другим.

В 20-х годах Москва была совсем не такой, какой мы видим ее теперь.

Начать с того, что Москва имела всего только одну асфальтированную улицу – Петровку. Брусчаткой были замощены Кузнецкий мост, Театральная площадь и часть Мясницкой, остальные улицы – булыжные. Тротуарчики узенькие, да еще теснили их чугунные тумбы, сохранившиеся с того времени, когда к ним привязывали лошадей.

Электрическими фонарями освещался только центр, а в основном освещение было газовое и так называемое керосинокалильное. Вечером по московским переулкам ходили фонарики с лесенками на плечах и зажигали каждый фонарь в отдельности.

Водопровод был лишь в центральной части города, поэтому уже за пределами Садового кольца с утра до вечера гроыхали по булыжной мостовой водовозы, продававшие воду ведрами.

Ночами, распространяя зловоние, тащились подводы с ассенизаторами, которых называли «золотарями».

По дворам, как в центре, так и на окраинах, от зари до зари перекликались старьевщики: – Старье берем, старье берем – шурум-бурум!

И, вторя им, надрывалась шарманка: «Маруся отравилась, в больницу отвезли...»

На моей памяти, в 1924 году, на смену извозчикам появились в Москве первые автобусы: два-три десятка английских машин «Лейланд». Теперь тысячи автобусов и троллейбусов отечественного производства вошли в повседневную жизнь столицы.



Автобусы Leyland в Бахметьевском автобусном парке. Москва первая в 1924 году закупила в Великобритании партию этих автобусов

О метро никто, конечно, и представления не имел. Основным видом городского транспорта были трамваи, наполнявшие город шумом и создававшие еще большую тесноту на узких московских улицах.

О тогдашних границах города можно составить представление по тому, что, например, конечными станциями трамвая линии № 6 были Сокольники и Петровский парк. Там, где сейчас стадион «Динамо», окруженный большими каменными строениями, стояли лишь мелкие деревянные домики дачного типа. Исключение составляли Петровский дворец, где позже разместилась Академия воздушного флота, да два загородных ресторана: «Стрельна» и «Мавритания», куда ночью приезжали веселиться и слушать пение цыган московские кутилы.

Многого, что есть в Москве сейчас, тогда не было. Но, к сожалению, и некоторые достопримечательности старой Москвы не сохранились. Нет Сухаревой башни, нет Красных ворот, нет чудесных бульваров с вековыми развесистыми деревьями по Садовому кольцу, нет и многого другого, что было уничтожено в свое время поспешно и без нужды, а могло бы и сейчас служить украшением нашей столицы.



Сухарева башня построена в 1692–1695 годах по проекту архитектора М.И. Чоглокова. Название свое получила в честь Лаврентия Сухарева, чей стрелецкий полк в конце XVII века охранял Сretenские ворота. Снесена в 1934 году

Описывая детские годы, не могу не упомянуть и о книжках.

Читал запоем и увлекался главным образом детской приключенческой литературой. «Всадник без головы», «Кожаный чулок», «Последний из могикан» очень нравились мне. Я познакомился с Монтигемо Ястребиным Когтем, узнал, что такое вигвам, что такое «трубка мира» и как и по какому случаю ее курили. Узнал, как жестоки были первые испанские колонизаторы к местному индейскому населению, как беспощадно истребляли они коренных жителей этой благодатной земли. Узнал, почему новая часть света, Америка, названа была по имени испанского мореплавателя Америго Веспуччи, а не в честь Христофора Колумба, первым открывшего ее.

В 11 лет я прочитал всего Жюль Верна, в романах которого действительность переплетается с фантастикой и приключениями. Эти романы еще больше разожгли интерес к технике.

Особенно увлекался я приключенческими романами французских писателей Луи Буссенара и Луи Жаколио. Читая описания природы, людей, их обычаев и быта, следя за стремительно развивающимися событиями, я сам переносился на место действия, сам участвовал в жизни героев.

Много книг было прочитано и по истории. Пробуждали чувство любви к России и гордости за свой народ исторические события, выдающиеся полководцы и деятели – Петр Великий, Суворов, Кутузов.

Потом я прочитал несколько книг из серии «Жизнь замечательных людей» (была такая серия и до революции): о великом нашем предке, основателе русской науки Михаиле Васильевиче Ломоносове, об изобретателе радио Попове, о Менделееве.

Книги развивали страстный интерес к новому, неизвестному, учили мечтать, фантазировать. Они звали и к действию: ведь любимые герои дерзали, упорно трудились и шли к намеченной цели вопреки преградам.

В нашей гимназии была прекрасная библиотека с хорошим подбором книг. Заведовала ею одна из учительниц, отдававшая работе все свое свободное время. Она прививала нам, школьникам, интерес к чтению, умело сообразуясь с наклонностями и вкусами каждого.

Бывало, приготовишь уроки и садишься за чтение. Пора спать, но нет сил оторваться от книги. Сколько неприятностей было из-за этого! Войдет мама, захлопнет книжку: «Ложись спать!» Приходилось прибегать к уловкам. Притворишься спящим, а когда все улягутся, заснут, тихонько, босиком побежишь, включишь свет и читаешь до 3–4 часов утра. Ну, а если мать увидит – беда!

Страсть к книгам разнообразила довольно скучную гимназическую действительность.

Семнадцатый год нарушил монотонность гимназической жизни и, хотя не сразу, поставил школу на новые пути.

Помню, какое сильное впечатление произвело на моих родителей свержение царизма. Дома любили поговорить о политике.

Мы выписывали тогда газеты «Русские ведомости» и «Московский листок».

28 февраля (по старому стилю) 1917 года, в день свержения царя, газеты не вышли. И на следующий день в Москве не появилось ни одной газеты. Город был полон слухов. Народ вышел на улицы и площади в надежде что-нибудь узнать.



Красная площадь в Москве, февраль 1917 года

Рассказывали, что 28 февраля, под влиянием слухов о событиях в Петрограде, днем на Воскресенской площади (площадь Революции), у городской думы (ныне музей Ленина), собрались десятки тысяч человек, в том числе солдаты. Полиция не могла справиться с толпой.

На следующий день мы, группа гимназистов, пошли на Тверскую в Охотный ряд. На улицах много солдат. На каждом шагу митинги. Автомобили с развевающимися красными флагами. В автомобилях – офицеры с обнаженными шашками, солдаты с красными бантами на груди.

Красные флаги подвесили и к памятникам Пушкину на Страстной площади и Скобелеву на Тверской. Пьедестал Пушкина обернут куском кумача с надписью мелом:

Товарищ, верь: взойдет она,
Звезда пленительного счастья.

2 марта появились газеты. Их расхватывали у газетчиков, наклеивали на стенах, громко читали вслух.

– Падение старого строя... Царица в истерике... Наследник болен...

2 марта ночью в Пскове, в царском поезде, Николай II отрекся от престола в пользу младшего брата Михаила, который в свою очередь от престола отказался.

Создано Временное правительство. Судя по домашним разговорам, первое время обыватели еще, пожалуй, и не задумывались над смыслом происходящего. После Февральской революции все ликовали по поводу свержения ненавистного режима.

Москва была возбуждена. Бастовали предприятия. Стояли трамваи. Хорошо помню валявшихся на тротуарах золоченых двуглавых орлов, сорванных с вывесок, замазанные краской слова: «Поставщик двора его императорского величества». Видел на улицах людей с кружками – сборщиков пожертвований в пользу семей погибших на фронте. Над Москвой несколько раз появлялись аэропланы с кумачовыми полотнищами.

Домашние рассказывали, что в церквах богослужения идут под звон колоколов и без упоминания царской фамилии. Говорили, что в некоторых церквах обнаружены спрятанные запасы муки, крупы, масла.

В один из первых мартовских дней я видел, как по Тверской студенты с винтовками и с красными бантами на груди вели арестованных полицейских и жандармов. Эту процессию с криком и свистом сопровождала толпа мальчишек.

Артисты цирка водили по улицам слона и верблюда. На попонах были революционные лозунги.

Однако энтузиазм москвичей и волна всеобщей радости как-то быстро схлынули. В городе начались беспорядки. Где-то неожиданно среди бела дня возникала стрельба. По ночам орудовали бандиты. Ходили слухи, что это переодетые жандармы, городовые, сыщики врываются в квартиры с обысками и грабят.

Напротив нашего дома № 1/3 по 2-й Мещанской улице, в доме Перлова, были обширные винные подвалы известной фирмы «Депре» (роскошный магазин в Столешниковом переулке существует по сей день и известен как фирменный магазин).

Так вот из этих подвалов толпы грабителей выкатывали огромные дубовые бочки, разбивали их, и красное, как кровь, вино текло прямо по дождевым стокам. Люди перепивались, многие тут же сваливались без чувств. Несколько человек упились до смерти. Над улицей стоял острый винный аромат.

На Сухаревской площади разграбили все торговые палатки и большинство магазинов.

Падение самодержавия отразилось, конечно, и на школьной жизни. Учителя уходили на какие-то собрания, вели дискуссии. В гимназиях создавались родительские комитеты. В марте состоялось собрание родительских комитетов при московских гимназиях, где было решено организовать союз родительских комитетов. Председателем его избрали главу родительского комитета моей гимназии, отца одного из гимназистов, адвоката Малинина.

Митинговали учителя, митинговали родители, митинговали учащиеся. Какое-то время мы вообще не учились. В коридорах на стенах гимназии вывешивали обращения такого рода:

«Свершились великие события... Не прерывайте учения... Не вносите разлада... С понедельника принимайтесь за занятия».

В середине марта учащиеся Москвы постановили создать совет представителей учащихся средних школ. Этот совет в свою очередь избрал исполком учащихся.

В воскресный день 19 марта на Старой Божedomке, в уголке Дурова, состоялся детский митинг. Собралось несколько сот мальчиков и девочек. Избрали председательницу девочку. Какие-то профессора рассказывали сказки о спящем царстве и об Илье Муромце, пытаясь на аллегориях объяснить детям сущность революции. Выступали ученики, многие жаловались, что учиться стало трудно: приходится стоять в очередях за хлебом.

Резолюции этого митинга спустя 50 лет не могут не вызвать улыбки:

- Организовать союзы детей, для того чтобы среди детей не было ссор, драк и т. п.
- Организовать союзы для очистки парков.

- Обратиться в городскую управу с просьбой устранить очереди в магазинах.
- Просить новое правительство устроить больше школ.

Вся весна прошла в собраниях и митингах. Летом жизнь внешне как-то стабилизировалась. Однако чувствовалось, что революция не остановилась. В водоворот политической жизни вовлекались большие массы людей, в том числе те, которые, казалось, еще совсем недавно были инертны. За несколько месяцев от Февраля до Октября – повзрослели и мы, гимназисты.

Из событий лета и осени семнадцатого года запомнились волнения и забастовки протеста против войны и голода.

Заботливо сохраненные матерью, теперь уже пожелтевшие газеты «Русские ведомости» и «Московский листок» февраля – ноября 1917 года помогли восстановить в памяти некоторые штрихи московской жизни того периода.

Мне в то время было всего 11 лет. И впечатления о тех исторических днях ограничивались у меня лишь кругом семейных, домашних разговоров и чисто внешними восприятиями жизни улицы и школы. Поэтому и воспоминания носят несколько сумбурный характер, но передают атмосферу окружавшей меня среды.

25 октября (7 ноября по новому стилю), когда в Петрограде свершалась Октябрьская революция, в Москве жизнь текла своим чередом, буднично. В школах занятия проходили нормально. У магазинов стояли длинные очереди – «хвосты», как тогда говорили, – за хлебом и другими продуктами.

Вечером по улицам бегали мальчишки-газетчики, пронзительно выкрикивали последние новости. Театры работали как всегда. На рекламных тумбах по углам площадей расклеивались афиши с репертуаром:

БОЛЬШОЙ ТЕАТР

- «Баядерка» – 25.X
- «Кашей бессмертный» – 26.X
- «Иоланта» (с участием Неждановой)

МАЛЫЙ ТЕАТР

- «Шутники» – 25.X
- «Завтрак у предводителя» – 26.X
- «Дни нашей жизни» – 25.X

На первый странице газеты «Московский листок» в номере от 25 октября можно было прочесть такое объявление:

УКРАДЕН БУМАЖНИК 21 ОКТЯБРЯ

В Косом пер. прошу товарища вора опустить в почт. ящик находящиеся в нем документы, векселя и др. бумаги. За доставку вознаграждение 25 руб., вору гарантирую тайну.
(Следует адрес объявителя)

В газетах появились первые телеграфные сообщения о революционных событиях в Петрограде: «Вооруженный мятеж», «Большевики отдали приказ о вооруженном восстании».

С 26 октября до 8 ноября, в течение 12 дней, наши московские газеты опять не выходили, и население питалось только слухами и тем, что своими глазами видело в городе на улицах.

В ночь с 26 на 27 октября треск ружейных выстрелов и пулеметные очереди не стихали до утра. В школу меня не пустили, и мама все время отгоняла от окон, опасаясь шальной пули.

27 октября мы проснулись под грохот орудий. Стояли трамваи. Все заперлись в квартирах, боялись выйти на улицу. Общались со знакомыми в разных концах города только по телефону. Нагоняли друг на друга панику фантастическими слухами: взорван Кремль... разрушены Большой и Малый театры... снарядом снесло памятник Пушкину...

На улицах фонари не горели, город погрузился во мрак.

Почти целую неделю днем и ночью продолжалась пальба. Только санитарные автомобили да грузовики с солдатами и Красной гвардией проносились по улицам. Часто возникала паника: все бегут, бросаются в первые попавшиеся ворота и подъезды. Ночью мы видели из окна зарева пожаров в разных местах города. Во дворах и в подъездах домов круглые сутки дежурила домовая охрана.

Скоро перестал работать телефон, и мы лишились какой-либо информации, кроме слухов в пределах нашего дома.

Наконец 3 ноября стрельба сперва затихла и затем вовсе прекратилась. Улицы наполнились народом.

Я с несколькими приятелями в возрасте 12–14 лет вышел из дома. Мы отправились по Сретенке, потом через Трубную площадь, Тверской бульвар до Никитских ворот, где на левой стороне еще дымился глазницами выгоревших окон огромный восьмиэтажный жилой дом. У Никитских ворот – груды железа, кирпича, порванной трамвайной и телефонной проволоки. Здесь было самое жаркое место боев.

На Тверской улице у магазина Келлера почти через всю мостовую – окоп. На тротуарах – битое стекло витрин. Большинство магазинов заколочено досками. На Скобелевской площади еще стояли орудия, валялись ящики со стаканами от расстрелянных снарядов.

Мы ходили и на Красную площадь, здесь была масса народу. Все жадно слушали рассказы участников боев. Говорили, что за несколько дней было убито и ранено около 1500 человек. Рассказывали, как с 28 октября рабочие и солдаты осаждали Кремль, а уже 3 ноября полностью очистили его от юнкеров и офицеров.



Кремль после событий октября – ноября 1917 года

8 ноября сотни рабочих приступили к рытью братских могил на Красной площади, у самой Кремлевской стены, для солдат и красногвардейцев, павших 28 октября – 3 ноября. На похороны, организованные московским Военно-революционным комитетом, рабочие шли районными колоннами. Несли десятки белых и красных гробов. 8 ноября 1917 года (по старому стилю) вышел «Московский листок». Вот что писала тогда эта бульварная, реакционная газета:

«Москва пережила ужасы: семидневный обстрел, убийство мирного населения и юнцов, расстрел памятников старины и искусства».

На 19–21 ноября были назначены выборы в Учредительное собрание. Напротив нашей гимназии стены Спасских казарм, так же, впрочем, как и другие московские стены, густо заклеены избирательными воззваниями и плакатами.

Мне запомнились белые листки с надписью красным шрифтом: «Голосуйте за список № 5 большевиков!»

Постепенно в городе налаживалась торговля. В «Московском листке» от 24 ноября было объявлено, что по карточкам выдаются:

- по 14-му купону 2 яйца (24 коп. за штуку),
- по 26-му купону – 1 кг сельди (1 руб. 25 коп.),
- по 6-му купону – 1/2 фунта масла (4 руб. за фунт).

Постепенно все входило в норму. Начались занятия в школах.

Взрослые трудились в советских учреждениях, на фабриках и заводах. Работали театры и кино. Устраивались концерты и лекции.

И при всем том, однако, жизнь в Москве была очень трудная. Холод и голод в буквальном смысле слова донимали москвичей. Все привыкли к печкам-буржуйкам с железными трубами, выведенными в форточку, к примитивным керосиновым и масляным коптилкам вместо электрического освещения, к сахарину вместо сахара и полуфунту хлеба на человека в день.

В нашей семье, так же как и у всех, было и холодно, и голодно. Из трехкомнатной квартиры мы все перебрались в одну комнату, где стояла печка-буржуйка, которую топили чем попало и даже обломками старой мебели. Из дому вечером на улицу лучше не показываться: кругом неспокойно. На ночь все входы и выходы накрепко запирались. В подъездах дежурили члены домкома. Домком был как бы верховной властью нашего маленького дома-крепости.

Хлеба выдавали так мало и такого качества, что приходилось добывать хоть какое-то продовольствие, используя всякие возможности. Хлеб на жителей всего дома по уполномочию домкома получал хозяин шорной мастерской Федор Николаевич Лабазнов, честный и добрый человек. В шорную мастерскую, по стенам которой были развешаны хомуты и всевозможная конская сбруя, мы ходили за причитающимся хлебным пайком.

Так как единственным кормильцем нашей семьи был отец – служащий конторы Нефте-синдиката, где хоть и выдавали иногда пайки, но очень скудные, на семейном совете решили, чтобы я тоже пошел работать. По знакомству отец устроил меня в только что созданное советское учреждение Главтоп, который помещался в огромном жилом доме № 3 на Лубянском проезде, на скорую руку приспособленном под учреждение.

Главтоп ведал распределением в стране нефти, дров, угля, торфа. Соответственно этому он организационно делился на отделы: нефтяной, дровяной, торфяной, угольный. Меня отец устроил на работу в нефтяной отдел курьером.

Но вскоре на меня обратило внимание местное начальство, и я получил должность конторского ученика в архиве. Заведовала архивом пожилая стриженная дама с белыми как лунь волосами – Ревекка Соломоновна Соловейчик. Она была единственным работником архива, поэтому обрадовалась, получив под свое начало сотрудника, так как могла переложить на него в основном всю архивную работу нефтяного отдела. Она познакомила меня с дыроколом, шилом, суровыми нитками, и с утра до 2-х часов дня (так как не прерывал занятий в школе, которые начинались во вторую смену, с 3-х часов) я крутился среди розовых папок, раскладывал бумаги, а когда их набиралось достаточное количество, пробивал дыроколом и подшивал.

В обеденный перерыв к Ревекке Соломоновне приходила ее приятельница из торфяного отдела, и мы пили чай с сахарином, с лепешками из кофейной гущи или картофельной шелухи. Ревекка Соломоновна почему-то всегда пила чай из консервной банки вместо чашки, при этом страшно обжигалась и проклинала Советскую власть. Мне думается, что она пользовалась консервной банкой именно для того, чтобы иметь возможность лишний раз посетовать на тяжелую жизнь.

Эти две дамы рассказывали в обеденный перерыв страшные рассказы, преимущественно мистического содержания. То они обсуждали появление в районе Арбата так называемых попрыгунчиков, которые грабили запоздавших прохожих. То говорили как о факте об ожившем на Ваганьковском кладбище покойнике и о женщине-вампире, пойманной после того, как она выпила кровь пяти мужчин. В эти бредни даже я, мальчишка, не верил, но слушать их было занятно.

Очень скоро меня продвинули по службе и назначили секретарем начальника отдела. Этим выдвижением я был обязан роману начальника отдела с одной из сотрудниц, которая, боясь соперницы-секретарши, настояла на том, чтобы секретарем назначили мужчину. Мне прибавили оклад, а сотрудники стали относиться ко мне с уважением и даже побаивались.

Должность секретаря дала возможность свободного хождения по многочисленным и запутанным коридорам Главтопа, по которым нужно было передвигаться с опаской, так как то здесь, то там они пересекались трубами «буржук» и из них, несмотря на то что под стыками труб были подвешены консервные банки, капала пахучая смола.

Миллионы, которые выдавали в качестве зарплаты в кассе Главтопа, ничего не стоили, но Главтоп среди московских советских учреждений славился хорошими пайками. Так, например, к Новому году на мою долю достались целый гусь и полпуда глюкозы. Этот паек вызвал

триумф в нашей семье. Мама уничтожающе посмотрела на отца, который принес полпуда пшеницы, четверть керосина и лапти!

– Ребенок гуся принес, а ты лапти! – стыдила она отца. В семье домашним хозяйством занималась мама. Мы, дети, помогали ей чем могли, но у нас было много своих школьных забот.

За год до окончания школы пришлось оставить службу в Главтопе, чтобы не рисковать аттестатом зрелости.

В школе, помимо учебы, бурлила общественная жизнь, в которой я активно участвовал. Меня выбрали председателем учкома.

Уроки, книги, учком – все это меня занимало, главным же увлечением к концу школьной учебы стала авиация. Но об этом я расскажу немного дальше.

Начало пути

После школы. • Планерные состязания в Крыму. • «Макака». • Мое творение в полете. • С путевкой биржи труда. • Рабочий авиамастерских. • Моторист Центрального аэродрома. • На «капитанском мостике» Зиновий Николаевич Райвичер.

В 17 лет я окончил среднюю школу, и теперь уже надо было всерьез решать: кем быть? Решение принято: авиаконструктором. Но с чего начать, к кому обратиться? Никаких знакомств среди авиаторов я не имел.

В газетах мне часто встречалась фамилия инженера-конструктора Пороховщикова. Не знаю, как у меня хватило смелости, но я решил обратиться к нему с просьбой помочь мне устроиться на работу в авиацию.

И вот летом 1923 года я не без труда разыскал Пороховщикова, поджидая его часами у здания Главвоздухофлота на Ленинградском шоссе. И однажды, смущенный и робкий, подошел к нему. Пороховщиков – высокий, стройный, в военной форме с ромбами. Я представлял себе, что человек он занятой, и потому коротко изложил свою просьбу, но мне хотелось поговорить с ним о многом.

– Пойдемте со мной, по дороге и поговорим, – предложил Пороховщиков.

Я с радостью согласился. Сколько раз, глядя в щелочку забора, мечтал я побывать на аэродроме!

В пути разговор почему-то не получился: я никак не мог придумать начала, а конструктор был, видимо, погружен в собственные мысли.

Когда мы подошли к Центральному аэродрому, часовой строго спросил меня:

– Куда?

– Это со мной, – сказал Пороховщиков часовому.

Тот козырнул, и я прошел в заветные ворота.

Ангаров почти не было. Самолеты стояли прямо в поле, под открытым небом.

На аэродроме находилось несколько трофейных аэропланов, отбитых у интервентов в годы Гражданской войны. Сейчас эти самолеты произвели бы убогое и жалкое впечатление, но тогда я искренне восхищался ими.

Пороховщиков приехал на аэродром, чтобы осмотреть недавно прибывший новый французский самолет «Кодрон». Мне запомнилась гладкая, полированная, цвета слоновой кости обшивка крыльев и хвостового оперения. Но в целом это было какое-то неуклюжее нагромождение большого количества различных труб и проволоки.

Пороховщиков осмотрел «Кодрон» и направился к другой машине. Тут я решил напомнить ему о себе и, шагая рядом, начал:

– Я с малых лет мечтал быть инженером...

Я не успел закончить фразу, как мы уже подошли к старенькому французскому моноплану «Моран» и Пороховщиков стал разговаривать с летчиком. Минут через десять мы пошли дальше.

– Я работал в кружке авиамоделизма, – начал я снова, – меня это дело очень заинтересовало. Хочу быть авиационным инженером, конструктором. Прошу вас...

Но тут мы снова подошли к какому-то самолету и Пороховщиков начал осматривать его, бросая на ходу замечания механику.

Улучив момент, я продолжал:

– Сейчас бы я хотел поступить в авиационную школу, или, может быть, вы можете устроиться механиком в авиационный отряд...

Пороховщиков рассеянно слушал, продолжая переходить от самолета к самолету. Наконец он кончил свои дела и, не глядя на меня, проговорил:

– Сейчас многие хотят быть конструкторами. Это несерьезно. Не такое простое дело – стать конструктором. Начинать надо не с этого.

И хотя я понимал, что Пороховщикову некогда возиться со мной, стало обидно.

Так и не объяснив, с чего же надо начинать будущему конструктору, Пороховщиков направил меня к другому работнику. Делать нечего, я пошел. Тот выслушал и сказал:

– Зайдите завтра.

На другой день он опять сказал:

– Зайдите завтра.

А в следующий раз вовсе не принял меня. Я понял, что здесь ничего не добьюсь.

Еще в начале 1923 года в газетах было объявлено, что в Крыму в ноябре состоятся первые планерные состязания. Представление о планере я имел и хотел принять участие в постройке первых советских планеров. Решил обратиться к организатору состязаний, известному тогда летчику-конструктору Арцеулову.

Константин Константинович Арцеулов встретил меня очень приветливо. Участиливо выслушал и тут же предложил:

– Хотите, устрою вас помощником к летчику Анощенко? Он строит сейчас планер собственной конструкции.

– Ну, конечно, хочу! – радостно ответил я.

Планеристы работали в здании Военно-воздушной академии. Помню холодный, нетопленный громадный зал Петровского дворца, заваленный строительными материалами и деталями планеров. Я был новичком и смотрел на планеристов, как на чародеев.



Петровский дворец в Москве, где в начале 1920-х годов разместилась Военно-воздушная академия

Арцеулов подвел меня к симпатичному, статному человеку.

– Николай Дмитриевич, познакомьтесь, вот вам помощник.

Анощенко протянул мне руку:

– Здравствуйте, очень рад! Как вас зовут? Шура? Ну, что ж, Шура, давайте работать... Будете хорошо работать – поедете в Крым на состязания, – добавил он.

По правде сказать, этому я тогда не поверил, но с огромным энтузиазмом принялся за постройку планера.

Обращаться со столярными инструментами я научился еще в детстве, поэтому работа у меня шла неплохо. Первое время Анощенко сам много трудился над планером, но у него и без этого хватало забот: он был одним из организаторов планерных состязаний, – поэтому, когда он убедился, что работа у меня спорится, стал заходить реже. Придет, посмотрит, даст указания.

Мне, конечно, льстило такое доверие, и я еще больше напрягал свои силы. Увлечение было так велико, что я целые дни проводил в зале академии. Отец сердился. Ему хотелось, чтобы я поскорее устроился на хорошую работу, а постройку планера он считал пустой затеей. Мать, напротив, заступалась за меня:

– Пусть поработает, это не такая уж пустая затея. Может быть, со временем действительно станет авиационным инженером.

Я страстно мечтал об этом, надеялся, что так и будет.

Приближалась пора планерных состязаний, а планер еще не был готов. Пришлось трудиться еще больше и упорнее.

И тут, к большой радости, я узнал, что за активную работу решено командировать меня на состязания в Крым. Наш планер мы с Николаем Дмитриевичем Анощенко обещали закончить там, на месте.

Местом для планерных состязаний был избран район Коктебеля – курортного селения близ Феодосии, в юго-восточной части Крыма. Этот уголок Крыма стал впоследствии традиционным местом всесоюзного сбора планеристов.

На состязания решено было послать в одном эшелоне участников вместе с планерами. Поезд состоял из нескольких платформ и одной теплушки. На платформы погрузили планеры, накрыли их брезентом, а в теплушке устроились планеристы. Раньше я никогда не бывал в Крыму и без матери вообще никуда не выезжал. А тут какую необычайную гордость я испытывал оттого, что еду в первое самостоятельное путешествие! В кармане лежали официальное командировочное удостоверение и суточные деньги.

В теплушке я чувствовал себя на седьмом небе. Народ собрался молодой, все энтузиасты авиации. Тут были конструкторы планеров Ильюшин, Пышнов, Горощенко.

Теперь этих людей знает вся страна. Ильюшин стал известным авиаконструктором. Пышнов и Горощенко – ученые, профессора. А тогда они были слушателями Военно-воздушной академии и делали первые шаги в авиации.

В пути свободного времени много: поезд шел медленно, мы ехали шесть дней. Но долгий путь не казался утомительным.

За это время я услышал много интересного из области авиации и техники. Подружился с чудесными людьми и добрыми товарищами, получил моральную зарядку для работы в авиации.

Из Москвы мы выехали глубокой осенью, в холод и слякоть. Но по мере приближения к югу становилось все теплее и теплее. И наконец в теплушке стало так жарко и душно, что пришлось переселиться на платформы, к планерам. Днем мы собирались вместе, и в разговорах время протекало незаметно, а ночью возвращались к своим планерам и, забравшись под брезент, крепко спали.

Однажды ночью я проснулся от необычайного и непонятного шума, быстро встал, вылез из-под брезента, огляделся кругом... и увидел море, увидел его впервые и совсем рядом, в нескольких шагах.

Поезд стоял. Светила полная луна, и море, серебристое, с большой лунной дорожкой, было видно далеко, до горизонта.

Оказывается, мы находились в Феодосии, где вокзал стоит на берегу моря. До утра я любовался морем и слушал шум прибоя.

На следующий день эшелон разгрузился, и планеры повезли в Коктебель. Там, на горе, был разбит лагерь и стояли палатки.

Все планеры были построены в Москве. Здесь предстояло их только собрать и сразу пускать в полет. А планер Анощенко оставался незаконченным, и над ним надо было еще много работать.

Анощенко говорил мне:

– Вы здесь поработайте как следует, а я пойду. Мне, как члену технической комиссии, необходимо быть на старте.

Ему действительно надо было находиться на старте, но каково было мне оставаться одному, вдали от событий!

Уже начинались состязания, планеры летали, а я все еще сидел в палатке и трудился.

Палатка находилась в двух километрах от места старта, а посмотреть на полеты хотелось мучительно. Наконец я не выдержал, бросил работу и побежал на состязания. Николай Дмитриевич меня там заметил и сказал:

– Идите, идите работать, потом все посмотрите.

Делать нечего, я отправился обратно. Но усидеть было трудно, и на другой день я снова побежал туда и, стараясь не попадаться на глаза моему «хозяину», с восхищением смотрел на полеты.

Теперь множество советских планеров летают на сотни километров, устанавливают рекорды высоты, совершают замечательные групповые полеты, проделывают исключительные по красоте фигуры высшего пилотажа, а тогда, в первых планерных состязаниях, участвовало всего 10 машин, и никто не знал, как они будут летать. Каждый конструктор имел только одно тайное желание: лишь бы его планер полетел! Как полетит, куда полетит – об этом не думалось. Только бы он взлетел и благополучно сел!

Поэтому, когда планер конструкции летчика Арцеулова плавно поднялся над стартом, затем сделал несколько небольших кругов и благополучно приземлился, участники состязаний были полны восторга. Арцеулову устроили бурную овацию, бросились качать его.



Н.Д. Анощенко со своим балансирным планером «Макака» на I Всесоюзных планерных состязаниях. Справа – его помощник А.С. Яковлев. Крым, Коктебель, 1923 год

Через две недели был готов и наш планер. Конструктор назвал его почему-то «Макака». Увидев на состязаниях другие машины, я, признаться, мало возлагал надежд на нашу «Макаку».

Все планеры строились наподобие самолетов. Они имели органы управления, крылья, хвостовое оперение, фюзеляж. Планер же «Макака» был крайне примитивен: он имел крылья и хвостовое оперение, но отсутствовали кабина, органы управления и шасси. Летчику приходилось нести планер на себе, разбежаться и, балансируя своим телом, парить в воздухе. Тип этого планера напоминал тот, который в конце прошлого века строил известный немецкий планерист ученый Лилиенталь, – вроде теперешнего дельтаплана.

Многие сомневались в том, что на нашем планере вообще можно летать. Поэтому к старту собрались все участники состязаний и с нетерпением ждали, что произойдет. Смелый конструктор сам взялся испытывать «Макаку».

Планер оказался несколько тяжелее, чем предполагалось, и был плохо сцентрирован – перевешивал хвост. Когда Николай Дмитриевич Анощенко водрузил на себя свое детище и вдел руки в поручни, хвост настолько перевешивал, что взлететь оказалось невозможным. Мне поручили придерживать при разбеге хвост.

Из осторожности решили сначала испробовать «Макаку» на небольшом пригорке, а не взлетать со склона горы, как на остальных планерах. Николай Дмитриевич выбрал место, приготовился к разбегу и стал ждать подходящего порыва ветра. Я торжественно держал хвост планера. Вдруг раздалась команда:

– Раз, два, три, приготовиться!

И Анощенко крикнул:

– Бежим!

Я держал хвост и бежал изо всех сил. Но Анощенко был здоровый, дюжий мужчина, а я маленький и щуплый. Он делает шаг, а я три и никак не могу угнаться. С громадным трудом я удерживал хвост планера. Наконец Анощенко закричал:

– Бросай!

Я выпустил из рук хвост. Планер поднялся на два-три метра, перевернулся в воздухе и... рухнул на землю.

Все бросились к обломкам. Мы боялись за жизнь Анощенко. Но он выбрался живой и невредимый.

Восстановить «Макаку» было невозможно. Теперь я имел много свободного времени и мог спокойно наблюдать за полетами.

Замечательное зрелище – парящий планер! Распластав неподвижные крылья, совершенно бесшумно кружит в высоте громадная белая птица.

Тем, кто привык видеть полеты самолетов с оглушающим ревом мотора, кажется совершенно невероятным парение на планере. Эти полеты без помощи какого-либо механического двигателя, основанные исключительно на совершенстве аппарата и искусстве летчика, произвели на меня глубокое впечатление. Теперь я уже окончательно стал авиационным человеком. Выбор профессии был сделан мною бесповоротно.

В Коктебеле у меня возникла мысль попробовать самому сконструировать настоящий планер. Я строил модели, был знаком с различными конструкциями планеров, но чувствовал, что, не имея технического образования, один не справлюсь с такой трудной задачей.

Нужно было с кем-нибудь посоветоваться. Решил обратиться к слушателю Академии воздушного флота Сергею Владимировичу Ильюшину. Я заметил, что еще с планерных состязаний он относится ко мне хорошо.

Сергей Владимирович одобрил мое намерение, но предупредил:

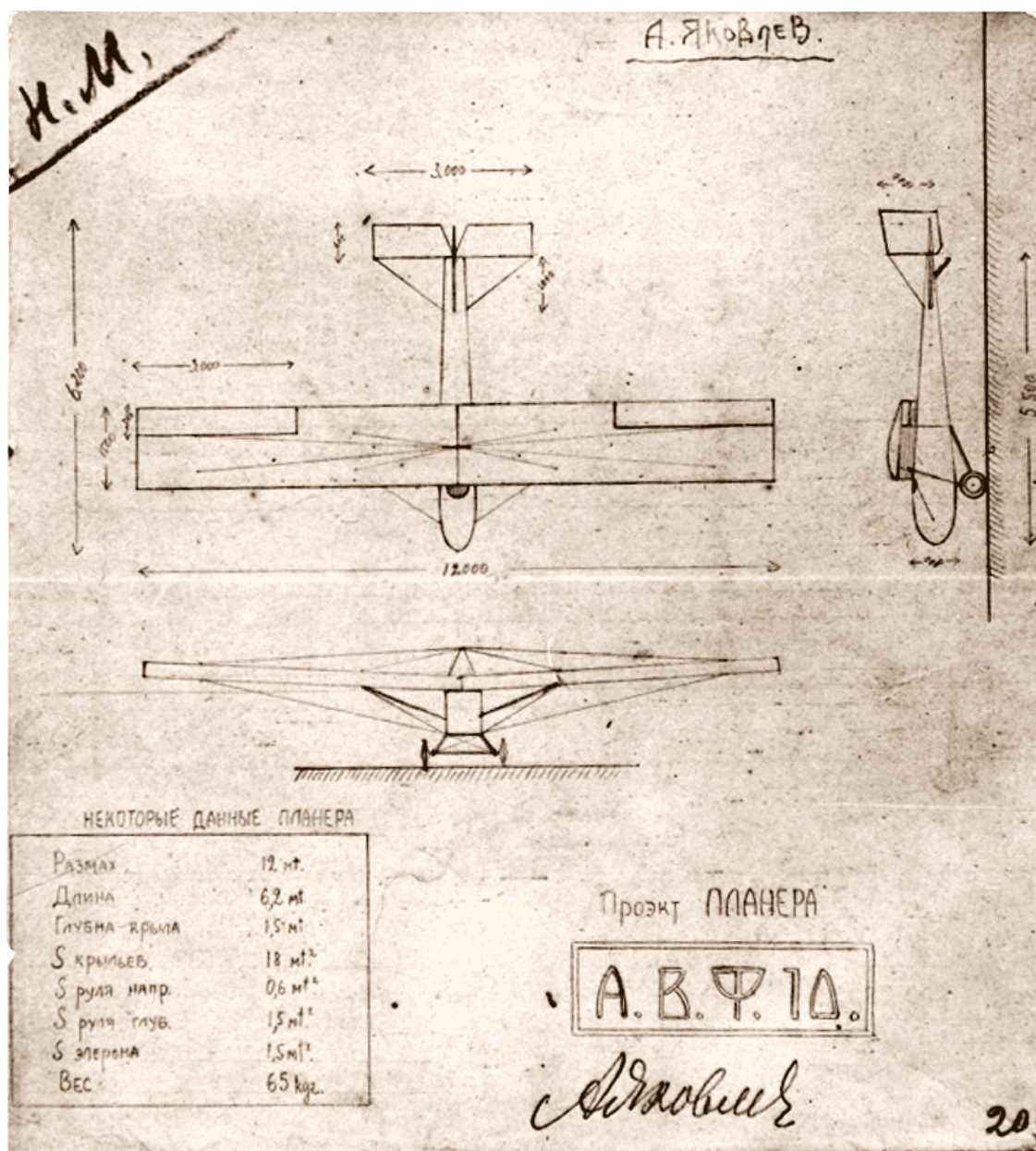
– Одного желания здесь недостаточно. Нужно иметь и знания, лишь тогда можно правильно сконструировать планер. Можно, конечно, многое за тебя сделать – рассчитать и вычертить, но от этого мало будет пользы. Если ты будешь работать сам, я тебе помогу, посоветую, разъясню, что непонятно.

Ильюшин дал мне свои записи лекций по конструкции и по расчету прочности самолета и назвал книги, которые необходимо прочитать. Я жадно изучал все это и взялся за разработку планера. А когда было что-нибудь непонятно, шел к Ильюшину.

Сергей Владимирович жил тогда с женой и маленькой дочкой Ирой в общежитии Академии воздушного флота, в Фурманном переулке, в небольшой, тесной комнате. Когда я приходил к нему вечерами, Иру обычно укладывали спать, и было очень неловко, что я их стесняю. Но встречали меня всегда ласково, приветливо. Ильюшин учился в академии, времени было у него мало, тем не менее он охотно занимался со мной, иногда по несколько часов подряд. Засиживались мы до поздней ночи.

Это была моя первая техническая школа.

Когда с помощью Ильюшина я сделал все расчеты и чертежи планера, передо мной встал вопрос, где и с кем его строить. Тут я вспомнил свою родную школу, которую только недавно окончил, и решил, что там можно организовать планерный кружок и построить планер.



Проект планера АВФ-10, разработанный А.С. Яковлевым

Я пришел в школу, и первый, с кем завел разговор о постройке, был Гуца. Этот худенький и робкий парнишка с такой смешной фамилией оказался очень настойчивым и трудолюбивым.

Я рассказал ему, зачем пришел. Гуца серьезно выслушал и деловито спросил:

– Настоящий планер будем строить или так, дурака валять?

– Конечно, настоящий.

Сказал и, вспомнив, как в свое время обещал мне Анощенко, добавил:

– Будешь хорошо работать, и ты поедешь на состязания в Крым.

Гуца недоверчиво усмехнулся:

– Ну, это ты брось! Заливаешь!

И хотя он не был уверен, что поедет на состязания, работать начал с жаром. Он и другой мой школьный товарищ – Саша Гришин стали энтузиастами создания планера.

В планерный кружок вступило 15 школьников, и работа закипела. Собирались после занятий – строгали, клеили, пилили, заколачивали гвозди.

Материал доставали на авиационном заводе, но все до последней мелочи мы делали сами.

Планер строили в гимнастическом зале при постоянном паломничестве школьников. Некоторые подшучивали над нашей выдумкой, не верили, что у нас выйдет что-нибудь путное. Но большинство нам сочувствовало, особенно когда стало видно, что получается какой-то аппарат. Правда, вначале это было довольно бесформенное сооружение – нагромождение реек, планок и проволоки.

Планер надо было обтянуть материей, и тут мы столкнулись с большим затруднением: все построили, всего, кажется, добились, а обтяжку сделать не можем. Кружковцы-мальчики шить не умели.

– Придется звать девчат, – сказал Гуша.

Девочки охотно согласились помочь, и скоро их умелыми руками планер был обтянут перкалем.

Пока шли школьные занятия, хорошо и весело работалось по вечерам. Когда же наступили летние каникулы, наш кружок стал таять. Ребята уезжали в лагерь, в деревню, на дачу. К концу постройки осталось всего пять человек, но зато самых ярых авиаторов. Всем нам очень хотелось, чтобы планер был готов к состязаниям, а времени оставалось мало, и приходилось работать целыми ночами.

Но вот все готово! Явилась специальная комиссия, дала положительное заключение – и наш планер допущен к состязаниям.

Теперь я должен был позаботиться о моих помощниках. Они заслуживали право на поездку в Крым, и я принес Гуше и Гришину командировочные удостоверения на вторые всесоюзные планерные состязания в Коктебеле. Я понимал их гордость, так как всего год назад сам испытывал то же самое.

Мы погрузили наше сокровище на платформу, заботливо накрыли его брезентом, и эшелон планеристов отправился в Крым.

В одной из авиационных палаток на горе Узун-Сырт стоял в числе других и наш планер, собранный за два дня.



Созданный А.С. Яковлевым первый летательный аппарат – тренировочный планер АВФ-10. В 1924 году на II Всесоюзных планерных состязаниях он был премирован

Обшивка планеров пропитывается нитролаком, поэтому в палатке пряный аромат маникюрного салона. Этот запах каждому запомнился на всю жизнь.

В первый же ясный, с небольшим ветром день вывели планер на старт. Техническая комиссия окончательно все осмотрела. Пилот сел в кабину и привязался ремнями к сиденью. Прицепили амортизаторы. Стартовая команда заняла свои места.

Внимание! Стартер поднимает флажок и при первом порыве ветра взмахивает рукой. Планер катится, поднимает хвост и, быстро оторвавшись от земли, набирает небольшую высоту. Увидев наше творение в воздухе, я, Гуца и Гришин были счастливы. С замиранием сердца наблюдали мы, как планер бесшумно, скользящим полетом спланировал к подножию горы.

Летчик остался доволен. Планер устойчиво держался в воздухе и хорошо слушался рулей. После этого на нем совершались полеты почти ежедневно. Конструкцию признали удачной, и в награду я получил приз – 200 рублей и грамоту. Этот успех окрылил меня.

Работа над планером не прошла бесследно и для Гуцы: он тоже навсегда стал авиационным человеком. Через несколько лет я его встретил. Он был уже военным летчиком.

Через год я сконструировал новый планер.



Тренировочный планер АВФ-20 на III Всесоюзных планерных состязаниях в 1925 году также был отмечен грамотой и призом



Грамота Союза АВИАХИМ СССР, которой был награжден А.С. Яковлев за создание планера АВФ-20

После успеха в Коктебеле я больше прежнего стал мечтать об авиационном образовании, но поступить в единственное тогда в нашей стране высшее учебное заведение по авиации — Военно-воздушную академию имени Н.Е. Жуковского не удалось.

У меня не было необходимого для поступления в академию стажа службы в Красной Армии. Поэтому я решил начать работу в авиации с азов и поступить рабочим в авиационные мастерские. Некоторые из школьных товарищей не одобряли моего выбора.

– Нельзя поступить в академию – держи экзамен в другой вуз, говорили мне. – Главное – не потерять времени, потом не наверстаешь...

Но я решительно не мог изменить влечению сердца, изменить своей любимой авиации. Я не мог представить себя врачом или, скажем, педагогом.

Однако и в авиамастерские поступить сразу по окончании школы оказалось невозможным. Тогда я отправился в Рахмановский переулок. В здании, где сейчас Министерство здравоохранения, находилась биржа труда. Я зарегистрировался как безработный и попросил, чтобы меня направили на какой-нибудь завод. Но план свой – при первой же возможности перейти на работу в авиацию – я не оставлял.

В то время трудно было устроиться на постоянную работу. Страна не так давно оправилась от Гражданской войны. Старые заводы уже были пущены, а новые еще не строились.

У биржи труда толпилась безработная молодежь. Мне не раз приходилось по путевке биржи в числе других, таких же, как я, юношей разгружать дрова, кирпич или картошку из товарных вагонов.

Помню, первый раз меня послали на картошку в холодный ветреный день. Где-то далеко от вокзала на путях Ярославской железной дороги стоял на разгрузке эшелон. Вначале мы не знали, как приступить к делу, и работа не клеилась. Нужно было самим подкатывать вагоны к разгрузочной эстакаде и перегружать в крытый пакгауз. Но в конце концов мы приладились. Все быстро перезнакомились, работа увлекла нас, и молодость взяла свое. Песни, шутки помогали работать. А с каким наслаждением тут же, на воздухе, ели мы, обжигаясь, горячую картошку в мундире, какой она казалась вкусной! Было уже темно, когда мы закончили работу. Я очень устал с непривычки к тяжелому физическому труду, но настроение было хорошее. Не только я, но и все работавшие вместе со мной испытывали большое удовлетворение.

Еще не раз посылали меня на разные временные работы, пока наконец в марте 1924 года удалось с помощью Ильюшина поступить в учебные мастерские Академии воздушного флота.

Рабочие столярной мастерской, куда я пришел, поглядывали на меня сначала косо, с недоверием. В самом деле, юноша «из интеллигентов», со средним образованием, приставлен к циркулярной пиле и к строгальному станку-фуганку. С утра до вечера таскает на спине фанерный короб с опилками и сосновой стружкой. Что ему здесь надо? Ведь в те годы среднее образование еще не было всеобщим, и по окончании школы почти каждый стремился в вуз.

Работы было много. Только отнесешь короб, а у станка вырастает уже новая куча ароматной смолистой стружки. Эту работу выполняли обычно самые неквалифицированные работники, только что пришедшие из деревни.

Вначале ко мне даже обращались не на «ты» и не «товарищ», а на «вы» и как-то неопределенно – «молодой человек». Я угадывал за спиной насмешливые замечания рабочих по своему адресу, особенно когда проходил мимо «курилки», где в облаках сизого махорочного дыма вокруг бочонка с водой сидели всегда пять-шесть человек, приходившие на перекур из всех мастерских. Но это меня не смущало. В конце концов все увидели, что я не белоручка, не отказываюсь ни от какой работы и, что бы мне ни поручалось, исполняю безотказно и с прилежанием.

Часто меня видели с метлой в руках или перетаскивающим из склада в механический цех тяжелые стальные болванки. Не очень привычные и неловкие сперва руки были в ссадинах и нередко обвязаны тряпочкой, но и это, как я теперь вижу, было очень полезно.

В конце концов отношение ко мне со стороны товарищей по работе изменилось. Я стал таким же членом коллектива, как и все остальные.

Меня никогда не смущало то, что я был на подсобной работе – «принеси», «подержи», «убери». Я внимательно присматривался ко всему окружающему, был терпелив, постепенно научился затачивать инструмент, крепить деталь в патроне токарного станка, владеть горелкой

сварочного аппарата. За 2 года узнал основные производственные процессы и многое научился делать собственными руками.

Когда после полутора-двух лет работы в мастерских мне удалось добиться перевода в летный отряд на аэродром, я уже знал, что такое труд.

Располагавшийся на Ходынском поле московский Центральный аэродром в 1925–1926 годах мало походил на нынешние авиапредприятия, здесь не было бетонных дорожек для взлета и посадки: самолеты того времени в них вовсе не нуждались.

По краю аэродрома стояло несколько деревянных ангаров. Один ангар – нашего летного отряда, соседний принадлежал советско-германскому обществу «Дерулюфт». Дальше шли ангары, где собирались самолеты Р-1 производства бывшего московского велосипедного завода «Дукс», и еще дальше – ангар Московской школы военных летчиков.

С востока аэродром был ограничен военными складами и заводом «Авиароботник», где я выпрашивал детали и материалы для своих планеров, с севера – Ленинградским шоссе, с запада – оврагом, куда выбрасывали разбитые самолеты, и с юга – братским кладбищем, где хоронили погибших летчиков.

Полеты на аэродроме производились редко: было мало самолетов, и летали они только в хорошую погоду. Исключение составляли рейсовые летчики «Дерулюфта», из которых самыми известными были Шибанов и Бобков; эти летали по маршруту Москва – Кенигсберг на пассажирских самолетах «Фоккер-3» в любую погоду и точно по расписанию, хоть часы проверь.

Работу на аэродроме поручили вначале несложную: я занимал должность «хозяина ангара». На мне лежала забота о чистоте и порядке, а также обязанность открывать ангар рано утром и запираить поздно вечером, то есть первым приходить и последним уходить.

Мой непосредственный начальник, старший инженер эскадрильи Алексей Анисимович Демешкевич, невысокий, полный, добродушный человек, которого все и в глаза и за глаза звали «Батя» или «Батка», видя, что я очень старательно исполняю свои обязанности и вместе с тем проявляю повышенный интерес к самолетам, вскоре перевел меня на должность младшего моториста.



Моторист А.С. Яковлев на Центральном аэродроме

И вот я добился цели: с утра до вечера со своим шефом, старшим мотористом Володей Королько, хлопочу около нашего «Ансальдо».

В эскадрилье было три типа самолетов. Это три-четыре биплана Р-1 отечественного производства, затем столько же итальянских бипланов «Ансальдо» и, наконец, несколько учебных самолетов ленинградского завода «Красный летчик», построенных по типу трофейных английских самолетов «Авро», в просторечии называемых «аврушка». В хорошую погоду мы выкатывали самолеты из ангара на линейку, заправляли их бензином, опробовали моторы и ждали, пока появятся летчики и слушатели академии. Командовал эскадрилей Юлиан Иванович Пионтковский, с которым впоследствии судьба связала меня надолго.

Командир Пионтковский, комиссар Черняев и старший инженер Демешкевич были душой эскадрильи, все они любили авиацию и воспитывали в таком же духе своих подчиненных. Пионтковский обучил комиссара летному делу, и Черняев стал летать самостоятельно.

Юлиан Иванович, или Юлик, как его звали товарищи, – отличный летчик, большой любитель техники, человек с золотыми руками. Его часто можно было видеть в мастерской у тисков с засученными рукавами, где он орудовал не хуже любого слесаря. Его велосипед, позже наградной мотоцикл «Харлей», а еще позже автомобиль «ГАЗ» блистали чистотой и всегда были оснащены какими-то приспособлениями и усовершенствованиями его собственного изобретения.

С Пионтковским мне пришлось порядочно полетать. Он показывал однажды в полете фигуры высшего пилотажа и довел меня почти до бесчувственного состояния.

Первое время некоторые товарищи по работе в эскадрилье относились ко мне несколько иронически, считали, видимо, маменькиным сынком. Но я с таким рвением выполнял свои обязанности, так охотно брался за любую поручаемую мне работу, никогда не считаясь со временем, что скоро ко мне все привыкли как к своему. Когда в условленном месте через три года после окончания школы мы вместе с одноклассниками собрались, чтобы поделиться, кто что делает и как устроился, то меня сперва и не узнали в загорелом красноармейце в сапогах, солдатской шинели и буденовке с голубой авиационной звездой.

Работа на аэродроме для меня полна романтики, несмотря на то что приходилось трудиться очень много. Никакой механизации тогда не было, все приходилось делать вручную, или, как у нас говорили, собственным горбом.

На «Ансальдо» стоял двигатель «Фиат» в 300 лошадиных сил. Он капризен, и, несмотря на то что мы с Володией Королько тратили уйму времени, чтобы добиться его хорошей работы, он часто после посадки останавливался, или, как говорят, «заглохал». Летчики вылезали из кабины и плелись восвояси, а нам в помощь присылали красноармейцев. Хвост у «Ансальдо» был очень тяжелый, кость – автомобильная рессора, так что требовалось много народу.

– Под хвост взяли! – командовал Володя, и четыре человека, в том числе и я, поднимали хвост на плечи. Человек восемь толкали машину, упираясь в крылья.

– Тронули!

И таким порядком, хвостом вперед, мы катили машину километр, а то и больше. Летом еще ничего, а вот зимой очень тяжело. Аэродром не расчищали, самолеты летали на лыжах, а не на колесах, как теперь, тракторов не было, и приходилось тащить машину по снежной целине. Со стороны зрелище это в какой-то степени напоминало репинских бурлаков.

А запустить двигатель у самолетов того времени тоже не так просто, особенно у «Ансальдо». Сперва нужно прокрутить за винт несколько раз и шприцем через клапаны залить бензин. Потом начинается:

– Контакт! – кричу я, ухватившись рукой за конец лопасти винта.

– Есть контакт! – отвечает Володя из кабины самолета, включая контакт и крутя магнето.

Я рывком дергаю лопасти, а меня за другую руку тянет помощник. Винт проворачивается на пол-оборота. Опять: «Контакт», опять: «Есть контакт», и так много раз мы с помощником цепочкой, как «бабка за дедку, дедка за репку», крутим винт, пока наконец мотор фыркнет, чихнет белым дымом и после прогрева на малых оборотах на патрубках затанцуют короткие ровные синеватые язычки выхлопа.

Бензин привозили в бочках на подводах, а зимой на розвальнях; мы переливали его в ведра и потом со стремянок через воронку с замшей заливали в баки самолета. В бак вмещалось 150–200 килограммов бензина. Затем подтаскивали вручную установленный на салазках водозаправщик – небольшой котел с горячей водой – и опять же ведрами заливали в радиатор. Масло разогревали в ведрах на печке и потом его почти кипящим тащили на линейку и заправляли самолет. И все это в чистом поле, на ветру, при морозе.

Или, например, чего стоило отмыть залитый маслом и обледеневший хвост самолета! Нацедишь полведра бензина, пополоскаешь там тряпку и ну тереть хвост. Мороз, руки немеют,

вернее, костенеют, от испаряющегося бензина становятся совершенно белыми, но бросить нельзя, пока все не будет сделано, пока Володя не отвернет свечи и я не промою их в чистом бензине, пока не будут устранены отмеченные летчиком дефекты: Батя не примет машину.

Затащить машину в ангар тоже не так-то просто. Пол бетонный, лыжи не скользят, поэтому приходилось набрасывать на пол снег, и только тогда удавалось поставить зачехленную, подготовленную к завтрашним полетам машину на место.

Наконец перерыв! Какое наслаждение зайти в «грелку»! В тесном самолетном ящике набьется человек десять-пятнадцать; от курева продохнуть невозможно, железная печка-буржуйка накалилась докрасна, но блаженное тепло, шутки и смех, «охотничьи рассказы» бывалых «стариков», которые для меня особенно интересны, делают 10–15 минут отдыха незаметными, и с сожалением расстаешься с курилкой и снова идешь на холод, на ветер, в поле.

Много интересного увидел я в то время на аэродроме: ведь это была пора зарождения нашей авиации.

Именно тогда поднялись в воздух первые отечественные самолеты конструкции Поликарпова и Туполева, и я стал свидетелем исторических полетов.

Как память о тех временах еще долго на аэродроме продолжал стоять небольшой двухэтажный павильон. На вышке его раньше развевалась полотняная пестрая «колбаса», которая надувалась ветром и указывала летчикам направление посадки.

В этом павильоне находилось управление начальника Центрального аэродрома. И каждый раз при испытании новых самолетов или в другие ответственные моменты аэродромной жизни на балконе павильона – на «капитанском мостике» появлялась небольшая, подтянутая фигура начальника аэродрома в военной форме. Комбриг Зиновий Николаевич Райвичер, или Зиночка, как звали мы его за глаза, внимательным взглядом окидывал свои владения, и никакая мелочь не укрывалась от его острого глаза.

В начале 30-х годов в летнее время мы с Юлианом Пионтковским почти ежедневно, после работы, проводили испытания наших новых авиеток. И всякий раз неизменно, пока шли полеты, на «капитанском мостике» виднелась фигура начальника аэродрома З.Н. Райвичера, относившегося к нашим работам с интересом и симпатией.

Зиновий Николаевич впоследствии очень помогал нам с Пионтковским в конструкторской работе и испытаниях новых самолетов. Это был энтузиаст авиации и хороший товарищ.

«Трудовой народ – строй воздушный флот!»

Разговор с генералом Игнатьевым. • Авиационное наследство царской России. • «Илья Муромец» Сикорского. • Предприятия, подобные «фабрике духов и помады». • Общество друзей воздушного флота. • Профессор Жуковский и его ученики. • Основание ЦАГИ. • Самолеты по трофейным образцам. Эскадрильи «Ультиматум» и «Наш ответ Чемберлену». • Авиазаводы «Дукс», «Красный летчик». • Цельнометаллический самолет Туполева. • Большие советские перелеты.

В 1943 году на одном из приемов в Славянском комитете, на Кропоткинской улице в Москве, я познакомился с автором известных воспоминаний «50 лет в строю» – Алексеем Алексеевичем Игнатьевым. Это был высокий, статный старик, генерал-лейтенант Советской Армии. Во время Первой мировой войны он был военным агентом русского правительства во Франции.

Алексей Алексеевич, обаятельный человек и остролов, рассказывал мне много интересного о том, в каких условиях в 1914 году он, работая в Париже, выколачивал для русской армии самолеты.

– Особенно трудно было с двигателями, – говорил Алексей Алексеевич. – Хорошие двигатели и самолеты французы придерживали для своей армии, а нам старались подsunуть что похуже. Приходилось проявлять много изворотливости и даже нахальства, чтобы выдрать у них технику получше. Однако это не всегда удавалось.

Алексей Алексеевич сетовал на трудности доставки в Россию самолетов, рассказывал, как в пути разворовывали наиболее ценные части – магнето, авиационные свечи, которые тогда были на вес золота и производились на всю Европу, кажется, только фирмой «БОШ».

Благодаря усилиям генерала Игнатьева русская армия получала из Франции максимально возможную помощь.

За время войны Россия закупила за границей около 1500 самолетов и 3500 двигателей. Однако из общего количества самолетов, поступавших на русско-германский фронт, только четвертая часть была закуплена за границей. Три четверти производилось на отечественных заводах.

В России перед Октябрьской революцией авиационным производством занималось около полутора десятков заводов. Авиационные заводы и мастерские находились в Москве, Петрограде, Симферополе, Таганроге, Рыбинске, Одессе и Риге. Но настоящими заводами в полном смысле этих слов были три: велосипедный «Дукс» в Москве и заводы Щетинина и Лебедева в Петрограде. Остальные – небольшие кустарные сборочные мастерские. На всех авиационных предприятиях царской России работало всего около 10 тысяч рабочих разных специальностей.



Выпуск самолетов «Ньюпор» на московском авиационном (бывшем велосипедном) заводе «Дукс»

Строились в основном самолеты иностранных марок, главным образом французские «Фарман», «Моран», «Вуазен», «Ньюпор», хотя Россия имела ряд типов самолетов отечественной конструкции, например «Лебедь», «Парасоль», «Сикорский», «Илья Муромец» и др.

В то время самолеты проектировались кустарным способом – авиационная наука еще только зарождалась. Первые ростки этой науки пробивались в стенах Московского высшего технического училища, где под руководством выдающегося ученого, профессора Н.Е. Жуковского работал кружок воздухоплавания. В числе членов кружка были студенты МВТУ, теперь известные всей стране деятели отечественной авиации, Туполев, Архангельский, Ветчинкин, Стечкин.

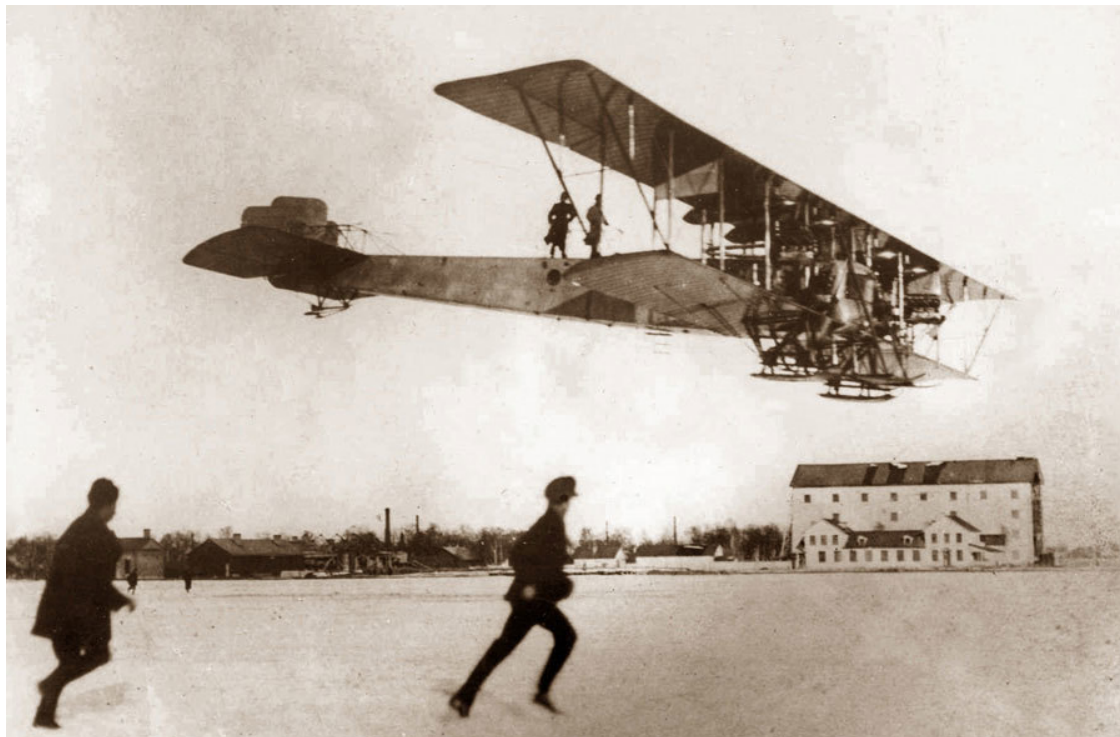
Русские заводчики неохотно брали заказы на самолеты отечественной конструкции, ориентируясь на зарубежные машины, которые строились по чертежам западных фирм, а частично даже и собирались из готовых деталей, закупаемых за границей.

В день объявления войны русская армия имела на фронте всего 250 годных самолетов. Расчеты царского правительства обеспечить потребность в самолетах и моторах покупкой их за границей не оправдались. В ходе войны возникли большие трудности с доставкой. К тому же, как мы видели из рассказа А.А. Игнатьева, союзники старались сбыть России уже устаревшие и мало пригодные для их собственной армии самолеты. Все это привело к тому, что России пришлось в срочном порядке развивать собственную авиационную промышленность.

Характерно, что если перед Первой мировой войной в России ежемесячно выпускалось около 40 самолетов различных типов, то в конце войны – в 1917 году – только один завод «Дукс» выпускал 75–100 самолетов в месяц.

Работу авиационной промышленности того времени крайне затрудняло обилие типов самолетов и частая смена их на отдельных заводах. За время войны заводы освоили в серийном производстве боле двух десятков различных конструкций самолетов. Но наибольшую трудность для отечественной авиационной промышленности представляло производство моторов: сказывались слабость металлургической базы – отсутствие высококачественных сталей, а также сложность освоения магнето, авиационных свечей, различных приборов и аппаратуры. Достаточно сказать, что за время войны только 10–15 процентов потребности в авиационных двигателях удовлетворялось отечественными заводами. В остальном Россия зависела от ввоза из-за границы.

На Русско-Балтийском вагоностроительном заводе в Петербурге в 1913 году под руководством Игоря Ивановича Сикорского был создан первый в мире многомоторный тяжелый самолет «Илья Муромец». В постройке этого самолета, кстати сказать, принимал участие и прославившийся впоследствии конструктор Н.Н. Поликарпов.



Многомоторный бомбардировщик «Илья Муромец» конструкции Игоря Ивановича Сикорского впервые поднялся в воздух в декабре 1913 года

В течение войны фронт получил несколько десятков таких самолетов. Они с успехом воевали.

Конструктор непрерывно улучшал свою машину, увеличивал грузоподъемность, дальность полета. «Илья Муромец» типа «Е» с четырьмя двигателями имел скорость 135 километров в час, потолок – 4 тысячи метров. Самолет поднимал 2,5 тонны груза, в том числе экипаж из 7 человек и 800 килограммов бомб, имел мощное по тем временам оборонительное вооружение от вражеских истребителей – 7 пулеметов.

Если основной авиазавод России «Дукс» в Москве занимался постройкой исключительно сухопутных самолетов, то завод Щетинина в Петрограде, кроме производства сухопутных самолетов «Ньюпор», «Фарман», «Вуазен», строил и летающие лодки, сконструированные перед самой войной известным русским конструктором Дмитрием Павловичем Григоровичем. Летающие лодки Григоровича М-5, М-9 были по тому времени крупным достижением и принесли большую пользу военно-морскому флоту России на Балтийском и Черном морях. За 1914–1917 годы было построено около 200 гидросамолетов. За границей таких машин еще не было.

К 1917 году основными типами самолетов, выпускавшихся в наибольших количествах на отечественных заводах, были разведчики и бомбардировщики «Фарман-27», «Фарман-30», «Вуазен» и истребитель «Ньюпор».

Небогатое наследство осталось Советской России от царского военно-воздушного флота.

Уже с середины 1917 года поставка авиационной техники из-за границы в Россию почти полностью прекратилась. К октябрю самолетный парк насчитывал немногим более тысячи

самолетов, да и то большинство из них требовало ремонта. Сказалась большая убыль самолетов на фронтах, а также недолговечность конструкций самолетов того времени, быстрая их изнашиваемость.

Однако даже в условиях хозяйственной разрухи в первые годы Советской власти на сохранившихся и частично восстановленных заводах не только ремонтировались, но и строились самолеты, отправлявшиеся на фронты Гражданской войны.

Недоставало двигателей, авиационных материалов, а в 1919 году, когда Кавказ был отрезан от Центральной России, возник острейший кризис с авиационным бензином. Все же, несмотря на трудности, красная авиация показала свою жизнеспособность и в этих тяжелых условиях.

Буквально в первые дни существования Советской власти Наркомат по военным делам создал Коллегию воздушного флота в составе девяти человек (три члена от военного авиаперсонала и шесть представителей от авиационных заводов, профсоюзов и рабочих организаций). Коллегии предстояло по поручению Советского правительства навести порядок в авиационных делах, и прежде всего собрать разбросанные на различных фронтах самолеты, двигатели и запасные части. Нужно было, несмотря на трудные условия работы, сохранить для Советского государства все, что только возможно.

Вот что писал в своих воспоминаниях один из членов Коллегии, К.В. Акашев:

«...Представители Коллегии направились к Владимиру Ильичу Ленину. Мы просили секретариат Совнаркома устроить нам личные переговоры с Владимиром Ильичем, и в тот же день мы были приняты. Изложив вкратце наш взгляд на значение и место воздушного флота в культурном строительстве Советской республики, мы просили Владимира Ильича о создании Народного комиссариата воздушного флота. Владимир Ильич не возражал против роли воздушного флота в мирной жизни страны и признавал его значение как одного из величайших достижений культуры нашего века.

Это особенно приятно было слышать, так как незадолго до того в президиуме ВСНХ тов. Лариным на просьбу оставить авиационные заводы было заявлено, что Советская республика не должна иметь предприятий, «подобных фабрике духов и помады».

По главному же вопросу, наиболее нас интересовавшему, – об учреждении Народного комиссариата воздушного флота – Владимир Ильич, не возражая принципиально, разъяснил нам, что в данных условиях перед Советской республикой стоит задача более неотложная, чем коренная реорганизация воздушного флота, что Октябрьская революция должна укрепить основу страны – народное хозяйство.

«Об учреждении Наркомата воздушного флота мы поговорим в другой раз» – были подлинными заключительные слова Владимира Ильича.

Наша беседа с тов. Лениным происходила в январе 1918 года. Тогда положение было действительно серьезное: германцы грозили взять Петроград, правительство готовилось к переезду в Москву, на юге вооружалась контрреволюция...»

Гражданская война и интервенция заставили приступить к развитию боевой авиации, стали проводиться планомерные мероприятия по восстановлению работы отечественной авиационной промышленности, и в первую очередь завода «Дукс» в Москве и петроградского завода, получившего впоследствии название «Красный летчик».

После разгрома сил контрреволюции на фронтах Гражданской войны и изгнания интервентов страна получила наконец возможность начать мирное строительство. Основными зада-

чами стали: восстановление хозяйства и оборона государства. Нужно было обезопасить себя от всяких случайностей со стороны враждебного окружения, в кольце которого тогда находилась молодая Советская республика.

В числе важнейших мероприятий по укреплению обороны, строительству Красной Армии было и создание собственной авиационной мощи. Это стало буквально всенародным делом. Лозунги партии призывали: «Трудовой народ – строй воздушный флот!», «Пролетарий – на самолет!», «Даешь мотор!»

Три задачи стояли перед нами. Первая: изыскать средства на строительство воздушного флота и сооружение новых авиационных предприятий. Вторая: авиационной техникой должны овладеть хозяева страны – рабочие, крестьяне. Третья: нужно «расширить» самое узкое место в строительстве воздушного флота – двигателестроение.

В марте 1923 года возникло добровольное Общество друзей воздушного флота. Оно ставило своей целью развернуть всенародную кампанию за строительство воздушного флота, организовать сбор средств на постройку самолетов и двигателей, ликвидировать авиационную неграмотность среди населения. Общество содействовало организации массового авиамодельного и планерного спорта, вело пропаганду авиационного дела, издавало журнал «Самолет».



Агитационный плакат журнала «Самолет» ОДВФ

Повсюду – в городе и в деревне – распространялись впечатляющие плакаты: «Пролетарий – на самолет!», «Без победы в воздухе нет победы на земле!», «От модели – к планеру,

от планера – к самолету!» Помню такой плакат: летчик, в шлеме, в очках, указывает пальцем на прохожего: «Что ты сделал для воздушного флота?»



Агитационный плакат «Что ты сделал для воздушного флота?» ОДВФ

На экранах страны демонстрировался агитфильм «Как старик Пахом в столице в небеса летал на птице».

Общество друзей воздушного флота организовало агитполеты как в Москве, так и по стране, пока еще, правда, на самолетах системы Юнкерса, закупленных за границей.

ОДВФ, газеты и журналы проводили сбор пожертвований на строительство воздушного флота.

В 1923 году было учреждено общество «Добролет» – будущее Министерство гражданской авиации.



Агитационный плакат общества «Добролет»

В то время я учился в последнем классе. Мы, школьники, тоже решили вступить в ОДВФ и организовали ячейку «Юных друзей воздушного флота». Первым делом хотелось создать кружок по постройке авиационных моделей. Тут, кстати, попалась мне книга рассказов из истории техники, в том числе о возникновении авиации, содержащая описание модели планера и схему ее устройства.

Больше месяца строил я модель из тонких сосновых планок, обтянутых бумагой. Она имела 2 метра в размахе. Дома испытать ее было невозможно, пришлось разобрать модель и перенести в школу. В большом зале, при торжественной тишине, в присутствии множества любопытных я запустил свой первый летательный аппарат, и он пролетел метров пятнадцать. Радости не было границ! Волнение охватило всех. Модель летала, я ощутил ее движение, жизнь! И здесь родилась моя страсть к авиации.

Многие школьники заболели «авиационной болезнью». После уроков мы часто оставались в школе и строили одну модель за другой. Некоторые немного летали, другие не летали совсем, но наш энтузиазм от этого не иссякал.

Целый год мы испытывали свои силы на увлекательном поприще авиамоделизма, но нам этого становилось уже недостаточно, хотелось создать что-то большее.

Юные друзья воздушного флота, человек пять школьников, начали посещать доклады, выискивать литературу по авиации, проглатывая каждую попадавшуюся книжку. Мы просили в Обществе какой-нибудь «взрослой» работы, заданий, поручений.

И наконец получили нагрузку: с кружками на ремешках через плечо ходили мы по улицам, агитировали, собирали пожертвования на строительство воздушного флота.

Москвичи были щедры, мы возвращались с полными кружками, и в ОДВФ нас признали настоящими активистами. Теперь можно было доверить нам и более сложную работу.

На месте, где ныне расположен Центральный парк культуры и отдыха имени Горького, в 1923 году была открыта Первая Всероссийская сельскохозяйственная выставка. У Крымского моста, на Москве-реке, располагался авиационный уголок, где на гидросамолете «Юнкерс» катали за плату посетителей выставки. Мы, несколько ребят – активистов ОДВФ, напросились работать в авиационном уголке. Нас взяли.

Со мной в паре работал школьный товарищ Саша Гришин. Очень забавный паренек: знакомясь, он всегда полностью называл свое имя, отчество и фамилию: «Александр Павлович Гришин». А сам был худенький, курносый 14-летний мальчишка.

С Александром Павловичем мы, конечно, не летали. Помогали наблюдать за порядком, продавали билеты. В награду за старание нам позволялось полазить по самолету и, стоя в воде, протирать некоторые его части. Подобное вознаграждение нас вполне удовлетворяло. Александр Павлович был не из ловких: почти каждый раз при работе он срывался с поплавка самолета в воду и уходил домой промокший до нитки. Но на его лице нельзя было прочесть ничего, кроме удовольствия.

Вскоре мы узнали, что на Ходынке имеется склад отслуживших свой век, непригодных самолетов. Решили раздобыть выбывший из строя настоящий самолет, чтобы разобрать его, заглянуть внутрь и как следует изучить. Ходатаями выбрали меня и Александра Павловича. Много раз обращались мы со своей просьбой к руководителям ОДВФ, нам отказывали, но мы приходили снова и снова и все же своего добились.

С разрешением на получение самолета мы поехали на Ходынку, в Центральный авиационный парк-склад. Полуразбитую машину – старый трофейный «Ньюпор» – взгромоздили на ломовую подводку.

Когда самолет довезли до школы и перетащили в гимнастический зал, сбежались все школьники. Хотя самолет был еще в разобранном виде, на него поглядывали с опаской. Осторожный и скептически настроенный завхоз даже высказал опасение, «как бы чего не взорвалось».

Долго собирали мы самолет, сами восстанавливали поломанные части. Эта работа принесла всем нам большую пользу: она позволила основательно познакомиться с настоящей машиной.



Александр Яковлев (в центре) со своими товарищами изучает авиационный мотор в школьном кружке «Юных друзей воздушного флота», 1923 год

Очень хотелось наблюдать самолеты в полете. Мы стали часто ездить на аэродром, вернее, к его воротам, так как на самый аэродром нельзя было попасть: требовался пропуск. Стоя у забора, с замиранием сердца следили мы за жизнью на аэродромном поле. С восторгом и завистью смотрел я на летчиков в шлемах с очками, в кожаных тужурках. Все они казались необыкновенными людьми, героями...

Вспоминая теперь о школьном кружке друзей воздушного флота, я хочу показать, что это были не ребячьи забавы, а отражение того всеобщего интереса к авиации, которым жила наша страна. Советскому народу пришлось строить свою авиацию с самого начала, одновременно создавать и науку и заводы, готовить собственных авиационных ученых и инженеров, рабочих и летчиков. Мы знали, что нам никто в этом деле не поможет, и рассчитывали только на свои силы.

Одним из первых проявлений заботы молодого Советского государства о своей авиации была организация Центрального аэрогидродинамического института – ЦАГИ – под руководством профессора Жуковского. ЦАГИ стал впоследствии крупнейшим – мирового значения – центром авиационной науки. Он родился в годы Гражданской войны и разрухи. Нужно представить себе атмосферу того времени. Многие заводы стоят из-за отсутствия сырья. В Москве нет света, нет топлива. А 70-летний Жуковский создает и возглавляет инициативную группу по организации советского авиационного центра...

30 октября 1918 года научно-технический отдел ВСНХ принял решение, утвержденное Совнаркомом, об открытии ЦАГИ на базе аэродинамической лаборатории МВТУ и Расчетно-испытательного бюро, а в декабре того же года в квартире Н.Е. Жуковского и под его председательством состоялось первое заседание Коллегии ЦАГИ.

Первенцы советского самолетостроения, созданные ЦАГИ, – легкий спортивный моноплан АНТ-1, трехместный пассажирский моноплан АК-1 – «Латышский стрелок», который

работал на первой отечественной воздушной линии Москва – Нижний Новгород, открытой в 1925 году, а затем участвовал в перелете Москва – Пекин.

После смерти Жуковского в 1921 году директором ЦАГИ стал С.А. Чаплыгин.

К 1923 году аэродинамическая лаборатория МВТУ становится тесной, и 9 мая 1924 года закладывается новая аэродинамическая лаборатория, ныне имени С.А. Чаплыгина. Затем были выстроены лаборатории испытания авиационных материалов и моторная, гидроканал и опытный завод.

В 1922 году для подготовки квалифицированных инженеров на базе организованного Н.Е. Жуковским авиационного техникума основана Академия воздушного флота, которой присвоено его имя.

Были организованы также школы красных военных летчиков в Москве, Егорьевске, Липецке, Серпухове, Борисоглебске, на Каче в Крыму и других местах.

Для формирования первых регулярных авиационных частей в 1922–1923 годах было закуплено небольшое количество самолетов-истребителей «Фоккер-Д7» в Голландии, английских истребителей «Мартинсайд», итальянских разведчиков «Ансальдо» и немецких пассажирских самолетов Ю-13.

На первых порах мы не пренебрегали использованием иностранной трофейной авиационной техники, доставшейся нам от интервентов.

По трофейным образцам заводы «Дукс» и «Авиароботник» в Москве начали выпускать английские самолеты «Де Хэвилленд-4», «Де Хэвилленд-9», «Де Хэвилленд-9А»; «Красный летчик» в Петрограде английские самолеты «Авро-504».

Интересно, что самолет «Авро» был сбит в районе Петрозаводска в 1919 году. Пилотировал его летчик-белогвардеец Анкудинов. Об этом рассказал мне Сергей Владимирович Ильюшин, который был тогда механиком авиаремонтного поезда. Ильюшину поручили разобрать сбитый самолет и доставить в Москву, где с него на заводе «Дукс» сняли чертежи.

Одновременно приобретались лицензии на постройку самолетов иностранных марок. На «Авиароботнике» строились истребители «Фоккер-Д11». На концессионном заводе фирмы «Юнкерс» в Москве, в Филях, строился самолет Ю-21 и производилась сборка пассажирских самолетов Ю-13.

Копирование иностранных образцов было делом вынужденным и временным. В тех же 20-х годах организованы отечественные конструкторские бюро по самолетостроению: при ЦАГИ – Туполева, на заводе «Дукс» – Поликарпова и Григоровича.

Все мероприятия Советской власти по созданию отечественной авиации требовали затраты больших усилий и денежных средств, и Общество друзей воздушного флота оказало государству огромную помощь.

Вопрос о строительстве воздушного флота и работе ОДВФ был предметом обсуждения на XIII съезде РКП(б).

1 июня 1924 года на московском Центральном аэродроме состоялась торжественная передача Обществом друзей воздушного флота СССР эскадрильи «Ленин» XIII съезду РКП(б).

Как активисту ОДВФ, мне посчастливилось быть тогда при этом событии, которое для нашей авиации являлось подлинно историческим. Огромные массы народа, представители организаций, на средства которых были построены самолеты, вместе с делегатами XIII партсъезда заполнили аэродром со стороны Ленинградского шоссе. Девятнадцать новеньких, блестящих лакировкой, защитно-зеленых бипланов Р-1 с ярко-красными звездами на крыльях, фюзеляжах и рулях выстроились по линейке. Около каждого самолета застыли экипажи.

Было очень празднично и торжественно. От имени ОДВФ заместитель председателя Реввоенсовета Сергей Сергеевич Каменев передает съезду партии эскадрилью «Ленин». Звучат оркестры, по полю перекачивается «ура».

От имени партсъезда Михаил Иванович Калинин благодарит ОДВФ, рабочих и крестьян, собравших средства на постройку эскадрильи.

Совместно с Советом и членами Общества воздушного флота и рабочими организациями Москвы, собравшимися на торжество передачи эскадрильи «Ленин», принимается резолюция, проект которой оглашает Климент Ефремович Ворошилов. В резолюции сказано:

«...XIII съезд с удовлетворением отмечает успешную деятельность Общества друзей воздушного флота СССР по укреплению красного воздушного флота.

Наличие более миллиона членов в Обществе, собранные Обществом добровольные пожертвования трудящихся в размере около 4 миллионов рублей, реальная помощь, оказанная за это время красному воздушному флоту, показывают, что ОДВФ стало и стоит на правильном пути, организуя общественную инициативу рабоче-крестьянских масс в деле укрепления красного воздушного флота...»

Запускаются двигатели самолетов. Две пятерки взлетают в воздух, проходя клином над аплодирующими людьми.

В заключение известные уже в то время красные асы – военные летчики Ширинкин, Сергеев, Писаренко проделали на истребителях ряд фигур высшего пилотажа, вызывая всеобщий восторг и овации зрителей.

Это был первый массовый авиационный парад – праздник на аэродроме, участником которого мне пришлось быть.

В те годы собирали средства на эскадрилью «Ультиматум» в ответ на наглый ультиматум английского лорда Керзона Советскому правительству, а затем на эскадрилью «Наш ответ Чемберлену» и др.

На средства, собранные населением, построено и сдано воздушному флоту 100 боевых самолетов.

Общество друзей воздушного флота организовало ряд интересных перелетов.

В 1924 году шесть самолетов Р-1 с летчиками Межераупом, Гараниным, Арватовым, Гоппэ, Якобсоном и Залевским совершили перелет в Кабул. Эти самолеты отечественного производства пересекли хребет Гиндукуш, преодолев высоту 5 тысяч метров.

В 1925 году состоялся перелет Москва – Пекин экспедиции из шести самолетов, из них три советской постройки типа Р-1 и Р-2, один пассажирский АК-1 и два Ю-13. Этот перелет, как по разнообразию и числу машин, так и по трудности маршрута, явился серьезным экзаменом для летчиков и техники. Экспедиция достигла Пекина за 33 дня. Участники перелета – Громов, Волковоинов, Екатов, Найденов, Томашевский и Поляков получили звание заслуженных летчиков.



Самолеты Р-1 и Р-2 (на переднем плане) готовятся к перелету по маршруту Москва – Пекин. Москва, Центральный аэродром имени Л.Д. Троцкого, 10 июня 1925 года

С 1925 года организацией перелетов ведала созданная правительством комиссия по большим советским перелетам во главе с главкомом С.С. Каменевым.

В 1926 году, летом, два интересных перелета совершены на самолетах Р-1. Первый – летчиком Я. Моисеевым по маршруту Москва – Тегеран – Москва, протяженностью более 6 тысяч километров, и второй – летчиком П. Межераупом по маршруту Москва – Анкара, дальностью около 2 тысяч километров. В дальнейшем все перелеты проводились на самолетах не только отечественной постройки, но и отечественной конструкции.

Развитие самолетостроения того времени в нашей стране прогрессировало как в количественном, так и в техническом отношении. Например, от производства самолетов, основными конструкционными материалами которых были сосна, авиационная фанера и полотно, в середине 20-х годов наша промышленность смогла уже перейти на выпуск цельнометаллических дюралевых конструкций Туполева АНТ-2, АНТ-3, АНТ-4. В этом заслуга А.Н. Туполева и его коллектива.

Самолет АНТ-2 явился, так сказать, первенцем, а весной 1926 года закончились государственные испытания первого боевого самолета, созданного под руководством А.Н. Туполева. Это цельнометаллический двухместный разведчик биплан АНТ-3, или Р-3, запущенный в серию с двигателем М-5 мощностью 400 лошадиных сил.

Осенью того же 1926 года летчик М. Громов с бортмехаником Е. Родзевичем на самолете Р-3, названном «Пролетарий», совершил выдающийся по тому времени перелет. Вылетев из Москвы 31 августа, Громов вернулся обратно 2 сентября, пройдя по маршруту Москва – Кенигсберг – Берлин – Париж – Рим – Вена – Варшава – Москва 7 тысяч километров за 34 часа летного времени. Рейсовая скорость самолета в этом полете равнялась 200 километров в час. Перелет Громова произвел сенсацию в Европе.

А в августе 1927 года на Р-3, под названием «Наш ответ», летчик Семен Шестаков с любимцем Центрального аэродрома, шутником и балагуром, бортмехаником Димой Фуфаевым пролетел по маршруту Москва – Токио – Москва около 22 тысяч километров за 153 часа полета. Это было выдающимся достижением и характеризовало не только зрелость создателей самолета и мотора, но и производственную культуру, обеспечившую высокую степень надежности работы всех частей самолета и двигателя, а также мастерство наших летчиков.

На первомайском параде 1929 года на Красной площади в числе слушателей Академии воздушного флота я проходил торжественным маршем перед Мавзолеем Ленина. На Лобном месте на возвышении красовался сверкавший гофрированной металлической обшивкой трех-

моторный пассажирский самолет АНТ-9. Я завидовал Туполеву, с которым тогда еще не был знаком, и мечтал о том, что и мне когда-нибудь удастся создать что-либо подобное.

На этом десятиместном самолете АНТ-9 – под названием «Крылья Советов» – М. Громов с группой корреспондентов московских газет совершил перелет по столицам европейских государств с посадкой в Берлине, Париже, Риме, Лондоне, Варшаве. Общее расстояние, покрытое в этом перелете, составляло 9 тысяч километров при средней скорости полета 180 километров в час.

Вся советская и мировая пресса была полна восторженных похвал как самолету, так и его летчику.

После этого самолет запустили в серийное производство, и в течение нескольких лет он эксплуатировался на линиях гражданского воздушного флота.

Следующим триумфом отечественной авиации был перелет летчиков Шестакова, Болотова и механика Фуфаева на самолете АНТ-4 – «Страна Советов» – из Москвы в Нью-Йорк осенью 1929 года. Правда, перелет этот длился более месяца, так как при общей протяженности маршрута 21 250 километров около 8 тысяч проходило над океаном и много времени заняла смена сухопутного шасси на поплавки. Это был первый полет советских летчиков на советском самолете с советскими моторами в Америку и по тому времени являлся выдающимся событием.



Самолет АНТ-4 «Страна Советов» во время перелета Москва – Нью-Йорк. Промежуточная посадка в Сиэтле для смены поплавков на колеса, 1929 год

Перелеты советских летчиков на самых разнообразных типах самолетов отечественного производства и конструкции были серьезным экзаменом и свидетельствовали о том, что наша техническая мысль и производственная квалификация по своему уровню не уступают западным.

Теперь встал вопрос о массовом серийном производстве самолетов и двигателей советской конструкции. Все созрело для того, чтобы широко развернуть строительство самолетов, моторов, приборов, производить новые авиаматериалы.

Проблема создания мощной авиапромышленности решалась во всей полноте.

Исполнение мечты

Спортивные самолеты. • «Де Хэвилленд-53». • Михаил Васильевич Фрунзе интересуется авиеткой. • «Воздушная мотоциклетка». • «Буревестник». • Мой первенец АИР-1. • Перелет Москва – Севастополь – Москва. • На одесских маневрах 1927 года. • Минводы – Москва без посадки на АИР-3. • АИР-4 в длительном полете. • Слушатель академии. • Инженер-механик воздушного флота.

Прогрессу авиации – борьбе за скорость, дальность, высоту полета, грузоподъемность – сопутствует непрерывное нарастание мощности двигателей.

Первые аэропланы начала нашего века имели моторы в 25–30 лошадиных сил. Но уже к середине второго десятилетия, когда самолет нашел широкое применение в мировой войне 1914 года, мощности авиадвигателей растут гигантскими скачками. На первых порах войну обслуживала авиация на моторах 40–60, а к концу ее – 250–400 лошадиных сил.

Прошел какой-нибудь десяток лет, и осенью 1927 года английский гидросамолет «Супермарин», установивший на международных авиационных состязаниях в Италии мировой рекорд скорости – 453 километра в час, имел уже 900-сильный мотор «Роллс-Ройс».

Понятно, что мощности военных аэропланов увеличиваются для достижения максимальной скорости, большего потолка полета и целого ряда других тактических качеств. Здесь экономичность эксплуатации и дешевизна машины не главное. Но такая область авиации, как авиационный спорт, нуждалась в экономичном легкомоторном самолете.

Получивший широкое развитие после Первой мировой войны почти во всех странах Европы авиационный спорт не мог удовлетвориться существовавшими к тому времени военными самолетами. Вот почему уже в начале 20-х годов возвращаются к самолетам с маломощными двигателями, стараясь улучшать их главным образом путем совершенствования аэродинамических качеств самолета.

Для снабжения сети аэроклубов и гражданских авиашкол нужны были самолеты недорогие, простые по конструкции, дешевые в эксплуатации. И вот стали появляться маленькие самолеты, с моторами 18, 30, 60, 100 лошадиных сил, которые как раз удовлетворяли этим требованиям.

Благодаря своей дешевизне, небольшим размерам, наличию двойного управления, максимальной простоте ухода, малому весу, скорости до 150–200 километров в час такие самолеты получили широкое распространение во всем мире.

Временем рождения маломощной авиации в СССР можно считать 1924–1925 годы, когда интерес к воздушному спорту, возбужденный массовым развитием планеризма, охватил широкий круг военных и авиационных работников.

Я помню, как летом 1925 года меня, моториста летного отряда, вызвал начальник летной части академии военлет Валентин Михайлович Зернов. Валентин Михайлович был отличным летчиком. Свое летное образование получил он в Англии в период Первой мировой войны и с тех пор сохранил спортивную жилку, летал на планерах и на английской авиетке «Де Хэвилленд-53». Эта авиетка, выписанная незадолго до того из Англии, передана была в наш летный отряд для изучения, а летали на ней сам Зернов и летчик Пионтковский. Я часами крутился около авиетки, все изучал и рассматривал новинку. Собственно, общий интерес к авиетке и сдружил нас, летчиков Зернова, Пионтковского и моториста меня.



Английская авиетка Де Хэвилленд DH.53. Машину построили для конкурса авиеток на приз газеты Daily Mail, состоявшегося в Лимпне, Кент, в октябре 1923 года

– Завтра приезжает предреввоенсовета и наркомвоенмор товарищ Фрунзе, – сказал мне Зернов. – Он хочет посмотреть английскую авиетку. Я поручаю вам давать ему объяснения...

Действительно, на другой день приехал Михаил Васильевич Фрунзе. Зернов отпрапортовал, как положено, а затем представил меня и предложил доложить наркому об авиетке.

Видя, что я робею, Михаил Васильевич поздоровался со мной за руку и с ободряющей улыбкой сказал:

– Ну, что же, покажите, что это за зверь такой – авиетка...

Он обошел вокруг самолетика, заглянул в кабину и задал несколько вопросов. Его интересовали различия между техникой пилотирования авиетки и боевого самолета, сравнительная экономичность эксплуатации, надежность двигателя. Уезжая, он сказал, что придает большое значение воздушному спорту, необходимому для подготовки летных кадров.

Вспоминая этот эпизод, не могу не сказать о том, что всего через 2 месяца на планерных состязаниях в Коктебеле Валентин Михайлович Зернов разбился насмерть. Он летал на планере «Красная Пресня», у которого в полете оторвались крылья...

Легкомоторная авиация развивалась в нашей стране с большими трудностями. Построенные у нас первые авиетки – «воздушные мотоциклетки», легкомоторные или маломощные самолеты, – несмотря на расчетные, конструктивные и производственные недостатки, все же летали, но полеты на них не носили систематического характера и были очень кратковременны.

Развитие маломощной авиации тормозилось главным образом отсутствием легких авиамоторов. Приходилось использовать старые, оставшиеся после Первой мировой войны моторы «Анзани» мощностью 35 лошадиных сил или переделывать 12-сильные мотоциклетные моторы «Харлей». Конечно, на таких моторах далеко не улетишь, но за неимением более подходящего летали и на них.

Первая советская авиетка конструкции военного летчика В.О. Писаренко была построена с мотором «Анзани» им лично на собственные средства. Хотя авиетка строилась в очень тяжелых условиях, почти без всякого расчета, на глаз, она неплохо летала.

Таким же двигателем «Анзани» оборудовал А.Н. Туполев свой первый самолет АНТ-1.

С мотоциклетным мотором «Харлей» построил В.П. Невдачин авиетку «Буревестник», совершившую несколько полетов на Московском аэродроме.

Это были первые робкие шаги наших конструкторов. Более уверенно и энергично взялись они за работу, когда Осоавиахим выписал из-за границы несколько моторов «Блекберн», «Бристоль-Черуб» и «Циррус» с мощностями соответственно 18, 30 и 60 лошадиных сил. Но все же работы носили у нас пока случайный характер.

Постройка легкомоторных самолетов производилась преимущественно в любительских кружках, руками энтузиастов – членов осоавиахимовских ячеек при заводах и школах – без соответствующего оборудования, инструмента. Так как многие смотрели на авиетку как на пустую забаву, то и средства отпускались мизерные. Приходилось пользоваться бракованными авиаматериалами и деталями старых военных самолетов. Отсутствие средств на выполнение мало-мальски разработанных и продуманных до конца чертежей приводило к тому, что, бывало, уже в процессе постройки предполагавшийся первоначально высокоплан превращался в низкоплан.

В 1926 году несколькими кружками в разных городах страны одновременно велась постройка легкомоторных спортивных самолетов. Первым из них был выпущен мой легкий двухместный самолет-биплан, названный по имени тогдашнего председателя ОДВФ А.И. Рыкова АИР-1, с мотором «Циррус». Как только выяснилось, что самолет обладает хорошими летными качествами, пилотируемый летчиком Пионтковским, он был отправлен в перелет по маршруту Москва – Харьков – Севастополь – Москва.



А.С. Яковлев у первого самолета своей конструкции АИР-1, 1927 год

История этого решившего мою судьбу самолета такова.

Увидев в 1924 году на состязаниях в Крыму свой планер в воздухе, я потерял всякий покой. Хотелось построить самолет. Решил сконструировать авиетку – одноместную воздушную мотоциклетку со старым, дореволюционным мотором «Анзани».

За советом и помощью пошел я к Владимиру Сергеевичу Пышнову. Он, так же как Ильюшин, учился в Военно-воздушной академии, оба они много возились со мной при постройке планера. Пышнов уже в ту пору слыл знатоком аэродинамики.

Владимир Сергеевич порекомендовал мне заняться постройкой двухместной авиетки с более сильным мотором.

– Такой самолет нужнее, чем одноместный, – сказал он, – его можно будет использовать для учебных полетов.

После длительных раздумий я в конце концов начал проектировать двухместную авиетку под английский мотор «Циррус». Это оказалось куда серьезнее и труднее, чем постройка планера. Пришлось основательно заняться теорией авиации, расчетом самолета на прочность, сопротивлением материалов и другими специальными науками. По журналам я следил за новейшими достижениями авиатехники, по мере возможности бывал на авиационных заводах, присматривался к производству и познакомился с кладбищем самолетов.

Там, где сейчас здание Центрального московского аэровокзала, в то время был овраг, наполненный разбитыми аэропланами. Машины, потерпевшие аварию, негодные к дальнейшему употреблению, сбрасывались в овраг. За полтора десятка лет здесь накопились обломки сотен самолетов самых различных конструкций.

Я с увлечением рылся в обломках машин и не столько подбирал готовые детали для своей авиетки, сколько изучал конструкции различных аэропланов.

Для начинающего конструктора это был настоящий университет, хотя и своеобразный. Меня интересовал поломанный аэроплан, важно было понять характер поломки. Я задумывался над причинами разрушения, над слабыми местами деталей.

Расчеты и составление чертежей авиетки заняли около года. Когда вся эта работа была закончена и проект утвердила техническая комиссия Осоавиахима, на постройку самолета отпустили деньги.

Авиетку строили механики, мои товарищи по летному отряду академии во главе с Батей – Демешкевичем и мастера с авиазавода.

Восемь месяцев сооружалась машина. За это время я совершенно измучился. Работать над авиеткой приходилось во внеслужебное время. Днем – в эскадрилье на аэродроме, а после 5 и до 11 часов вечера занимался своим самолетом. Приходилось быть не только конструктором, но и чертежником, казначеем, администратором. Но как работа ни изматывала, она доставляла большое удовлетворение.

Во всяком новом деле, когда не исключен известный риск, есть доброжелатели и недоброжелатели. У меня были верные доброжелатели – Пышнов, Ильюшин и другие товарищи, которые поддерживали своим опытом и добрым словом; однако нашлись и такие, которые, то ли из личного недружелюбия, то ли просто из-за плохого характера, хотели помешать работе, посеять во мне неуверенность.

Начальник учебного отдела академии К.Я. Баранов как-то вечером подошел ко мне и начал такой разговор:

– Думается, товарищ Яковлев, вы не имеете никаких оснований для того, чтобы строить самолет. У вас нет ни образования, ни опыта. А ведь вам отпустили большие деньги для постройки. И потом, не забывайте, что в самолет должен будет сесть человек. Где у вас уверенность, что летчик не разобьется? Я бы на вашем месте отказался от этой затеи. Имейте в виду, она может плохо кончиться...

Мне стало очень обидно. Конечно, я не кончал Академии воздушного флота, но сколько ночей просидел над учебниками и книгами! Сколько передумал!

Машина строилась в большом зале лабораторного корпуса, в бывшем ресторане Скалкина, где теперь клуб академии. Через этот зал постоянно проходили слушатели и преподаватели академии и с интересом наблюдали за нашей работой. Некоторые останавливались, подолгу рассматривали детали и задавали вопросы.

Один из слушателей написал заявление в Осоавиахим: дескать, деталь узла крепления крыльев рассчитана, по его мнению, неточно, неправильно и что в полете она развалится. Мне этот слушатель не сказал ни слова, а сразу решил «разоблачать».

Я был обескуражен. Зашевелились сомнения, возникла неуверенность в прочности конструкции самолета. «В самом деле, – думал я, – критикует студент старшего курса академии, человек, уже имеющий знания. Но прав ли он?»

Решил пойти к Пышнову. Владимир Сергеевич проверил расчеты, внимательно во всем разобрался и дал письменное заключение о том, что он ручается за прочность самолета. Это оказало решающее влияние на судьбу авиетки. Очень благожелательно отнеслись к моей работе начальник академии С.Г. Хорьков и комиссар Я.Я. Анвельт. Мне была предоставлена возможность закончить работу.

К 1 мая 1927 года самолет был готов, и мы перевезли его на аэродром. Первый пробный полет назначили на 12 мая.

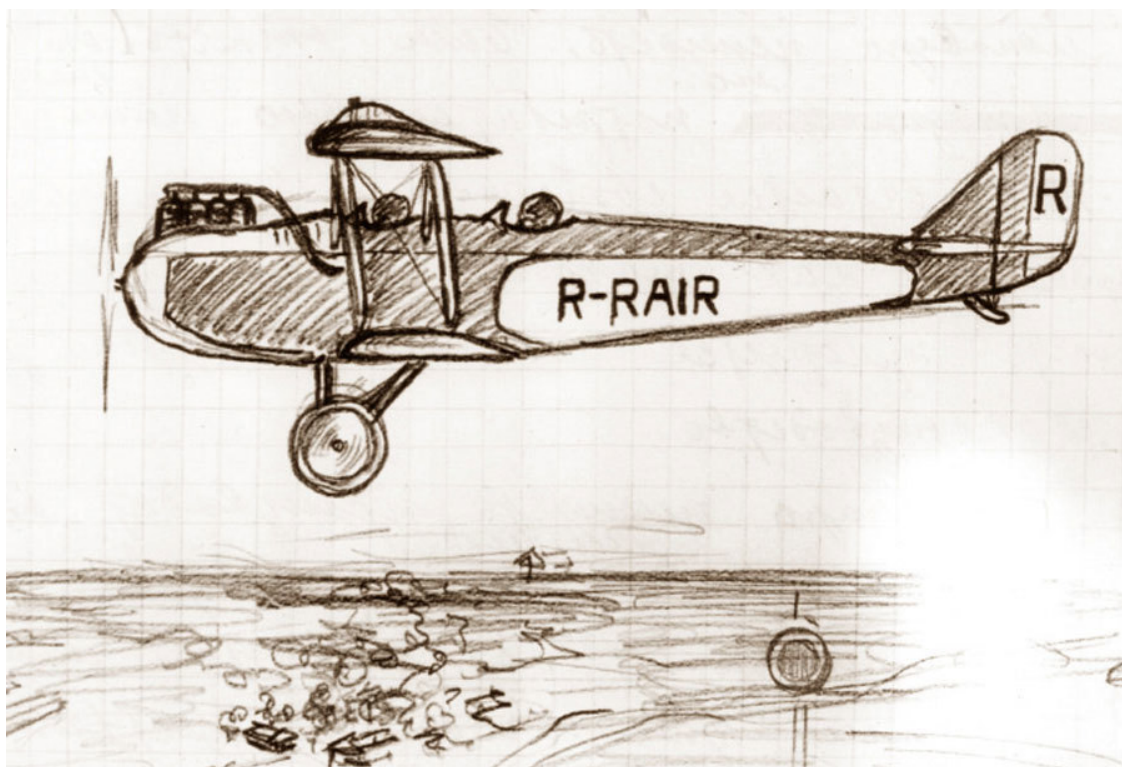


Рисунок летящего самолета АИР-1, выполненный А.С. Яковлевым

В день испытания на летном поле собралось много народу. Самолетик произвел на всех хорошее впечатление: маленький, белый, сверкающий на солнце свежей лакировкой. Почти никто не сомневался в том, что он полетит.

Летчик Пионтковский сел в кабину. Наступил решительный момент и для машины, и для меня. После пробы мотора Пионтковский сделал пробежку по земле, чтобы узнать, как самолет слушается рулей. Потом вырулил на старт. Стартер махнул флажком – можно лететь.

Полный газ! Самолет трогается с места, катится по траве и легко отрывается от земли. Машина уходит все выше и выше. Потом летчик делает несколько кругов над аэродромом и благополучно садится. Все меня поздравляют, обнимают, жмут руки, желают успехов. Я чувствую, что сдал экзамен на конструктора. Мне казалось, что это самый счастливый день в моей жизни. Мог ли я тогда думать, что таких счастливых дней будет еще много-много!..



А.С. Яковлев у самолета АИР-1 после успешных испытаний, 1927 год

После первого полета производились летные испытания самолета в течение двух недель. Он летал очень хорошо: был устойчив, прост в управлении, и мы с Пионтковским внесли предложение о проведении спортивного перелета Москва – Харьков – Севастополь – Москва. Я решил участвовать в перелете в качестве пассажира.

Когда наше предложение обсуждалось на комиссии по большим советским перелетам, председатель ее – С.С. Каменев никак не хотел давать согласия на полет. Нас с Пионтковским считали безумцами. Как можно лететь в Севастополь на какой-то авиетке, да еще вдвоем? Всех смущало кустарное производство самолета, построенного кружком мотористов при Военно-воздушной академии. И все же после долгих сомнений перелет был утвержден и вылет назначен на 9 июня 1927 года.

Подготовка заняла много времени, каждую мельчайшую деталь мы проверяли, все приборы испытывали как в воздухе, так и на земле. Главное внимание обращали на мотор, от которого зависел успех всего дела. Долгие часы пришлось провозиться над ним, пока мы уверились в его надежности. Мотор работал точно и четко.

9 июня. 1 час ночи. Еще совсем темно. Ночь холодная, пробирает дрожь. Открываем ангар и выводим нашу белую птицу АИР. Подъезжают на автомобилях представители от Осоавиахима, корреспонденты газет, провожающие. Механики молчаливо делают последние приготовления, осматривают важнейшие части и пробуют мотор.

Пионтковский получает сведения о погоде на маршруте. Они весьма неутешительны. Оказывается, кругом дожди и грозы. После короткого совещания все же решаем лететь.

Надеваем комбинезоны, шлемы, очки и садимся в самолет. Я волнуюсь, сижу в кабине и не слышу, о чем говорит в напутственном слове секретарь комиссии по перелетам.

Небо сереет, и на горизонте между облаками возникают белые просветы. Гляжу на часы – ровно 2. Пора! Говорю пилоту:

– Готово?

– Все в порядке.

Обычное:

– Контакт.

– Есть контакт. – И, кроме шума мотора, я уже ничего не слышу.

Вижу, как улыбаются провожающие и машут руками. Мотор прибавил оборотов, и мы, покачиваясь и подпрыгивая на неровностях аэродрома, порулили на старт.

Отойдя метров триста, развернулись. Полный газ! Самолет еще некоторое время мягко прыгает и наконец, оторвавшись от земли, плавно набирает высоту. Мотор ревет, и винт, бросая в лицо ключья сырого воздуха, врезается в предрассветный туман. Под нами спящая Москва как бы покрыта кисеей, тускло мерцают огни, никакого движения. Черную ленту напоминает извивающаяся Москва-река.

Я внимательно рассматриваю медленно плывущую под нами местность и замечаю, что мы вышли на Курскую железную дорогу. Внизу змеей чернеет товарный поезд, похоже, что стоит на месте, и только по стелющемуся за ним белому хвосту дыма видно, что и он движется.

Над Серпуховом Пионтковский положил мне на плечо руку и кивком головы указал на серевшие перед нами тучи и сплошную пелену дождя. Скоро почувствовал на лице колючие капли. Еще минута – и мы окружены облаками и дождем. Пробуем обойти грозу сбоку – ничего не выходит: откуда ни зайдешь, везде дождь и низкие облака. Земля виднеется все хуже и хуже, никакой надежды на просветление. Ужасно неприятно, неужели перелет не удастся?

Вдруг чувствую крутой вираж. Оборачиваюсь к Пионтковскому, он разочарованно качает головой: ничего, мол, не поделаешь, возвращаемся обратно. Через 40 минут благополучно вернулись на Московский аэродром. Так кончилась наша первая попытка...

Вторично мы вылетели через три дня, дождавшись более подходящей погоды.

Опять старт в 2 часа ночи. Все идет очень хорошо. Погода чудесная. Мотор работает идеально, жужжит, как швейная машина.

Никакие награды не сравнить с чувством удовлетворения, испытываемым в воздухе на машине, которая вся, до последнего болтика, является плодом твоей мысли.

Приближаемся к Туле. Я люблюсь восходом солнца, которое поднимается над горизонтом очень быстро. Солнечные лучи, отражаясь от лакировки крыльев, слепят глаза. Понемногу пробуждается земля. Мы уже подходим к Курску, когда впереди снова облачная преграда. Через несколько минут, как и в первый раз, купаемся в облаках. Чтобы не потерять землю, спускаемся ниже – под облака. Накапывает дождик. Чем дальше, тем облака все ниже и ниже. Неужели не долетим?

Опускаемся к самой земле, идем на высоте 50–70 метров. Летим так низко, что стадо овец, встретившееся по пути, в испуге разбегается. Пролетая над деревнями, ясно видим людей с удивленно задранными головами. Около какой-то деревни ребяташки пытались попасть в нас камнями и палками. Скорость самолета, на большой высоте незаметная, теперь чувствуется весьма основательно. Мелькают дома, деревья, пашни...

Начинается сильнейшая болтанка. Самолет кидало во все стороны так, что меня даже подбрасывало с сиденья. Я побаивался, как бы не развалилась наша машина: мы летели без парашютов, которые тогда были еще редкостью. К счастью, до Харькова оставалось не больше 50–60 километров, минут двадцать-тридцать полета.

Почти у самого Харькова мотор, работавший прекрасно, вдруг забарахлил: очевидно, дождевые капли попали в карбюратор. Пионтковский не растерялся, дал полный газ, воду прососало, и мотор заработал опять ровно и четко. Через пять минут, пробыв в воздухе пять с половиной часов, мы сели на Харьковский аэродром.

Неизвестно откуда набежал народ. Фотографы, корреспонденты стали наперебой расспрашивать: «Что?», «Как?», «Кто из вас конструктор?», «Кто летчик?» Поздравляли, фотографировали и... удивлялись.

Механик принял от нас машину для подготовки ее в дальнейший путь, а мы пошли отдыхать.

Через 4 часа опять в воздухе. Погода разгулялась, воздух спокойный, и на высоте 600 метров самолет отсчитывает по 135 километров в час.

После 4 часов полета показалась зеркальная поверхность голубого моря, пролетели Перекоп. Над соляными озерами вновь сильно болтало, несмотря на хорошую погоду. Еще немного – и виден Севастополь.

Когда самолет коснулся колесами земли, мы облегченно вздохнули. Цель достигнута, перелет удался. В Севастополе также очень удивлялись, как это на такой птичке два взрослых человека за 10 часов 30 минут проделали путь в полторы тысячи километров.

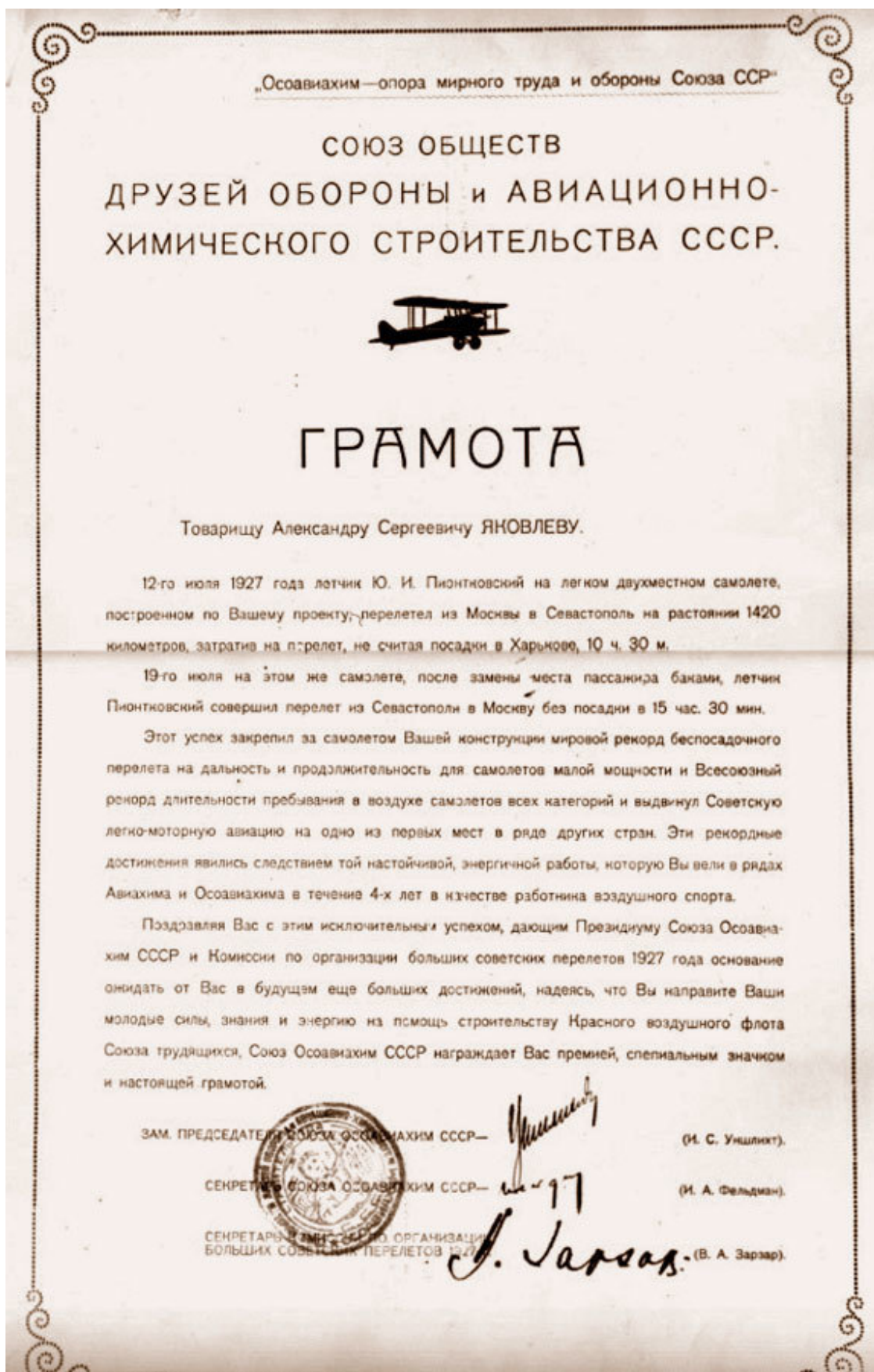


Самолет АИР-1 во время перелета Москва – Севастополь. Рисунок А. Жирнова

Мы порядком устали, поэтому, передав машину на попечение механиков, сейчас же выкупались в море и отправились отдыхать.

Обратно Пионтковский полетел один. Вместо пассажира во второй кабине был установлен заготовленный еще в Москве дополнительный бачок для бензина, который обеспечил ему беспосадочный полет Севастополь – Москва за 15 часов 30 минут.

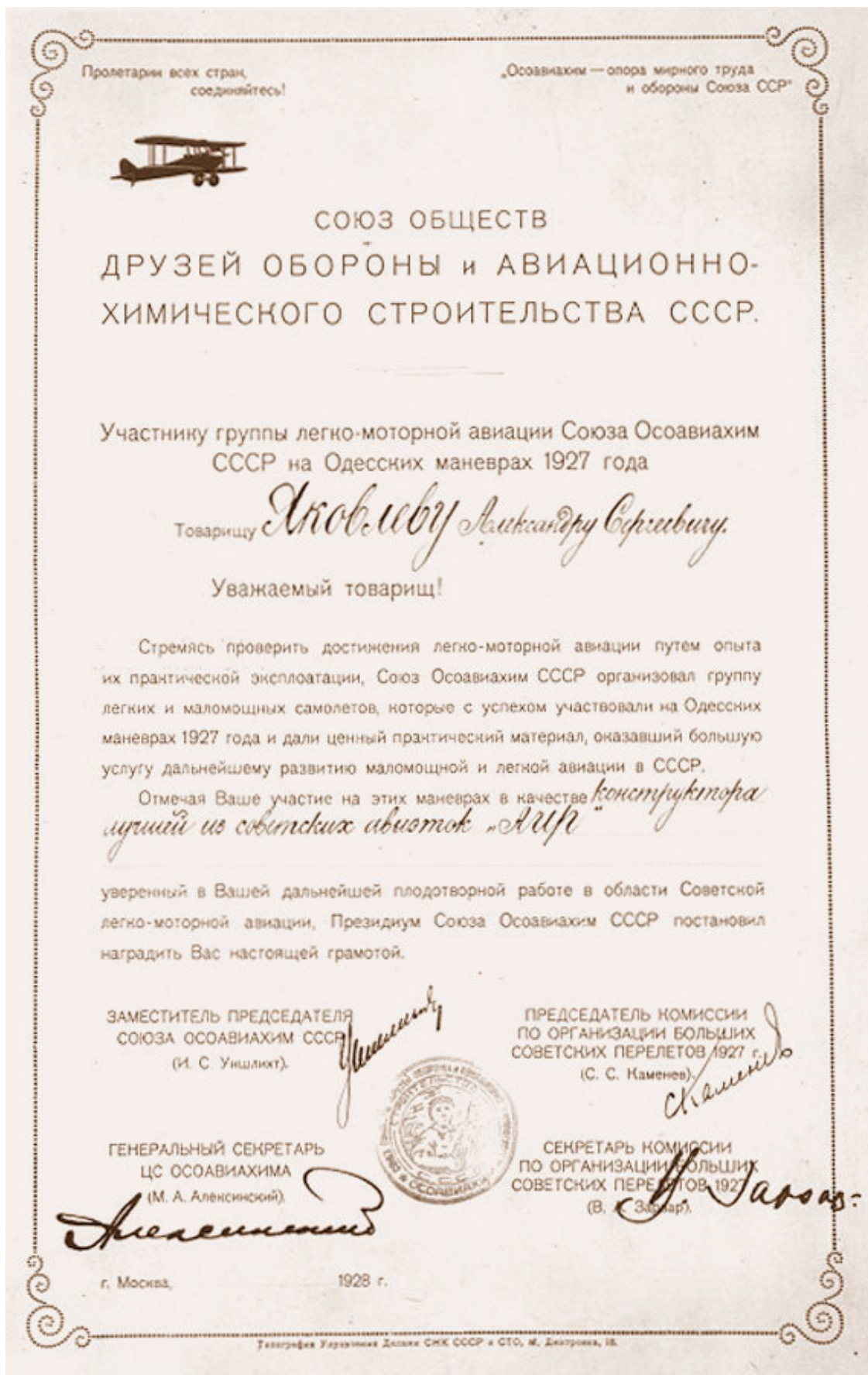
Такой перелет являлся в то время двойным мировым рекордом для спортивных самолетов: на дальность полета без посадки – 1420 километров и на продолжительность – 15 часов 30 минут. В награду за перелет нам выдали денежную премию и грамоты.



Грамота Союза ОСОАВИАХИМ СССР, которой был награжден А.С. Яковлев за разработку самолета АИР-1, совершившего рекордные перелеты Москва – Севастополь и Севастополь – Москва

Но самой большой наградой было другое: меня за хорошую конструкцию самолета приняли в Академию воздушного флота. Исполнилась давняя и самая заветная моя мечта.

Уже слушателем академии я вместе с Пионтковским на своем АИР-1 принимал участие в одесских маневрах Красной Армии осенью 1927 года.



Грамота Союза ОСОАВИАХИМ СССР, которой был награжден А.С. Яковлев за участие самолета АИР-1 в одесских маневрах осенью 1927 года

После севастопольского перелета и участия в одесских маневрах к легкомоторным самолетам стали относиться с уважением. Каждая вновь выпускаемая авиетка встречала теперь интерес и здоровую критическую оценку.

В период с 1927 по 1929 год было построено еще несколько авиеток в Москве, Ленинграде, Киеве, Харькове и других городах.

А я тем временем спроектировал двухместный моноплан АИР-3 с 60-сильным мотором «Вальтер». Строился он на средства, собранные пионерами, на заводе «Авиароботник» и был назван «Пионерская правда». Летом 1929 года АИР-3 вышел на аэродром. Его признали весьма удачным.



У самолета АИР-3 летчик Д.А. Кошиц (справа) и механик Б.Н. Подлесный, которые обслуживали на нем VI Всесоюзные планерные состязания в 1929 году



Начальник Центральной планерной школы А.А. Сеньков (третий справа) со своей супругой – первой планеристкой страны Е.А. Грунауэр (вторая справа) – и другими участниками VI Всесоюзных планерных состязаний у самолета АИР-3, 1929 год

Испытания АИР-3 и ряд тренировочных полетов были закончены 17 августа 1929 года. После того как налет составил около 15 часов, сочли возможным пустить «Пионерскую правду» в перелет.

26 августа, в 4 часа утра, авиетка под управлением моих товарищей – слушателей Военно-воздушной академии летчиков Филина и Ковалькова при запасе горючего на 14 часов поднялась с Московского аэродрома для беспосадочного полета по маршруту Москва – Минеральные Воды протяжением 1750 километров. Погода была благоприятной, и летчики намеревались выполнить задание за 12 летных часов.

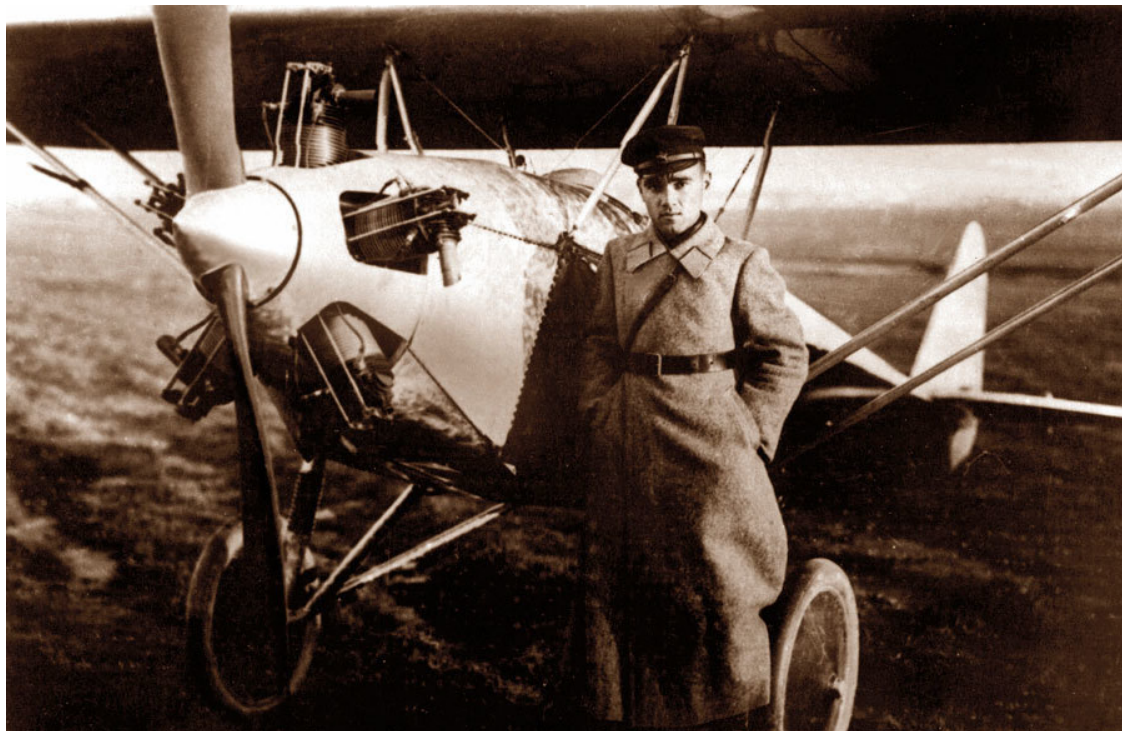
Однако из-за неисправности бензосистемы произошла задержка, поэтому в Минводы прибыли лишь 31 августа. 6 сентября, в 4 часа 7 минут, «Пионерская правда» с полностью заправленными баками вылетела в Москву. Ровно через 3 часа прошли над Ростовом, через 6 часов 50 минут – над Воронежем, через 9 часов 8 минут – над Тулой и через 10 часов 23 минуты полета опустились на Московском аэродроме. Таким образом, без посадки расстояние в 1750 километров было пройдено со средней скоростью 170 километров в час. Этим полетом Филин и Ковальков установили два мировых рекорда для двухместных маломощных самолетов: на дальность без посадки и на среднюю скорость на дистанции 1750 километров.

1929 год был отмечен появлением еще трех легких самолетов.

Инженер В.Б. Шавров создал легкую амфибию Ш-2 с мотором Вальтер». Ш-2 перелетела из Ленинграда в Москву, взлетев с воды и приземлившись на сухопутном аэродроме. Эта прекрасная машина впоследствии строилась в большой серии и нашла широкое применение в народном хозяйстве.

Этим же летом испытывалась новая одноместная авиетка Г-1 с мотором «Блекберн» конструкции известного летчика-планериста В.К. Грибовского. Авиетка Г-1 обнаружила отличные качества.

Итак, молодые советские конструкторы показали, что они способны создавать спортивные самолеты. Но развитие легкомоторной авиации по-прежнему сдерживалось отсутствием легких отечественных моторов. Учитывая это, Осоавиахим выписал из-за границы несколько моторов «Вальтер» в 60 и 80 лошадиных сил, под которые построили несколько новых конструкций. В их числе – три моих самолета типа АИР-4 с 60-сильным «Вальтером».



А.С. Яковлев у самолета АИР-4. Внешне он отличался от АИР-3 наличием безопасного шасси с резиновыми амортизаторами



У самолета АИР-4 (слева направо): Б.Н. Подлесный, Ю.И. Пионтковский и А.С. Яковлев



А.С. Яковлев у самолета АИР-4

На новых самолетах АИР-4 в октябре 1930 года Осоавиахим организовал два круговых перелета. Один из них, дальностью в 3650 километров, по маршруту Москва – Киев – Одесса – Севастополь – Москва, выполнил Юлиан Иванович Пионтковский.

Перелеты наглядно показали достижения нашей маломощной авиации. Можно было считать, что первый испытательный этап, явившийся пробой сил, пройден успешно. Но так думали не все.

Некоторые руководящие деятели авиации считали, что нужно ввезти из-за границы несколько типов легких самолетов и у нас их скопировать. Это была ошибочная точка зрения, ибо многие наши авиетки и легкие самолеты по своим летным качествам и конструктивной разработке не уступали иностранным.

В 1926–1930 годах я трудился с огромным напряжением всех сил. Ведь одновременно с общественной конструкторской работой, испытаниями, перелетами шла и моя учеба в академии. Учился я успешно именно потому, что пришел в стены академии не юнцом-школьни-

ком, а человеком с каким-то жизненным опытом, уже проработав четыре года в практической авиации – в мастерских, на аэродроме, участвуя в перелетах и на маневрах.

Никогда не жалею о том, что не сразу поступил в вуз и получил диплом на четыре года позже своих сверстников. Я приобрел опыт работы в коллективе, а став инженером, знал не только, как спроектировать деталь самолета, но и как ее сделать на верстаке или на станке и как она будет вести себя на самолете. Считаю, что каждый инженер должен проходить такую школу по своей специальности. Недаром в старое время инженеры путей сообщения по окончании института должны были иметь довольно длительный стаж практической езды на паровозе, поработать кочегаром, затем машинистом, а там служба была не легче, чем у нас на аэродроме.

На первых курсах академии, где проходили общетеоретические предметы – математику, физику, механику, ничего специально самолетного не было, а я так пристрастился к конструкторской работе, меня так тянуло к ней, что, несмотря на большую учебную нагрузку, продолжал заниматься конструированием, постоянно бывал на авиазаводах и, конечно, на аэродроме.

В первый год пребывания в академии я сконструировал маломощный самолет АИР-2 с немецким 80-сильным мотором «Сименс». Он был установлен на поплавки, летал в Парке культуры и отдыха, поднимаясь с Москвы-реки. На втором курсе – вышеописанные АИР-3 и АИР-4. В последний год учебы мной был спроектирован четырехместный пассажирский самолет – «воздушный автомобиль» – АИР-5, построенный уже после окончания академии.



А.С. Яковлев готовится к запуску мотора «Сименс» на своем первом гидросамолете АИР-2С

На третьем и четвертом курсах читались строительная механика аэроплана, аэродинамика, расчет на прочность, двигатели внутреннего сгорания и целый ряд других дисциплин. Учиться стало интереснее, эти науки имели прямое отношение к проектированию и постройке самолета, были близки и знакомы. В качестве учебных работ по этим специальным предметам преподаватели давали отдельные задачи и проекты по моим же самолетам: например, если

для зачета требовалось сделать расчет самолета на прочность, мне засчитывали расчет уже сконструированного мной самолета.

В академии я вновь встретился с моим учителем – Владимиром Сергеевичем Пышновым. Он уже был преподавателем аэродинамики. Ко мне он относился все так же внимательно и по-прежнему помогал в работе.

В апреле 1931 года я окончил академию по первому разряду. Торжественный выпуск состоялся в Кремле.

События этого значительного дня помню очень отчетливо.

Нас, выпускников, построили во дворе Петровского дворца. Начальник академии обошел ряды, проверяя выправку и обмундирование каждого. Затем расселись по машинам и поехали.

У ворот Кремля выстроились по двое и строем пошли к Большому Кремлевскому дворцу.

Впервые в жизни я увидел знаменитые царь-пушку и царь-колокол.

С восхищением вступили мы в Кремлевский дворец, поднялись по широкой мраморной лестнице и вошли в громадный белый Георгиевский зал. Он сверкал и переливался многочисленными огнями. Мы были построены в две шеренги.

Раздалась команда:

– Равняйся! Смирно!

Мы быстро подравнялись, вытянулись и замерли. На хорах оркестр заиграл «встречу», и в зал вошли М.И. Калинин и К.Е. Ворошилов в сопровождении нескольких высших командиров Красной Армии.

В полной тишине был зачитан приказ о выпускниках. После этого Михаил Иванович Калинин поздравил нас с окончанием академии и вступлением в семью командиров Красной Армии. Наше напряжение вылилось в восторженные крики «ура».

Распахнулись двери другого зала, торжественного, отделанного золотом, где в виде громадной буквы «П» стояли накрытые столы. Мы расселись по местам. Под гром оваций в зал входили руководители партии и правительства. Вместе с ними провели мы этот праздничный вечер.

Я шел из Кремля счастливый.

Признание

Путевка отдела кадров. • «Седьмой ангар» на заводе Авиароботник». • «Подпольное КБ». • «Воздушный форд». • АИР-7 – самый быстроходный самолет. • Последствия одной ошибки. • За помощью в ЦК. • На даче у Рудзутака. • Кроватная мастерская. • Мои машины в большой серии.

По окончании академии в 1931 году я был направлен на завод имени Менжинского. Здесь работала сильная группа авиационных инженеров во главе с конструкторами Дмитрием Павловичем Григоровичем и Николаем Николаевичем Поликарповым.

Григорович, Поликарпов и еще несколько старых специалистов были осуждены по обвинению во вредительстве и находились на тюремном положении. Однако им предоставили возможность работать. Они жили и работали в таинственном «седьмом ангаре», приспособленном под внутреннюю тюрьму.

Кроме них на заводе работали вольнонаемные конструкторы, которыми руководили С.А. Кочеригин, А.Н. Рафаэлянц, а позже С.В. Ильюшин.

Все это учреждение называлось ЦКБ (Центральное конструкторское бюро) и находилось в ведении технического отдела ГПУ под непосредственным руководством начальника отдела Горянова и директора завода Пауфлера.

Организация была многолюдная и беспорядочная, расходы большие, а отдача слабая. Только Поликарпов работал блестяще и дал за 1930–1934 годы истребители И-5, И-15, И-15 бис и И-16, а Ильюшин в 1936 году построил ЦКБ-4 (ИЛ-4). Следует заметить, что после первых же полетов И-5 Поликарпов, Григорович и другие заключенные были освобождены.



Истребитель И-5 конструкции Н.Н. Поликарпова и Д.П. Григоровича на Центральном аэродроме имени М.В. Фрунзе. В кабине самолета прославленный летчик И.У. Павлов. Первоначально самолет назывался ВТ-11 («Внутренняя Тюрьма одиннадцать»)

В стране тогда было два крупных конструкторских центра, занимавшихся строительством новых самолетов: один ЦКБ, о котором я уже сказал, и другой – ЦАГИ, возглавлявшийся Андреем Николаевичем Туполевым. Его ближайшими помощниками были Александр Александрович Архангельский, Владимир Михайлович Петляков и Иван Иванович Погосский.

В ЦКБ занимались созданием самолетов легкого типа, в основном истребителей, разведчиков, штурмовиков, а в ЦАГИ тяжелых: бомбардировщиков, транспортных, пассажирских.

Из отдела кадров завода, куда явился я с путевкой Глававиапрома, меня направили на переговоры к руководителю одной из конструкторских бригад Сергею Александровичу Кочеригину. С ним я был знаком раньше.

Сергей Александрович, в прошлом морской офицер, весьма почтенной внешности интеллигент с холеными рыжими бачками, которые он время от времени любовно поглаживал, усадил меня в кресло и стал соблазнять перспективами работы в его конструкторской бригаде. Он предложил заняться проблемой убирающегося в полете шасси. Тогда это было новшество, еще ни на одном самолете у нас не осуществленное. Кочеригин уже хорошо знал меня как конструктора и старался получить мое согласие на работу в его бригаде.

Согласиться с его предложением – значит обречь себя на работу узкого специалиста, а меня тянуло к конструкторской деятельности широкого диапазона, поэтому я не постеснялся огорчить Сергея Александровича и наотрез отказался.

На другой день директору завода Пауфлеру я объяснил причины отказа работать у Кочеригина и попросил направить на производство рядовым инженером. Здесь я мог как следует изучить работу цехов, цеховое планирование, технологию, знание которых так ценно для конструктора.

Пауфлер сразу дал свое согласие, и я начал работать инженером-прорабом. Как потом оказалось, я принял совершенно правильное решение, так как за короткий срок постиг премудрости, необходимые каждому конструктору, чтобы знать, как претворяются в производстве – на станке, на верстаке, в стапеле – его идеи, выраженные в чертежах, на бумаге.

Одновременно с выполнением прямых служебных обязанностей я продолжал трудиться над проектами новых спортивных и легкомоторных самолетов, средства на которые отпускал Осоавиахим, и до поздней ночи пропадал на заводе. Рабочие по моим чертежам во внеурочное время за особую плату по счетам, представлявшимся в Осоавиахим, изготавливали детали новых самолетов.

Завод имени Менжинского – большое предприятие. И вот в течение двух-трех лет по разным углам незаметно вырастали одна за другой машины АИР-5, АИР-6 и АИР-7.

Самолет АИР-5, так называемый «воздушный форд» – моноплан с пятиместной, автомобильного типа кабиной, был оснащен американским двигателем «Райт» мощностью 220 лошадиных сил. Машина всем очень нравилась. Впоследствии мы ее показывали даже некоторым членам правительства. Но двигатель «Райт» был уникальным, единственным экземпляром в Советском Союзе, выписанным в качестве образца, и поэтому машина оказалась бесперспективной. Однако схема самолета была очень заманчивой, и я решил повторить ее под серийный отечественный 100-сильный двигатель М-11 с уменьшенной полезной нагрузкой. Это был самолет АИР-6. Он имел кабину, рассчитанную на трех человек: летчика и двух пассажиров. После испытаний машина получила широкое признание. Это был мой первый самолет, принятый в серийное производство.



Самолет АИР-5 с мотором Райт «Уирлвинд» J-4А во время испытаний в НИИ ГВФ, весна 1932 года

Наконец, таким же порядком, как два предыдущих, был построен и самолет АИР-7 с серийным отечественным двигателем М-22.

Такой же мотор стоял и на истребителе И-5. Этот одноместный истребитель-биплан, созданный под руководством Григоровича и Поликарпова, первоклассный самолет того времени, развивал максимальную скорость – 280 километров в час и обладал отличной маневренностью.

Мне сначала казалось, что И-5 – недостижимый идеал конструкторского мастерства. Я внимательно и долго присматривался к самолету и, хотя он мне очень нравился, решил, что с тем же мотором, М-22 мощностью 480 лошадиных сил, можно построить машину с еще большей скоростью за счет более совершенной аэродинамики.

И-5 был бипланом, а биплан обладает большим по сравнению с монопланом лобовым сопротивлением. На моноплане с таким же мотором можно получить более высокие летные качества. И я задался целью построить моноплан, причем двухместный, который бы развивал скорость не менее 300 километров в час.

Опасаясь, что мои выводы могут быть ошибочными, посоветовался со специалистами. Но все оказалось в порядке.

Разработав эскизный проект самолета, я на технической комиссии доказал, что при моторе М-22 двухместный моноплан достигнет скорости 320 километров в час. Проект утвердили. Осоавиахим отпустил средства на постройку. Мне удалось заразить ближайших

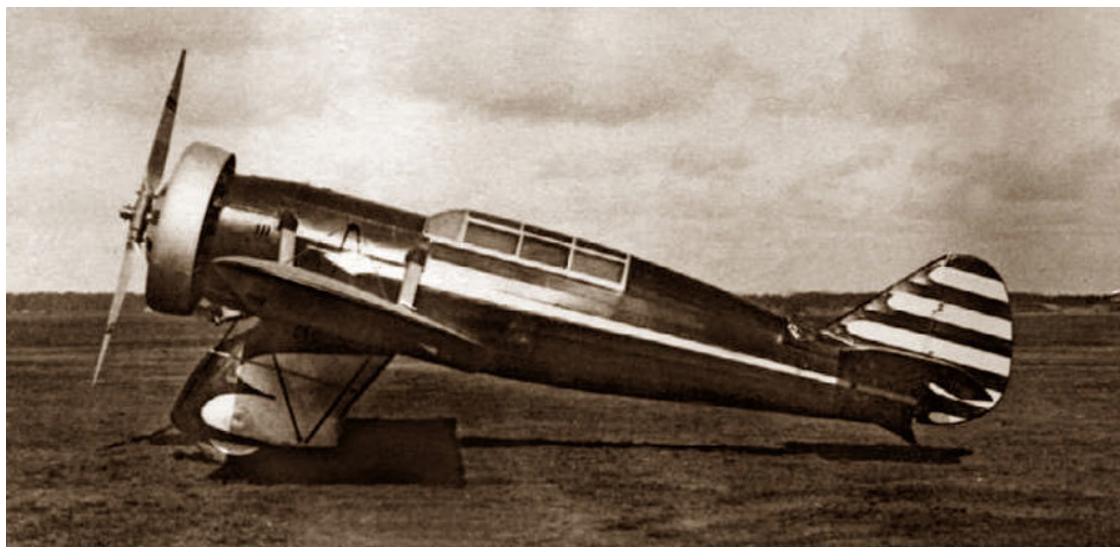
своих помощников мечтой о создании совершенно нового по схеме и самого быстрого в нашей авиации самолета. И скоро сплотился дружный коллектив молодых инженеров и рабочих.



Первая группа конструкторов КБ А.С. Яковлева, расположившаяся на антресолях столярного цеха завода № 25 (филиал завода № 39). Эта группа в дальнейшем составила основное ядро ОКБ-115. Слева направо (сидят): В.В. Барсуков, С.Д. Трефилов, И.С. Иванович, Н.Д. Савицкий; (стоят): В.В. Алексеев, Г.С. Леканов, В.И. Чубуков, Г.В. Седельников, Е.Г. Адлер, В.Н. Ефимов, П.А. Беляев, К.В. Синельщиков, В.А. Стаурин, 1932 год

Мы разработали чертежи самолета и приступили к делу. Правда, работа велась полукустарно. У нас не было ни помещения, ни оборудования по той причине, что постройка нашего самолета не являлась плановой для завода и производилась, так сказать, полулегально. Но в цехах завода все нам старались помочь, чем можно.

Когда АИР-7 был собран, появление его на аэродроме в конце лета 1932 года произвело сенсацию и все, начиная от директора завода, только руками разводили: как удалось столь быстро и незаметно для начальства выстроить такую машину?



Самолет АИР-7 с мотором М-22 на аэродроме перед началом испытаний

Рождение АИР-7 привлекло к себе большое внимание, с одной стороны, руководящих работников промышленности и Военно-Воздушных Сил, которые отнеслись к нему с большим интересом, с другой стороны, руководителей завода и конструкторского бюро, увидевших в машине опасного конкурента.

Все было бы хорошо, если бы с АИР-7 не случилась авария, о которой речь будет дальше.

Испытание самолета опять проводил шеф-пилот Юлиан Иванович Пионтковский. Этот прекрасный летчик обладал всеми качествами испытателя. Смелый и вместе с тем осторожный, он всегда был очень спокоен перед полетом.

Мы условились с Пионтковским, что, если он почувствует в первом полете хотя бы малейшую неисправность машины или увидит, что самолет ведет себя ненормально, он сейчас же произведет посадку, не делая обычного круга над аэродромом.

Чтобы не привлекать любопытных, мы решили испытывать машину в воскресенье рано утром. В назначенное время собрались на аэродроме те немногие, кто должен был присутствовать при первом полете. Я крепко пожал руку Юлиану Ивановичу и отошел в сторону.

Летчик сел в переднюю кабину самолета. Вместо пассажира во второй кабине был закреплен груз в 80 килограммов весом.

Запустили мотор. Юлиан Иванович тщательно его опробовал, сделал на самолете несколько пробежек по земле, потом оторвался на два-три метра, пролетел около километра, потом снова приземлился, подрулил к линейке и сказал:

– Все в порядке! Можно лететь?

Я утвердительно махнул рукой. Прямо с места летчик дал полный газ. Мотор заревел. Самолет рванулся вперед, очень быстро оторвался от зеленого ковра летного поля и пошел в воздух. Мы следили, затаив дыхание. Набрав высоту метров триста, самолет развернулся, сделал над аэродромом один круг, другой, третий, четвертый... Чем больше кругов делал летчик, тем легче становилось на душе. Значит, все в порядке.

Наконец самолет пошел на посадку. Счастливые, довольные, мы побежали ему навстречу. Пионтковский высунулся из кабины и сделал знак отлично! А когда он вышел, все бросились к нему, подхватили и начали качать. Так обычно всегда завершается испытание нового самолета, конечно, если все обходится хорошо.

Потом я спросил Юлиана:

– Скажите искренне, что вы думаете о самолете?

– Замечательная машина! Я не сомневаюсь, что она даст больше 300 километров в час, – ответил он.

Это меня очень обрадовало. Я решил сам полетать и проверить скорость.

На другой день мы с Пионтковским поднялись в воздух. Я просил его дать машине самую большую скорость, какую только можно. Юлиан набрал необходимую высоту и, переводя машину в горизонтальный полет, крикнул:

– Ну, теперь следите!

Я и так не спускал глаз с показателя скорости. Вижу, как стрелка прибора со 180–190 переползает на 200, 240, 250, 270, 290, 300... Не отрываясь, смотрел я на прибор и ждал, когда стрелка остановится. А она шла все дальше и дальше... 310, 320, 330. И наконец остановилась. Я был взволнован и горд. Моя машина показала скорость 330 километров!

Значит, удалось создать один из самых быстроходных самолетов.

Только после того, как стрелка указателя скорости остановилась, я стал наблюдать за поведением отдельных частей самолета при такой небывалой по тому времени скорости. Все было в порядке: никаких вибраций, никаких подозрительных тресков и шумов. Мощно и четко ревел мотор. Значит, наши расчеты и предположения вполне оправдались: моноплан показывает разительные преимущества по сравнению с бипланом.

В это время Пионтковский повернулся ко мне, и я увидел его улыбающееся, чудесное лицо. Я готов был прямо в самолете расцеловать своего друга.

Мы благополучно приземлились и вышли на аэродромное поле, чувствуя себя чемпионами скорости.

Первые полеты машины произвели большое впечатление. Командование Военно-Воздушных Сил пожелало посмотреть наш самолет в полете.

В тот день с утра стояла плохая погода, моросил дождик, и, когда приехали военные, долго совещались, стоит ли машину выпускать в полет. Наконец решили, что можно.

Пионтковский сел в самолет на свое место и опробовал мотор. Пассажиром во второй кабине был Лев Павлович Малиновский, заместитель председателя Осоавиахима, большой энтузиаст авиации, обаятельный человек, много нам помогавший.

После короткого разбега самолет легко оторвался от земли, набрал высоту 150–200 метров, над Петровским парком развернулся и на полной скорости низко промчался над присутствующими. Я был в страшном напряжении.

Вдруг над южной границей аэродрома, в районе села Хорошева, от самолета отделилась какая-то блестящая полоска, и машина, не уменьшая скорости, плавно пошла на снижение, скрывшись за деревьями. Отвалившаяся часть, вращаясь в воздухе, медленно падала на землю.

Это потрясло меня. Самолет должен был сделать еще два-три круга и сесть на аэродром, а он вдруг исчез. Меня засыпали вопросами: «Что случилось?», «Где самолет?» Но я не мог вымолвить ни слова. Стоял и ждал, что машина вот-вот вынырнет из-за деревьев. «Может быть, – думал я, – это шутка летчика?» Но самолет не появлялся. Тогда все бросились к автомобилям и по шоссе помчались в направлении скрывшегося самолета. По дороге мы узнали, что он приземлился где-то за Ваганьковским кладбищем, в районе товарной станции.

Я весь дрожал. Мне было мучительно тяжело, страшно за летчика и пассажира. Но, приехав на место аварии, вздохнул с облегчением: люди целы и машина цела.

На территории товарной станции, заваленной мусором и дровами, на ничтожно маленькой площадке, стоял самолет. Ни Пионтковского, ни Малиновского уже не было: они уехали, а у машины дежурил милиционер. Что же случилось?

Я подошел к самолету и обнаружил, что на правом крыле вырван элерон, размочаленная обшивка повисла лохмотьями. Элерон оторвался в полете, и мы его с аэродрома видели как маленькую блестящую полоску, падавшую на землю.

Не кончилось все это катастрофой только потому, что летчик справился с машиной, почти потерявшей управление, и сумел блестяще, виртуозно посадить ее на крохотную площадку.

Машину разобрали и перевезли на завод, где мы тщательно обследовали поломку. Оказалось, что авария случилась из-за ошибки, допущенной при конструировании. Да, это была ошибка. Машина по сравнению с предыдущими дала большой скачок вперед по скорости, поэтому нужно было особенно внимательно продумать крепление элерона к крылу.

Для расследования аварии назначили комиссию, которая не сочла нужным поговорить со мной, и лишь позже я ознакомился с актом, в котором говорилось примерно следующее: «Запретить Яковлеву заниматься конструкторской работой и поставить в известность правительство, что Яковлев недостоин награждения орденом» (меня в то время представили к награде).

Такой вывод был жестоким и несправедливым.

Комиссия не дала оценки самолету, не посчиталась с тем, что это было новшество в советской авиации.

Не только на меня, но и на тех, кто со мной работал, – на конструкторов, рабочих – начали смотреть косо, подозрительно.

После этой аварии со мной не постеснялись бы расправиться. Однако благодаря помощи партийной организации завода и вмешательству по моей жалобе Центрального Комитета партии не удалось полностью лишить меня права заниматься конструкторской деятельностью.

К тому времени со мной работала группа из 5–6 конструкторов и 15–20 производственников, таких же энтузиастов, как и я сам. Нам предоставили угол на складской территории одного из карликовых заводов времен Первой мировой войны.

Однако, встревоженные ростом молодой конструкторской группы, независимой от Центрального конструкторского бюро, руководители завода, в ведении которого находилась занимаемая нами территория, в покое нас не оставили и решили выжить.

У меня сохранилось официальное уведомление с требованием покинуть территорию:

ЗАВОД №
Сектор Упр. Дел
5 октября 1933 г
№ 142
НКТП СССР

НАЧАЛЬНИКУ
КОНСТРУКТ. ГРУППЫ
тов. ЯКОВЛЕВУ

Предлагается Вам освободить занимаемое Вами помещение кладовые, гараж и помещение Констр. Группы к 10. X. с. г.

Одновременно доводится до Вашего сведения о том, что с 10. X. с. г. допуск на территорию завода всех Ваших рабочих и служащих будет прекращен.

Основание: Распоряжение Директора завода.

Пом. Директора Александров.

И все-таки я не сдавался и активно боролся за право на существование. Апеллировал к общественности, к центральной прессе.

Наши злключения стали предметом широкой гласности. Общественность встала на защиту. Огромную помощь оказала газета «Правда», которая не раз выступала в поддержку наших конструкторских работ.

Меня волновали не только трудности нашей конструкторской группы, но и общие проблемы легкомоторной авиации.

Положение с каждым днем становилось все более тяжелым. Что делать? Директор завода не желал меня слушать, и я решил обратиться за помощью к заводской общественности. Прежде всего я направился к секретарю комсомольской организации завода Саше Воропанову. Он внимательно выслушал, подумал и сказал:

– Знаешь, тезка, пойдем-ка в партком, к Федору Федоровичу.

Секретаря партийной организации Федора Федоровича Башина знали на заводе как человека справедливого, серьезного и отзывчивого. Мы с ним были знакомы давно, еще с той поры, когда он работал столяром в цехе и не раз помогал при постройке первого моего спортивного самолета.

Федор Федорович сидел за столом, покурил папиросу и внимательно слушал двух рабочих, как бы подбадривая собеседников взглядом своих умных и добрых глаз. Закончив разговор, он позвонил кому-то по телефону, и рабочие, удовлетворенные, вышли из кабинета.

– А я знаю, по какому делу пришли, Сергеич, – сказал Федор Федорович. Он предложил мне сесть поближе и заговорил откровенно: – Директор – человек упрямый, и, если он не захочет вам помочь, с ним ничего не сделаешь. И в главке он имеет сильную поддержку. С ним спорить из-за вас не станут. Но управу на него мы все-таки найдем! Я, Сергеич, уже думал, как выйти из положения. И вот что советую: немедленно обратитесь в Центральный Комитет партии или в ЦКК. Оттуда нам позвонят и спросят – к нам обратятся непременно, – и мы вас поддержим. Время не ждет, ведь вас уже выселяют, и нужно найти самый короткий путь к цели.

Ночь я почти не спал: писал то один, то другой вариант письма. Но вот наступило утро, я взял пакет и поехал в Кремль. В Троицкой будке приняли конверт с адресом: «ЦКК ВКП(б), тов. Я.Э. Рудзутаку».

Еще много беспокойства было после этого. Одни говорили, что ничего из моей затеи не получится, другие уверяли, что дел у ЦКК много, придется ждать месяцы, а тем временем нас выселят. Но через два дня позвонили по телефону от Рудзутака и передали, что в ближайшие дни он со мной встретится. И еще через день – звонок: «Приезжайте, товарищ Рудзутак ждет вас к 4 часам дня».

Охваченный волнением, шел я в Кремль. В другое время я бы с любопытством рассматривал чудеса Кремля, но тогда думал только об одном: как бы быстрее попасть к товарищу Рудзутаку и найти у него помощь. И вот приемная. Секретарь выслушал меня, доложил и пригласил пройти к Рудзутаку в кабинет.

Я вошел и несколько оробел, впервые увидев так близко одного из руководителей партии и правительства. Ян Эрнестович Рудзутак в то время был членом Политбюро, председателем Центральной Контрольной Комиссии и народным комиссаром Рабоче-Крестьянской Инспекции. Из-за стола вышел одетый в замшевую спортивную куртку, среднего роста человек, в светлой сорочке, с темным галстуком, в пенсне. Поздоровавшись со мной, он пригласил сесть и, заметив мое волнение, мягко сказал:

– Не волнуйтесь. Спокойно расскажите мне про все ваши дела.

Рудзутак снял пенсне, протер его носовым платком и ободряюще посмотрел на меня.



Ян Эрнестович Рудзутак

Я коротко рассказал историю моей работы в авиации, изложил свои планы и пожаловался на очень тяжелые условия.

– В нашей стране не так-то много самолетостроительных конструкторских бюро. Практически только два: Поликарпова да Туполева, – говорил я. – Так разве можно было так жестоко и бессмысленно расправляться с нашей маленькой группой молодых энтузиастов? В интересах государства нужно было бы растить новые конструкторские бюро, развивать это дело, а бюрократы из Глававиапрома и директор нашего завода этого не понимают. Поэтому-то я и пришел за помощью...

Рудзутак, слушая меня, то надевал, то снимал пенсне, ходил по кабинету, затем садился, что-то записывал. Потом он стал расспрашивать меня о работе, поинтересовался, какой мы сделали самолет, почему он потерпел аварию и есть ли возможность его отремонтировать.

Я не стал скрывать, что действительно мной была допущена ошибка, которая и привела к аварии, но что эта ошибка связана с тем, что наш спортивный самолет резко опередил по скоростям самые быстроходные истребители. Мы сделали какой-то шаг вперед в освоении больших скоростей, а нас прогнали с завода.

– Над какими машинами вы работаете сейчас? – спросил Ян Эрнестович.

– Недавно мы построили пассажирский самолет – «воздушный автомобиль».

– «Воздушный автомобиль»? Интересно. И можно на нем летать?

– Конечно, можно. Он для этого и сделан. Больше того, наш «воздушный автомобиль» может сесть на любой лужайке.

– А вы, молодой человек, не преувеличиваете? – улыбнулся Рудзутак. – Я живу в районе Горок, у Николиной Горы, знаете, там, где дача Алексея Максимовича Горького. Могли бы вы прилететь к нам в Горки?

– Надо посмотреть, какая там площадка, есть ли возможность посадить самолет, – ответил я, несколько смущенный.

– Я хотел бы делом проверить вашу работу, – сказал Рудзутак.

– Приезжайте на аэродром, – попросил я, – мы вам все покажем.

– Нет! Проверить на аэродроме несложно. Вот было бы хорошо, если бы вы могли прилететь к нам...

– Ну что ж, попробуем.

Рудзутак нажал кнопку, вызвал своего помощника и сказал:

– Дайте возможность Яковлеву поехать в район Горок и посмотреть, можно ли вблизи дачи совершить посадку на самолете... А насчет вашего письма, – обратился он ко мне, – мы тут в ЦК посоветуемся с товарищами, и думаю, что Центральный Комитет партии вас поддержит и даст необходимые указания о вашей дальнейшей работе. Если же вы прилетите на дачу, то мы с вами там и продолжим разговор.

Ян Эрнестович дружески распрощался, и я, окрыленный, ушел. На другой день за мной пришла машина и мы с летчиком Пионтковским поехали в Горки.

Перед дачей Я.Э. Рудзутака, стоявшей на обрывистом берегу Москвы-реки, находился небольшой заливной лужок. Мы измерили этот лужок, исходили его вдоль и поперек, исследуя, нет ли канав, рытвин, кочек, и в конце концов решили, что площадка вполне подходит для посадки самолета.

В субботу раздался звонок из Кремля: если площадка в Горках годится, то товарищ Рудзутак будет рад видеть нас в гостях у себя на даче. Ранним утром в воскресенье мы с Пионтковским и бортмехаником Демешкевичем уже хлопотали на аэродроме около нашего самолета. К 9 часам все было готово, и мы с Демешкевичем выехали на машине в Горки для встречи Пионтковского. Там мы еще раз осмотрели площадку, разложили на ней белое полотнище, развели на краю луга костер и стали ждать.

В условленное время Пионтковский вылетел с Центрального аэродрома имени Фрунзе, и около 12 часов красный моноплан на бреющем полете, покачивая крыльями, пролетел над самой дачей Рудзутака, описал круг, зашел против ветра и приземлился на лугу.

Конечно, через несколько минут к самолету начал стекаться из близлежащей деревни народ, а вскоре появился и Ян Эрнестович. Он поздравил Пионтковского с удачным прилетом и не скрыл своего удивления, что мы выполнили обещание.

– Откровенно скажу, я думал, что вы не решитесь на полет, – заявил Ян Эрнестович.

Рудзутак с большим вниманием выслушал мой рассказ о машине и вдруг сказал:

– Ну что же, надо полетать на вашей машине: посмотрим, что это за «воздушный автомобиль».

Я решил, что Ян Эрнестович шутит, и засмеялся. Между тем Пионтковский уже запустил мотор, открыл дверцу самолетной кабины и сказал:

– Прошу.

Я растерялся. Можно ли пойти на такой риск: во внеаэродромных условиях на новом самолете поднять в воздух народного комиссара, члена Политбюро ЦК?

– Ну, что вы? Смелее! Смелее! – засмеялся Рудзутак.

Делать было нечего, и я вместе с Яном Эрнестовичем вошел в кабину. Рудзутак с интересом осмотрел ее, уселся и сказал:

– Хорошо у вас! Действительно автомобиль. Ну что же, давайте!

Юлиан отрулил по лужайке и поставил машину против ветра. Демешкевич с трудом убедил зрителей освободить площадку для взлета.

Наконец Пионтковский дал полный газ – и мы в воздухе. Под нами – Николина Гора, Звенигород, петли Москвы-реки, поля, леса. Сделав несколько кругов над Перхушковым, пошли к Горкам на посадку.

– Ну, молодцы, не ожидал, очень хорошо! – радовался Ян Эрнестович. – Настоящий воздушный автомобиль...

Выйдя на луг из кабины, он поблагодарил за полет, еще раз похвалил машину и пригласил обедать.

Счастливые отправились мы на дачу. Но только сели за стол, как послышался топот конских копыт и громкий разговор на крыльце. В окно я заметил, что прискакали два всадника. Тотчас вызвали из-за стола Яна Эрнестовича. Он вышел, потом сразу же вернулся в столовую, взял нас с Пионтковским под руки и вывел на крыльцо.

– Вот нарушители порядка, берите их, – пошутил Рудзутак.

В одном из всадников я узнал Климента Ефремовича Ворошилова, в другом – Анастаса Ивановича Микояна. Они поздоровались с нами.

– Смотрю, какие-то нарушители в неподобающем месте произвели посадку на самолете, – улыбаясь, сказал Ворошилов. – Самолет красный, заметный. Что такое? Ну, мы и прискакали сюда проверить на месте, что здесь творится. Оказывается, появились воздушные спортсмены. Уже Рудзутака успели «окрестить» в воздухе? Молодцы! Решительные люди авиаторы!

Мы до конца дня пробыли в гостях у товарища Рудзутака. Только под вечер, уже в сумерках, Юлиан Пионтковский улетел из Горок на Центральный аэродром.

Я вернулся домой и не находил себе места. Что-то будет?

События не заставили себя долго ждать.

Вскоре меня вызвали к начальнику Главного управления авиационной промышленности. Пришлось долго ожидать в приемной, пока наконец пригласили пройти в кабинет.

За огромным письменным столом сидел удивительно полный, черноволосый человек. Не поздоровавшись и даже не пригласив сесть, окинув меня недружелюбным взглядом, он без лишних предисловий приступил к делу:

– С завода вас выселяют? Правильно делают. Так вот... Я дал указание разместить ваше конструкторское бюро и производственников в кроватной мастерской на Ленинградском шоссе. Ясно? На большее не рассчитывайте. Идите. И поменьше бегайте с жалобами... А то... В общем, идите.

Он предупредил, между прочим, что производство кроватей за мастерской сохраняется.

Так очутилось наше конструкторское бюро в кроватной мастерской. Она размещалась в небольшом кирпичном одноэтажном сарае. Помещение не было даже оштукатурено, а земляной пол засыпан толстым слоем обрезков железных прутьев и проволоки: вероятно, его не чистили много лет. Территория, окружающая мастерскую, или, как говорили, заводской двор, была довольно большая, но загромождена какими-то деревянными сарайчиками, конюшнями, навесами и завалена горами мусора.

На другой день я привел сюда для совета своих товарищей.

В маленьком, совершенно непригодном для производства помещении рабочими самой низкой квалификации изготавливались грубые железные кровати – «канадейки», которыми до потолка была завалена половина мастерской.

Все мы были в нерешительности: что делать? Лишь энтузиазм и желание во что бы то ни стало иметь хоть какой-нибудь, но свой уголок решили исход наших сомнений. Мы были молоды, полны жажды деятельности и страстно любили авиацию. Другого выхода мы не видели, поэтому согласились переехать в кроватную мастерскую. «Лишь бы зацепиться, – думал я, – а остальное – дело наших рук».

Разумеется, никто и предполагать не мог, что эта мастерская превратится в передовой авиационный завод с прекрасной, озелененной территорией.

Разыскиали начальника мастерской. Это был, как потом оказалось, оборотистый делец. После взаимных представлений, рукопожатий и широких улыбок он быстро заговорил медовым голосом:

– А! Слышал, слышал! Как же! Очень приятно! Мне о вас уже говорили. Ну что ж, поработаем. Дело у нас хоть и небольшое, но с большим будущим. Мы выпускаем в год 10 тысяч кроватей, и есть богатые перспективы.

– Ну, кровати кроватями, а теперь придется заняться и самолетами.

– Самолеты, конечно... Но ведь это дело-то какое... самолеты! Шутка сказать, самолеты... Знаете, чем это пахнет? – И он сделал красноречивый жест рукой около шеи. – А вот кровати – это дело верное: они дадут нам десятки тысяч чистой прибыли, одних премиальных будет... Да что говорить, сами увидите!

Я сразу понял, что с этим делягой едва ли найдем общий язык, и поэтому решил без лишних слов действовать.

Наш коллектив конструкторов и рабочих, общим счетом 35 человек, быстро перебрался в кроватную мастерскую. На заводе нам разрешили взять с собой чертежные принадлежности, кое-какой инструмент, несколько столярных и слесарных верстаков. Разместились в одной половине мастерской, а другая осталась под кроватным производством. Навели элементарный порядок в своей половине: выбросили все лишнее, оштукатурили и побелили стены, настлали пол. Расставили верстаки, столы, шкафы с инструментом и приступили к работе.

Конечно, условия были совсем неподходящие для постройки самолетов, даже таких простых, маленьких спортивных машин, которыми мы занимались.

Для изготовления механических деталей самолета пришлось отобрать у кроватной мастерской древний, разбитый токарный станок. Молодой токарь, энтузиаст и виртуоз в своем деле, Максимов привел станок в порядок и точил на нем детали для самолета. Много труда вложили также столяры Хромов и Панкратов, слесари Жиров и Поздняков, чтобы на старых, изношенных верстаках и тисках изготавливать детали, годные для установки на самолет.

И без того маленькое помещение было разделено перегородкой: по одну сторону расположились конструкторы со своими чертежами, счетными линейками, а на другой стороне стоял шум и грохот – жестянщики колотили молотками, столяры стучали, пилили, строгали, жужжал станок...

Все это нас не особенно смущало: мы настойчиво стремились к цели – в любых условиях построить задуманный наш первый учебный самолет УТ-2.

Но нам все еще мешали работать, и был момент, когда, невзирая на указание правительства, нашу группу опять чуть не ликвидировали.

Однажды, вернувшись из командировки, я узнал о намерении начальства перевести нас в другое место, а в мастерской расширить производство кроватей. Я решил, что терять нечего, пошел в редакцию газеты «Правда», рассказал там обо всем и попросил помощи.

– Директор мастерской не интересуется самолетами, – говорил я, – ему нужна только прибыль от кроватей.

После вмешательства «Правды» производство кроватей передали другому заводу, а всю территорию вместе с помещением теперь уже бывшей кроватной мастерской отдали нам. Рабочих-кроватьчиков мы переквалифицировали в самолетостроителей. Вскоре меня назначили директором мастерской. Товарищи поначалу шутили:

– Вот фабрикант: в год – 10 тысяч кроватей и 1 самолет.

Шутки шутками, а жить все же стало легче. Через некоторое время мы даже обзавелись настоящим станком.

Как-то я познакомился с начальником строительства Московского метрополитена П.П. Роттертом и рассказал ему о наших трудностях. Метрострой решил нам помочь и в порядке шефства подарил новенький прекрасный токарный станок «ДиП».



Обработка детали на новом токарном станке «ДиП», подаренном Метростроем в порядке шефства

Станок мы получили, но оказалось, что в дверь нашего «механического цеха» он не проходит. Пришлось втащить его через окно.

После того как появился станок, мы стали свою мастерскую называть заводом. А станок, подарок метростроевцев, долго пользовался особым почетом. Лишь много лет спустя мы передали его, как сувенир, ремесленному училищу.

Попечение о нашей «фирме» было поручено заместителю начальника главка Александру Михайловичу Беленковичу, человеку живому, деятельному, который относился к нам сочувственно и помог довольно быстро привести наше хозяйство в сносное для работы состояние.

Шел 1935 год. С помощью Беленковича мы приступили к перепланировке территории мастерской и застройке ее производственными помещениями, которые и вошли в строительный ансамбль нашего завода.



Бывшая кроватная мастерская в 1935 году превратилась в настоящий авиационный завод

Здесь, хотя и в очень трудных условиях, но сами себе хозяева, мы построили три легкомоторных самолета, сыгравших решающую роль в жизни нашего маленького конструкторского коллектива и определивших всю мою дальнейшую конструкторскую судьбу.

В кроватной мастерской были созданы самолеты АИР-9, АИР-9 бис и АИР-10 – прототипы широко известного двухместного самолета УТ-2 (учебно-тренировочный, двухместный). На нем получили свою первую летную подготовку тысячи летчиков, в том числе многие герои Отечественной войны.



Двухместный спортивный самолет АИР-9 с двигателем М-11. Это первая машина, построенная в кроватной мастерской, которую ОКБ получило после выделения в самостоятельное предприятие



АИР-9 в числе лучших советских самолетов демонстрировался в 1934 году на Парижской международной авиационной выставке, когда СССР впервые принял в ней участие

По-прежнему нас очень поддерживала «Правда».

В августе 1934 года газетой совместно с Осоавиахимом был организован первый большой спортивный перелет звена легких самолетов АИР-6 по маршруту Москва – Иркутск – Москва. Он прошел успешно.



Самолеты АИР-6 во время перелета Москва – Иркутск – Москва в августе 1934 года

Четыре самолета АИР-6 благополучно прошли маршрут протяженностью почти в 10 тысяч километров, без каких-либо происшествий. В перелете участвовали корреспонденты центральных газет.

В передовой статье «Советский «воздушный форд» 25 августа 1934 года «Правда» писала:

«18 августа, в разгар авиационного праздника, над аэродромом в Тушине появилось звено легких самолетов АИР-6 и опустилось на землю, закончив этим свой перелет Москва – Иркутск – Москва.

Надо сказать, что АИР-6 не единственный представитель советской легкой авиации. Мы имеем ряд и других машин этого типа. Наши конструкторы все больше заинтересовываются проблемой легкой авиации и, надо надеяться, создадут новые, еще более превосходные конструкции. Но АИР-6, по общему отзыву всех участников перелета Москва Иркутск – Москва, блестяще выдержал испытание.

Дело теперь за промышленностью, которая должна наладить серийный выпуск легких самолетов...»

К 1936 году положение нашей конструкторской группы на территории бывшей кроватной мастерской упрочилось настолько, что отпустили средства для постройки хорошего сборочного цеха и прекрасного помещения для конструкторского бюро. Наш коллектив уже был связан с несколькими серийными заводами, производившими самолеты АИР-6, УТ-1, УТ-2. Было положено начало предприятию, которое впоследствии явилось родоначальником целой серии не только спортивных, но и боевых самолетов, сыгравших свою роль во время Великой Отечественной войны.

Аэроклуб имени Косарева

Школа авиационных кадров. • Руководители партии на Тушинском аэродроме. • Газета «Правда» помогает авиаспорсменам. • Перелеты спортивных самолетов. • «Небесная блоха». • Авиагонки Москва – Севастополь – Москва. • Разгром аэроклуба. • Случай с журналистом Рябчиковым.

В 30-х годах в стране получали массовое развитие все виды авиационного спорта. Их организаторами на местах стали аэроклубы. Через эти клубы непрерывным потоком потекла молодежь в боевую авиацию. Здесь отбирались будущие летчики, парашютисты, планеристы, техники военно-воздушного флота.

Для объединения всей этой работы в Москве, на Тушинском аэродроме, в марте 1935 года был основан Центральный аэроклуб, где кипела летно-спортивная жизнь. Аэроклуб носил имя Александра Васильевича Косарева.

Комсомол всячески поощрял привлечение молодежи к воздушному спорту, а Косарев, признанный в то время вожак советской молодежи, секретарь ЦК комсомола, шефствовал над аэроклубом.

«Аэроклуб Косарева», как его называли, стал зачинателем парашютных и планерных спортивных соревнований, всевозможных перелетов на легкомоторных самолетах, инициатором установления авиационных рекордов.

Все начинания в области развития авиационного спорта в то время всячески, и в первую очередь материально, поддерживал Осоавиахим, создавая энтузиастам условия для постройки спортивных самолетов. В этой области наиболее успешно работали конструкторы Вячеслав Константинович Грибовский, Сергей Павлович Королев, Иван Николаевич Виноградов, Игорь Павлович Толстых и другие.

Спортивная комиссия Центрального аэроклуба проводила регистрацию всех авиационных рекордов, устанавливавшихся советскими летчиками-спортсменами. Впоследствии аэроклуб зарегистрировал рекорды таких летчиков, как Чкалов, Громов, Коккинаки и многих других.

Я уже упоминал о том внимании, какое уделяла развитию авиационного спорта в нашей стране газета «Правда». Она не только популяризировала на своих страницах достижения авиационного спорта, но и сама принимала активное участие в организации спортивных перелетов, всевозможных соревнований, славилась отличившихся людей.

Душой аэроклуба был его начальник – комбриг Макс Дейч, очень живой, страстно любящий авиацию человек, которого, казалось, можно было застать на своем посту в любое время дня и ночи.

Активистами аэроклуба были летчики Готтарт, Дымов, Федосеев, Катя Медникова, парашютисты Минов, Машковский, Нина Камнева, планеристы Анохин, Ильченко.

Аэроклуб сплотил также и конструкторов спортивных самолетов, планеров, многие из которых впоследствии стали широко известны.

В конце 20-х – начале 30-х годов мы уже вплотную подошли к плановому массовому строительству легкомоторной авиации. Широкому ее развитию способствовали создание отличного отечественного 100-сильного авиадвигателя М-11 конструкции А.Д. Швецова и постройка с этим мотором в 1927 году двухместного учебного биплана У-2 конструкции Н.Н. Поликарпова. Испытывал У-2 М.М. Громов. Самолет был создан к 10-й годовщине Октябрьской революции и оказался хорошим подарком советской авиации, прослужив в ней свыше 30 лет.



Двухместный У-2 конструкции Н.Н. Поликарпова, оснащенный мотором М-11 мощностью 100 л.с., стал первым массовым учебным самолетом. Использовался как в ВВС КА, так и во многих аэроклубах, в том числе в Центральном аэроклубе СССР имени А.В. Косарева

Большое развитие в 30-е годы получили также планеризм, парашютный, воздухоплавательный спорт и авиамodelизм. Это общественное движение было своего рода источником подготовки кадров, ибо все виды авиационного спорта являются лучшей школой воспитания специалистов. Через авиационный спорт пришли в большую авиацию выдающиеся конструкторы самолетов Сергей Владимирович Ильюшин и Олег Константинович Антонов, видный советский аэродинамик Владимир Сергеевич Пышнов и многие другие. Известные советские авиамodelисты Гаевский, Малик, Соколов, Петухов впоследствии также работали в большой авиации.

Знаменитый летчик-испытатель Герой Советского Союза Сергей Николаевич Анохин – в прошлом авиаспортсмен-планерист и парашютист.

В области легкомоторной авиации с наибольшим результатом работали конструкторские группы – Грибовского и наша.

Я не ограничивался только собственно конструкторской работой по созданию различных типов спортивных самолетов, а всячески старался популяризировать легкомоторную авиацию. Писал статьи в газеты, журналы, особенно в «Самолет», стремясь привлечь внимание к легкомоторной авиации как к одному из самых увлекательных видов воздушного спорта, одному из каналов привлечения молодежи в военную авиацию.

В числе энтузиастов-общественников аэроклуба были виднейшие деятели авиации Громов, Чкалов, Коккинаки, а также известные впоследствии писатели и журналисты корреспонденты газет «Правда», «Известия», «Комсомольская правда» Борис Горбатов, Юрий Жуков, Юрий Корольков, Евгений Рябчиков, Елена Кононенко. Их часто можно было видеть на летном поле аэроклуба, они сами учились летному искусству и, естественно, на страницах своих газет выступали самыми горячими пропагандистами авиации вообще и воздушного спорта в частности.

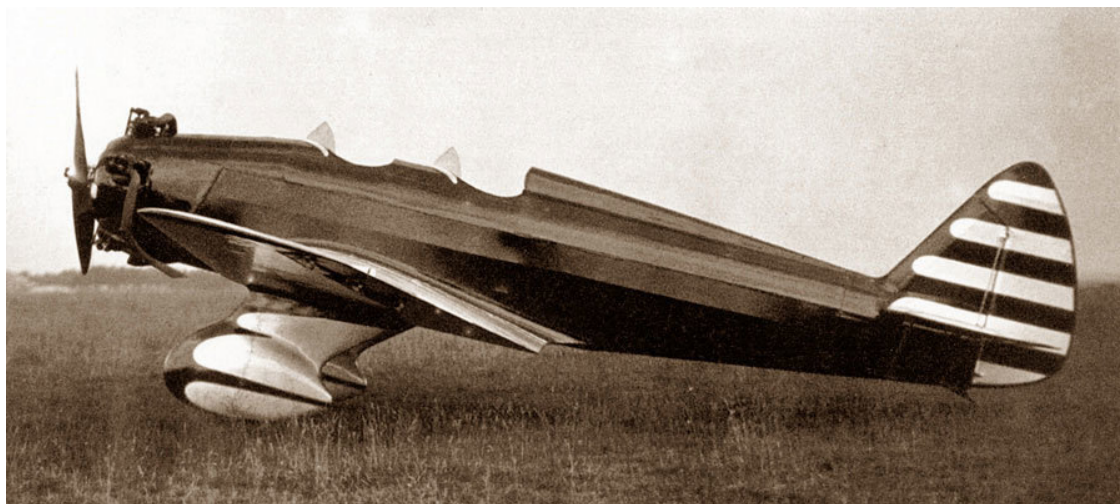
Среди поклонников и пропагандистов авиации и воздушного спорта были такие маститые журналисты, как Михаил Ефимович Кольцов, Давид Иосифович Заславский, Алексей Николаевич Гарри.

Кажется, не проходило и дня, чтобы на страницах центральных газет и журналов не было какой-нибудь информации о достижениях парашютистов, планеристов, летчиков легкомоторной авиации.

В 1935 году «Правда» и Осоавиахим организовали перелет учебно-спортивных самолетов.

Предстояло серьезное соревнование. В нем помимо включенных в программу самолетов, уже апробированных, должен был участвовать и мой новый самолет, УТ-2.

11 июля 1935 года Юлиан Иванович Пионтковский впервые поднял эту машину в воздух, и в первом же полете она показала максимальную скорость 210 километров в час.



Самолет АИР-10 с мотором М-11 стал прототипом УТ-2. Со 2 по 9 сентября 1935 года летчик-испытатель Ю.И. Пионтковский на этой машине участвовал в круговом перелете спортивных самолетов СССР на 5500 км и стал победителем

Приземлившись, Пионтковский с восторгом говорил:

– Вот то, что надо для подготовки летчиков современной авиации! Машина устойчива, маневренна и легка в управлении. Я предсказываю ей большое будущее.

Пионтковский не ошибся. Этот самолет находился в производстве с 1936 по 1946 год. Серийными заводами было построено более 7 тысяч самолетов УТ-2.

Центральный Комитет партии в то время уделял большое внимание вопросам подготовки кадров для авиации, в частности интересовался тем, как учить и на чем учить, всячески поощряя начинания Осоавиахима в области авиационного спорта.

12 июля 1935 года для руководителей партии и правительства был организован показ достижений воздушных спортсменов Центрального аэроклуба.

Задолго до приезда гостей всех нас – конструкторов, летчиков, планеристов, парашютистов, авиамоделистов, собрали на Тушинском аэродроме.

Вместе со своей техникой – самолетами, планерами, моделями – мы толпились в западном секторе тушинского поля в излучине реки Москвы. Все напряженно смотрели в сторону ворот аэродрома, на Волоколамское шоссе. Ожидая гостей, настороженно посматривали мы на хмурое небо и низкую облачность, которые могли помешать нашему празднику.

И вот одна за другой, переваливаясь по неровностям, показались в отдалении тяжелые черные автомашины. Одна, вторая, третья... Они подъехали и остановились недалеко от нас.

И вдруг видим, как из машин выходят И.В. Сталин, К.Е. Ворошилов, А.В. Косарев. За ними идут еще люди – военные и штатские, но я тогда видел только троих. С Климентом Ефремовичем я уже был знаком. Секретаря ЦК комсомола Косарева знал хорошо.

Сталина близко я увидел впервые: в сером коверкотовом однобортном пальто-макинтоше, такого же материала фуражке, в мягких шевровых сапогах.

Сталин и его спутники тепло с нами поздоровались, держались очень просто, и сразу же началась оживленная беседа с авиаспорсменами. Стал накрапывать дождь, и мы испугались, как бы не отменили программу. Но дождь вскоре прекратился, и показ всех видов авиационного спорта состоялся.

Открыли его планеристы.

Несколькими индивидуальными и групповыми полетами на планерах лучшие мастера этого вида спорта очень эффектно показали образцы виртуозной техники управления безмоторными летательными аппаратами.

После этого летчик Алексеев на самолете У-2 продемонстрировал номер: «первый самостоятельный вылет ученика на самолете». Это был авиационный шарж. Алексеев умышленно допускал грубые ошибки в пилотировании, заставлял самолет принимать в воздухе неестественные положения, какие мог бы допустить неопытный ученик. Они обошлись бы ему весьма дорого! Но в руках искусного летчика машина послушно выполняла самые нелепые воздушные эскапады и наконец приземлилась с такими большими прыжками и козлами, что и впрямь можно было подумать, что она сейчас вся развалится на куски.

Полет всем очень понравился. Гости смеялись и аплодировали.

Вслед за этим летчик Алексеев на том же самолете должен был показать штопор и посадку самолета при выходе из последнего витка. Вообще говоря, трюк этот многократно был прорепетирован. Но Алексеев увлекся, и, когда ему после нескольких витков штопора уже надо было выводить, он, по-видимому, решил подвести машину еще ближе к земле, и все с ужасом увидели, как самолет в состоянии штопора скрылся за крутым берегом Москвы-реки. Гибель летчика была неизбежна. Фонтан брызг показал, что У-2 упал в реку. Туда помчались автомашины. Все находились в напряженном ожидании, но ждать пришлось недолго. На большой скорости с места происшествия подъехала санитарная машина, из нее, ко всеобщему изумлению, вылез живой, невредимый, крайне сконфуженный летчик Алексеев и отрапортовал Ворошилову:

– Товарищ народный комиссар! Летчик Алексеев потерпел аварию.

Он объяснил, что у него в последнюю минуту перед выводом из штопора нога соскользнула с педали.

Конечно, это было наивное объяснение. Летчик, зарвавшись, допустил грубейшую ошибку. Тем не менее все были очень рады, что он жив. Сталин подошел к нему, пожал руку и обнял.

Затем показали новые спортивные и учебные самолеты. Они, в том числе и наш УТ-2, взлетели один за другим и пошли в сторону деревни Павшино. Над Павшином на высоте 150–200 метров выстроились в одну линию, подошли к границе аэродрома, и тут летчики сразу дали полный газ. Машины стали обгонять одна другую, резко прибавляя скорость. Раньше всех отстала учебная старушка У-2. Потом начали отставать другие машины. УТ-2 вырвалась вперед и первой промчалась над центром аэродрома.

Сталин спросил, чья машина. Ему сказали, что машина конструкции Яковлева. И тут Ворошилов представил меня Сталину.



А.С. Яковлев рассказывает И.В. Сталину и К.Е. Ворошилову о самолете УТ-2 (АИР-10) и его особенностях. Тушинский аэродром, 12 июля 1935 года

После посадки Пионтковский подрулил туда, где стояли Сталин и Ворошилов, и мы, взволнованные и радостные, начали рассказывать о своем самолете и его особенностях.

Сталин подошел ближе к машине, постучал пальцем по крылу.

– Дерево? – спросил он.

– В основном сосна и березовая фанера, – ответил я.

– Какая наибольшая скорость?

– 200 километров в час.

– А у самолета У-2?

– 150.

– А на какой машине лучше готовить летчиков для истребителей И-16? На У-2 или на этой? – спросил Сталин у толпившихся вокруг летчиков.

– Конечно, на этой, – зашумели все в один голос.

– А почему?

– Да ведь у этой скорость больше и она моноплан, так же как И-16, а У-2 – биплан.

– Выходит, что надо переходить на эти, более современные машины?

– Правильно, – в один голос ответили летчики.

– А на каком заводе строили вашу машину? – обратился Сталин ко мне.

– В кроватной мастерской на Ленинградском шоссе.

– Как-как?.. В кроватной?!

И тут я коротко рассказал о своих трудностях и о том, как наш конструкторский коллектив попал в кроватную мастерскую.

Сталин одобрил нашу работу. Потом он поинтересовался, какой мощности мотор, нельзя ли увеличить скорость самолета и что для этого нужно сделать. Он заметил, что учебные машины должны быть такими, чтобы ими без труда могла овладевать масса летчиков.

Праздник был завершен прыжками парашютистов.

Показ оказался удачным. Наши гости, участники и организаторы праздника остались очень довольны и решили сфотографироваться на память об этом смотре, сыгравшем большую роль в развитии массового авиационного спорта в нашей стране. Образовалась большая группа,

на которую фотографы и кинооператоры направили свои объективы. Я, помню, задержался около своего самолета и когда подошел, то был в замешательстве, потому что вся группа уже скомплектовалась. Сталин поманил меня пальцем, предлагая сесть поблизости от него, и положил на мое плечо свою руку. Так и запечатлел нас фотограф в этот знаменательный момент моей жизни.

На этом смотре мне впервые довелось разговаривать с руководителями партии и правительства и познакомиться со Сталиным.

Вскоре после тушинского показа самолет УТ-2 прошел государственное испытание и был принят на вооружение Военно-Воздушных Сил в качестве самолета первоначального обучения для летных школ и аэроклубов.



Двухместный учебно-тренировочный УТ-2 успешно использовался в качестве самолета первоначального обучения в летных школах и аэроклубах. Рисунок А. Жирнова

Тем временем мы энергично продолжали готовиться к массовому перелету учебно-спортивных самолетов, где УТ-2 должен был пройти новую ответственную проверку. Предстояло серьезное соревнование трех десятков самолетов различной конструкции по сложному маршруту, в условиях не совсем подходящей осенней погоды.

Перелет завершился успешно. Точно по намеченному графику самолеты прошли круговой маршрут Москва – Горький – Казань – Сарапул – Пермь – Свердловск – Оренбург – Куйбышев – Саратов – Сталинград – Луганск – Сталино – Днепропетровск – Киев – Бежица – Москва.

«Первый большой всесоюзный перелет легких самолетов закончен, – писал журнал «Самолет». – Впервые наши легкие самолеты и наши молодые пилоты вышли на большую арену спортивной авиации, вышли за границы аэродрома, района, на безбрежные просторы Советского Союза. Результаты перелета блестящие. Уже одно число самолетов, прибывших к финишу, говорит о высоком качестве машин и подготовленности пилотов. Из 34 самолетов пришли к финишу 32 машины, в то время как в зарубежных дальних перелетах число самолетов, приходящих к финишу, как правило, не превышает 40–50 %. Молодежь прекрасно выдержала испытание на этом

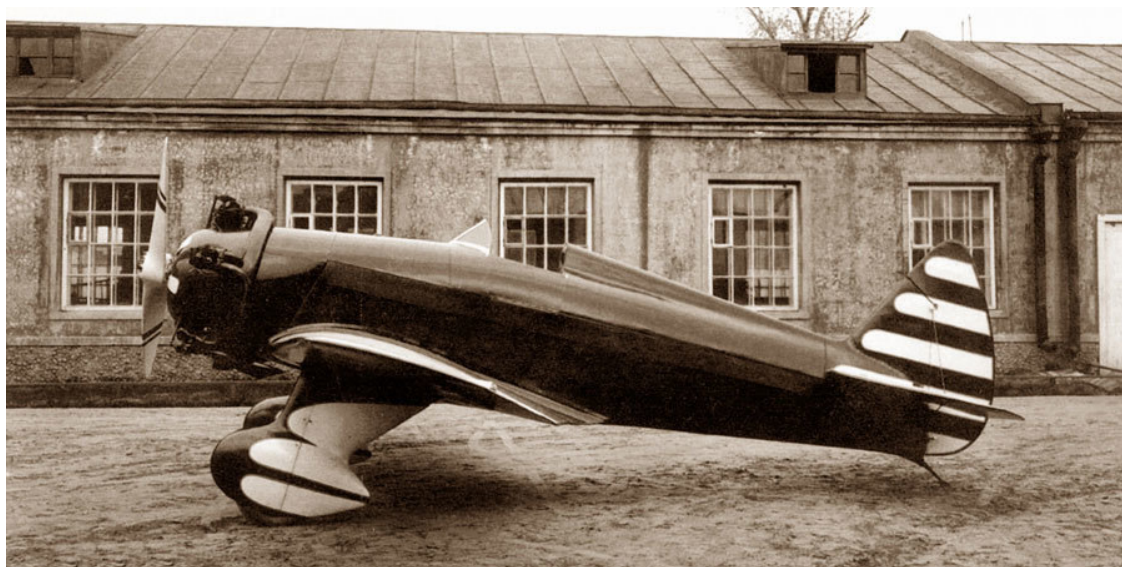
дальнем перелете, протекавшем в сложной и трудной метеорологической обстановке, а конструкторы новых машин получили богатейший опыт.

И наконец, перелет был проверкой аэроклубов, их умения организовать встречу большого числа самолетов, обслужить их. Большинство аэроклубов прекрасно выполнили возложенные на них задания.

Успех перелета – первая крупная победа нашей молодой легкомоторной авиации и нашей авиационной молодежи, подготовленной без отрыва от производства».

Первую премию получил Пионтковский. Я был награжден золотыми часами за лучшую конструкцию спортивного самолета УТ-2.

Этим же летом 1935 года мы выпустили одноместный спортивный тренировочный самолет АИР-14, названный затем УТ-1 (учебно-тренировочный одноместный). Это моноплан с двигателем М-11 специально для отработки летного мастерства и тренировки летчиков аэроклубной авиации, а также и для школ ВВС.



Самолет АИР-14 с двигателем М-11 стал прототипом УТ-1. Летчик В.П. Дымов 24 июля 1937 года в скоростном перелете спортивных самолетов на УТ-1 завоевал абсолютное первенство и первое место по одноместным машинам, а А.С. Яковлев был премирован за лучший самолет



Одноместный учебно-тренировочный самолет УТ-1 так же, как и двухместный УТ-2 нашел широкое применение в летных школах и аэроклубах. В.С. Гризодубова 7 октября 1937 года установила на УТ-1 женский мировой рекорд скорости 218,18 км/ч по замкнутому маршруту. Рисунок А. Жирнова

Самолет успешно прошел испытания и очень быстро был запущен в массовое серийное производство. Сверх официальной программы испытаний этого самолета Пионтковскому было поручено проделать в течение самого короткого времени максимально возможное количество взлетов и посадок, чтобы проверить прочность и надежность шасси самолета.

И вот 6 августа 1935 года Юлиан Пионтковский сел на рассвете в кабину самолета УТ-1 и, делая минимальные круги над аэродромом, совершил 305 полетов. Для того чтобы совершить такое количество взлетов и посадок за один день, Юлиану пришлось, не вылезая из кабины, летать до заката. Лишь несколько минут затратил он на принятие пищи. Это испытание явилось надежной проверкой прочности и выносливости посадочных устройств самолета, который впоследствии пользовался у летчиков большой популярностью.

Словом, легкомоторная авиация переживала свой медовый месяц. Новые машины, перелеты, открытие новых аэроклубов с доступом самым широким массам трудящихся – все это побуждало у многих юношей и девушек желание учиться летать.

Хотя дела нашей легкомоторной авиации после тушинского показа правительству и удачного перелета разворачивались благоприятным образом, все же имелись большие трудности. В частности, по-прежнему самым слабым местом оставался маломощный авиадвигатель. Приходилось и этот вопрос решать в правительстве.

Приведу записку, посланную мной Я.Э. Рудзутаку:

«ЗАМ. ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СНК СССР ТОВ. РУДЗУТАКУ Я.Э.

Несмотря на совершенно исключительные достижения текущего года в области легкой спортивной авиации за рубежом, открывающие новые пути и перспективы развития как военной, так и гражданской авиации, несмотря на единодушное мнение руководителей соответствующих ведомств, что мы должны приложить все усилия, чтобы максимально развить легкую авиацию количественно и догнать границу качественно, до сих пор вследствие упорного сопротивления ГУАПа² дело это не движется и не пойдет вперед, пока его не вырвут из рук бюрократов.

Основная беда, мешающая развитию легкой авиации, – отсутствие необходимых авиамоторов. Мы имеем лишь один устаревший, несовременный мотор в 100 лошадиных сил М-11, моторов же менее 100 лошадиных сил вовсе нет, а выше 100 лошадиных сил идет разрыв до 700 лошадиных сил (М-17). Причем ГУАП объясняет отсутствие легких моторов отсутствием заказов на самолеты под эти моторы, а отказ в строительстве самолетов – отсутствием моторов.

Кто же будет давать заказ на несуществующие самолеты и моторы? Нужно сделать то и другое, а потом принимать заказы.

Эта волокита тянется уже несколько лет, и конца ей не видно.

Предлагаю, чтобы успеть подготовить к летнему сезону 1936 года несколько новых конструкций самолетов, закупить немедленно за границей легкие авиационные моторы «Джипси» – 130 лошадиных сил, «Рено» – 200 лошадиных сил и 350 лошадиных сил, «Вальтер» – 240 лошадиных сил с пушечной установкой для стрельбы через винт и несколько моторов менее 100 лошадиных сил – всего на сумму 50 000 рублей золотом.

2/X – 35 г.

А. Яковлев»

Не вдаваясь в подробности, скажу, что благодаря вмешательству и поддержке правительства к 1937 году были достигнуты большие сдвиги в развитии легкомоторной авиации в нашей стране. Красноречивым подтверждением этого явился показ новых легкомоторных спортивных самолетов, устроенный для москвичей на Тушинском аэродроме 6 мая 1937 года.

Был чудесный солнечный день. Прямо на зеленом поле аэродрома собралось множество народа. Приехали секретарь ЦК комсомола Косарев, заместитель наркома оборонной промышленности М. Каганович, начальник гражданского воздушного флота Уншлихт, начальник штаба ВВС Хрипин, председатель Центрального совета Осоавиахима Эйдеман. Среди зрителей были ученые, архитекторы, артисты, в том числе и знаменитый артист Художественного театра Иван Михайлович Москвин. Присутствовали многочисленные представители центральной прессы и кино.

Все с интересом рассматривали новые самолеты – УТ-1, УТ-2, АИР-11, АИР-6, Г-22, Г-23 и др.

Объяснение давали конструкторы самолетов и летчики.

После осмотра машин на земле они были показаны в полете. Первым взлетел на самолете АИР-6 капитан Алексеев. Звено этих самолетов принимало участие в перелете Москва –

² Главное управление авиационной промышленности.

Иркутск – Москва. На этом же самолете летчиком Письменным был установлен международный рекорд дальности полета для спортивных гидросамолетов.

Вслед за Алексеевым поднялся в воздух Юлиан Пионтковский. Затем летчики Стефановский, Готтарт, Дымов, Федосеев, Малахов подняли в воздух и остальные самолеты. Особенно сильное впечатление произвел полет Пионтковского на новом спортивно-тренировочном самолете УТ-1. Летчик на самой малой высоте, на глазах у зрителей, выполнил каскад сложнейших эволюций высшего пилотажа, выводя самолет из фигур почти у самой земли.

Большой интерес вызвала машина Г-23 с автомобильным мотором Горьковского автозавода. Конструктор – летчик Грибовский – сам продемонстрировал в полете свою машину.

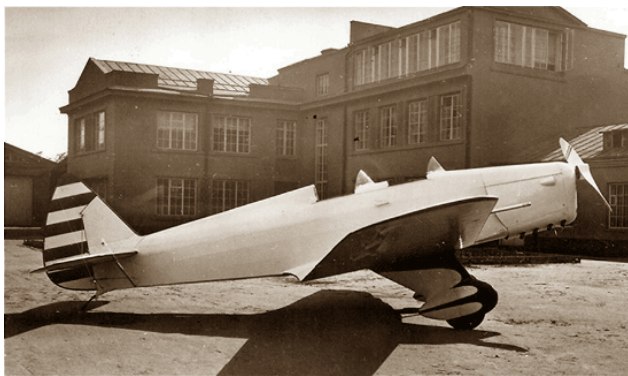
Праздник спортивной авиации был проведен образцово, без всяких происшествий и произвел большое впечатление. Присутствующие громкими аплодисментами благодарили летчиков, конструкторов и организаторов праздника. Последний свидетельствовал о том, что легкомоторная авиация в нашей стране достигла немалых успехов и находится на правильном пути.

Вскоре после этого праздника решили проверить машины в более сложных, внеаэродромных условиях. С этой целью были организованы воздушные гонки по маршруту Москва – Севастополь – Москва.

Ранним утром 25 июля 1937 года 19 легкомоторных самолетов на линейке Тушинского аэродрома приготовились к вылету. Около каждой машины сустились летчики, механики, конструкторы. Провожать соревнующихся летчиков приехали секретарь ЦК комсомола Косарев, командующий ВВС Алкснис, многочисленные друзья и энтузиасты легкомоторной авиации.

Как только начало светать, машины в порядке, определенном накануне вечером жеребьевкой, одна за другой с минутным интервалом потянулись на старт.

В этих гонках участвовало несколько самолетов моей конструкции. Летчик Стефановский летел на самолете УТ-2, летчик Ильин – на синем самолете УТ-1, летчик Готтарт – на АИР-6. Но больше всего меня интересовал Дымов, летевший на красном УТ-1. На него я возлагал большие надежды. Он стартовал последним в 4 часа 10 минут. Скоро он скрылся с глаз, замкнув колонну.



Самолет УТ-2 с двигателем Рено «Бенгали-4» мощностью 140 л.с. На этой машине летчики П.М. Стефановский и П.И. Никитин завоевали первое место среди двухместных спортивных самолетов в скоростном перелете, состоявшемся 25 июля 1935 года

Нужно сказать, что погода на маршруте была не очень благоприятной и, конечно, потребовала от летчиков этих маленьких спортивных машин большого искусства при преодолении грозового фронта и дождей. Не надо забывать, что в то время на самолетах не было ни радиосвязи, ни средств радионавигации, кроме самых элементарных компасов. Летчикам приходилось обходить грозовые участки, менять высоту полета для борьбы со встречным ветром.

По телефону из Харькова сообщили, что Дымов появился над Харьковом первым, обогнав все остальные машины, а уже в 9 часов 52 минуты он опустился на конечном пункте первого этапа – аэродроме в Каче под Севастополем.

За Дымовым один за другим приземлились другие самолеты. За короткое время они были осмотрены, заправлены горючим. Летчики отдохнули и приступили ко второму этапу гонок.

Погода стала более благоприятной. С попутным ветром летчики – кто на высоте 1000 метров, как, например, Дымов и Стефановский, а некоторые бреющим полетом – устремились к Москве, к Тушину, где собралось множество встречающих.

В Москве день был пасмурный, временами моросил дождь, низкие свинцовые тучи обложили небо. Все очень боялись, как бы погода окончательно не испортилась. Но вот очень низко над горизонтом в 16 часов 50 минут показалась первая точка, быстро приближавшаяся к аэродрому. Сразу было трудно определить, кто это. Нервное напряжение достигло предела.

Невыразимое чувство радости охватило меня, когда уже не было никаких сомнений, что это Дымов на красном УТ-1. Он в бреющем полете пронесся над финишем, приземлился и подрулил к встречающим. Все бросились к машине. Фотографы и кинооператоры, репортеры, как и полагается в таких случаях, защелками своими аппаратами и заскрипели ручками.

Дымов, улыбаясь, поднялся из кабины и приветствовал всех поздравлявших его с победой. Никто не заметил, как над аэродромом совсем низко с ревом пронесся Ильин на синем УТ-1. Он пересек финиш в 17 часов 17 минут. Еще через 15 минут опустились летчик Стефановский и штурман капитан Никитин на УТ-2. Вслед за ними один за другим финишировали еще несколько самолетов.

Правда, почти половина участвовавших в гонках самолетов по различным техническим причинам задержались в пути или сделали вынужденные посадки и по условиям перелета выбыли из числа соревнующихся. К сожалению, большой процент недолетевших самолетов явился следствием недостаточно строгого отбора машин.

Тем не менее воздушные гонки стали серьезным экзаменом и проверкой состояния нашей легкомоторной авиации и послужили надежным критерием для отбора в массовое производство лучших спортивных самолетов.

Маршрут перелета Москва – Севастополь – Москва составил 2815 километров. Из девяти вернувшихся в Тушино в тот же день самолетов полностью выдержали условия соревнования пять. По заключению жюри лучшие результаты для одноместных самолетов показали: летчик Дымов на красном УТ-1 с форсированным мотором М-11 и летчик Ильин на синем самолете УТ-1. Для двухместных самолетов лучшие результаты показали: летчик Стефановский со штурманом Никитиным на самолете УТ-2, летчики Готтарт и Растригин на самолете АИР-11, летчик Малахов с техником Волокитиным на самолете Г-20. Результаты перелета для нашего конструкторского бюро были замечательными.

Однако процент выбывших из строя самолетов был высок, а это плохо отразилось на судьбе руководителей Центрального аэроклуба. Не надо забывать, что шел 1937 год. В те времена неудача в работе, ошибка, могла быть расценена как сознательное вредительство. Ярлык «вредитель», а затем «враг народа» мог быть приклеен не только при неудаче, но и просто по подозрению.

В том, что не все 19 вылетевших самолетов вернулись в тот же день в Москву, стали усматривать нечто злонамеренное, хотя, как показывает опыт подобного рода зарубежных мероприятий, гонки на то и есть гонки, чтобы какие-то участники победили, какие-то не победили, а какие-то вообще вышли из строя.

Припомнили и трагическую гибель двух парашютисток – Любы Берлин и Тамары Ивановой, которые, соревнуясь в затяжном прыжке, раскрыли парашюты слишком поздно и обе погибли.

Пристегнули также и некоторые другие неудачи в работе аэроклуба, на мой взгляд, совершенно неизбежные в таком сложном и специфическом деле, как авиационный спорт.

Начальник аэроклуба комбриг Макс Дейч, толковый командир, прекрасный организатор, душа аэроклуба, просил меня поговорить с редактором «Правды», членом ЦК Львом Захаровичем Мехлисом, чтобы тот вмешался и своим авторитетом остановил развал аэроклуба. К моему удивлению, Мехлис, прежде помогавший аэроклубу, теперь стал доказывать необходимость с пристрастием расследовать: почему Чкалов через полюс перелетел без происшествий, а тут из Москвы до Севастополя не смогли долететь без аварий?

Центральный аэроклуб стал одной из жертв произвола. Руководители его были арестованы. Аэроклуб практически на некоторое время перестал существовать и числился только на бумаге.

В связи с «делом» аэроклуба пострадал и сотрудник «Комсомольской правды» Евгений Рябчиков. Женя был влюблен в авиацию, сам научился летать, был страстным пропагандистом авиации.

Наши отношения с Женей Рябчиковым не ограничивались только служебными. Иногда он бывал у меня дома, а в один из дней 1937 года пригласил на свой день рождения. Собралось много журналистов, вечер прошел очень весело. Разошлись в первом часу ночи.

Каков же был мой ужас, когда утром я узнал, что в ту же ночь Женю арестовали, как... врага народа. Я никак не мог в это поверить!

О дальнейшей судьбе Жени Рябчикова стало известно гораздо позже. В конце войны ко мне, тогда заместителю наркома авиационной промышленности, пришла Сусанна Михайловна Кропачева – главный инженер завода в Норильске, где в ссылке работал Рябчиков. Она рассказала обо всем, что произошло с Женей. Он отбывал наказание по клеветническому обвинению. Сусанна Михайловна просила помощи, и я обещал ей сделать все, что будет в моих силах, для облегчения участи Рябчикова.

Вскоре, будучи вызван по какому-то делу к Сталину, у него в кабинете я застал штатского человека, который стоял у окна, просматривая пачку бумаг. Пока Сталин со мной разговаривал, незнакомец, видимо, кончил со своими бумагами, подошел к нам и со мной поздоровался, – оказывается, это был заместитель наркома внутренних дел Авраамий Павлович Завенягин, незадолго до того вернувшийся из Норильска, где он руководил строительством горно-металлургического комбината. Со слов Сусанны Михайловны мне было известно, что Завенягин ее знает.

Пользуясь удачным случаем и хорошим настроением Сталина, я решил попытать счастья и заговорил с Завенягиным о Рябчикове. Сказал, что, мне кажется, зря пострадал и отбывает наказание по вздорному обвинению журналист «Комсомольской правды» Евгений Рябчиков – честный молодой человек, энтузиаст авиации, активист Центрального аэроклуба. Я попросил, если можно, пересмотреть его дело. Слышавший этот разговор Сталин обронил, обращаясь к Завенягину:

– Посмотрите.

Этого ни к чему не обязывающего одного только слова оказалось достаточно. А через неделю Авраамий Павлович сам позвонил по кремлевскому телефону и сказал, что моя просьба решается положительно. Вскоре мы крепко обнялись с Женей в Москве, у меня в кабинете.

В тот период воздушному спорту был нанесен большой ущерб. Но основное было уже сделано. Легкомоторная авиация заняла прочное место в жизни нашей страны, она стала массовой, подлинно народной. Крупносерийный выпуск самолетов У-2, УТ-2 и УТ-1 дал возможность сотням тысяч молодых людей через авиаспорт влиться в нашу военную авиацию. Наплыв в летные и технические авиашколы был огромный, и попадали туда лучшие из лучших.

Трудно переоценить значение этого для Родины, и большая заслуга в этом тех, кто невинно пострадал при разгроме аэроклуба в 1937 году.



Групповой полет учебно-тренировочных самолетов УТ-2 во время показательных выступлений на одном из авиационных праздников на Тушинском аэродроме



Одноместный учебно-тренировочный самолет УТ-1 прекрасно подходил для отработки фигур высшего пилотажа

Успехи наших авиаторов

Отношение И.В. Сталина к авиации и авиаторам. • Рассказы конструктора С.В. Ильюшина. • Летчики спасают челюскинцев. • Чкалов добивается перелета в США через Северный полюс. • Смелые полеты В.К. Коккинаки на ДБ-3.

До знакомства со Сталиным на Тушинском аэродроме мое представление о нем как о человеке и руководящем деятеле партии и государства складывалось под впечатлением его редких, но значительных выступлений.

Особый интерес для меня, авиационного конструктора, представляло отношение Сталина к авиации. О том, что он уже в те годы занимался ею, мне было известно от таких видных авиаторов, как конструкторы Ильюшин и Поликарпов, летчики Чкалов и Коккинаки, с которыми мы работали на одном заводе. Они уже не раз виделись со Сталиным и охотно делились своими впечатлениями о нем. Я стал записывать рассказы моих друзей-летчиков и конструкторов, а также собирать все, что писалось в газетах и книгах об отношении Сталина к авиации и к летчикам.

Сергей Владимирович Ильюшин рассказал, что впервые встретился со Сталиным при следующих обстоятельствах.

5 августа 1933 года Ильюшина вызвали к наркому обороны К.Е. Ворошилову. У него находился возглавлявший в те годы авиационную промышленность П.И. Баранов. Все вместе они отправились на дачу к И.В. Сталину, где состоялось совещание по авиационным вопросам. Обсуждалось состояние морской авиации и пути ее дальнейшего развития. Сталин внимательно слушал специалистов и задавал технические вопросы, удивляя Ильюшина своей осведомленностью.

После заседания, длившегося около трех часов, Сталин пригласил всех в сад размяться и предложил сыграть в городки. Сталин с Ворошиловым на одной стороне, а Ильюшин с Барановым – на другой. Сталин бил очень метко. Ильюшин ему не уступал, за что Иосиф Виссарионович прозвал его чемпионом. Тем не менее Ильюшин с Барановым оказались в проигрыше.

После обеда снова принялись за работу. Совещание длилось до позднего вечера. Делясь позже впечатлениями об этой встрече, Сергей Владимирович поражался:

– Откуда Сталин так детально знает авиацию?

Еще в 1932 году, когда все восхищались летными качествами истребителей И-5, развивавшими скорость 280 километров в час, Сталин, осмотревший машину на Московском центральном аэродроме, сказал:

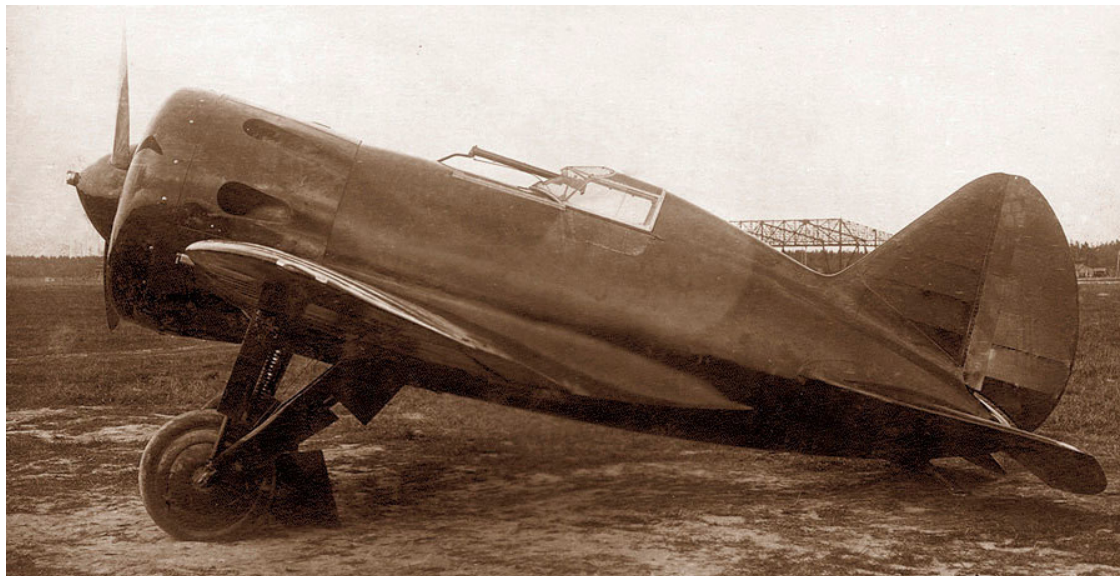
– Это ничего (он даже не сказал «хорошо», заметил знаменитый испытатель Владимир Константинович Коккинаки), – но нам нужны не эти самолеты. Надо, чтобы самолет давал 400 километров в час.

– Мы были поражены, – вспоминал позже Коккинаки. – Конструкторы сначала растерялись, а потом засели за работу. Мы смотрели на них скептически. А через полтора года я сам проводил испытания самолета, обладавшего скоростью значительно выше 400 километров.

Однажды я попросил Чкалова – мы с ним виделись на аэродроме почти каждый день – рассказать подробнее, чем это было в газетах, о его первой встрече со Сталиным, приезд которого на Центральный аэродром 2 мая 1935 года мне удалось наблюдать только издали. Чкалов все еще находился под впечатлением этого события.

– Для меня эта встреча была совершенно неожиданной, – сказал Валерий Павлович. – Когда Сталин, Ворошилов и Орджоникидзе приехали на аэродром для осмотра новых самолетов, Ворошилов показал на меня товарищу Сталину. Он подошел ко мне, крепко пожал руку и стал спрашивать о моем любимце И-16 и о том, как я его испытываю. Видимо, Ворошилов рассказал ему о воздушных происшествиях во время моих испытательных полетов, потому что

товарищ Сталин спросил: «Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?» Я объяснил, что летаю на опытных, очень ценных машинах, которые надо беречь во что бы то ни стало. Во время полета мысль все время направлена на то, чтобы выполнить программу испытаний и благополучно вернуться на аэродром.



Валерий Павлович Чкалов дал путевку в жизнь истребителю И-16 конструкции Н.Н. Поликарпова

– Ваша жизнь, – сказал Сталин, – дороже нам любой машины. Надо обязательно пользоваться парашютом, если есть в этом нужда!

Потом Чкалову предложили показать фигурные полеты. Он запустил мотор, с места свечой взвился в воздух и проделал самые сложные фигуры изящно и легко, присущим ему «чкаловским стилем».

К сожалению, Чкалов не прислушался к совету Сталина. Через каких-нибудь три года, стремясь спасти новый истребитель конструктора Поликарпова – И-180, у которого в испытательном полете заглох мотор, он не воспользовался парашютом и погиб.

Большим испытанием для советских авиаторов явилось событие, вошедшее в нашу историю под именем «челюскинской эпопеи».

Гибель парохода «Челюскин» в Ледовитом океане потрясла всех. Корабль «Челюскин», прошедший от Мурманска до Берингова пролива, был уже почти у цели, но 13 февраля 1934 года затонул, раздавленный льдами. Сто человек спаслись с гибнущего судна, высадившись на льдину. Появился «лагерь Шмидта», названный так по имени начальника полярной экспедиции академика Отто Юльевича Шмидта.

И сразу же на Север к месту катастрофы вылетели советские летчики Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский, Василий Молоков, Николай Каманин, Маврикий Слепнев, Михаил Водопьянов, Иван Доронин.



Первые Герои Советского Союза, получившие это звание за спасение экипажа и пассажиров парохода «Челюскин». Летчики (слева направо): А.В. Ляпидевский, С.А. Леваневский, М.Т. Слепнев, В.С. Молоков, Н.П. Каманин, М.В. Водопьянов, И.В. Доронин

5 марта Ляпидевский первым вывез из лагеря женщин и детей, а 13 апреля спасательные операции были закончены.

В числе других газетных вырезок у меня сохранилась такая, из газеты «Правда» от 14 апреля 1934 года.

ЛЯПИДЕВСКОМУ, ЛЕВАНЕВСКОМУ, МОЛОКОВУ, КАМАНИНУ,
СЛЕПНЕВУ, ВОДОПЬЯНОВУ, ДОРОНИНУ

Восхищены Вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся Вашей победой над силами стихии. Рады, что Вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой Родины.

Входим с ходатайством в Центральный Исполнительный Комитет СССР:

1) Об установлении высшей степени отличия, связанного с проявлением героического подвига, – звания «Герой Советского Союза»;

2) О присвоении летчикам: Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову, Доронину, непосредственно участвовавшим в спасении челюскинцев, звания Героя Советского Союза;

3) О награждении орденом Ленина поименованных летчиков и обслуживающих их бортмехаников и о выдаче им единовременной денежной награды в размере годового жалования.

И. Сталин, В. Молотов, К. Ворошилов, В. Куйбышев, А. Жданов.

19 июня 1934 года челюскинцы и их спасители возвращались с Дальнего Востока. Москва украсила свои площади и улицы, как в дни революционных праздников. Машины с героями засыпали цветами.

На Красной площади состоялась демонстрация. В честь челюскинцев и героев-летчиков был устроен прием в Кремле, на котором посчастливилось присутствовать и мне.

Там Сталин выступил с речью.

– Герои Советского Союза, – сказал он, – проявили то безумство храбрых, которому поют славу. Но одной храбрости мало. К храбрости нужно добавить организованность, ту организо-

ванность, которую проявили челюскинцы на льдине. Соединение храбрости и организованности делает нас непобедимыми.

Еще весной 1934 года возникла мысль о перелете из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс. Этот полет подвел бы итог достижениям советской авиации в области покорения Арктики. Первая попытка совершить такой перелет на самолете АНТ-25, предпринятая в 1935 году Леваневским, Байдуковым и Левченко, к сожалению, оказалась неудачной. Но идея эта не покидала советских летчиков. Чкалов, Байдуков, Беляков обратились к И.В. Сталину и Г.К. Орджоникидзе с просьбой разрешить им в 1936 году перелет в США через Северный полюс.

Могу ли я забыть рассказ Валерия Павловича Чкалова о встрече и разговоре со Сталиным в связи с этим перелетом?

– Меня вместе с Байдуковым и Беляковым вызвали на заседание ЦК... Понял, раз вызывают всю тройку, значит, речь пойдет о перелете... Сижу, слушаю, вопросы обсуждаются другие. В перерыве подхожу с ребятами к Серго, спрашиваю, как с нашей просьбой. «Не сидится вам, машину нужно хорошо проверить», – сказал Орджоникидзе. Тут подходит Сталин. Поздоровался, спрашивает: «Чего вы хотите, товарищ Чкалов?» Я сказал, что просим разрешить перелет через Северный полюс. «Зачем лететь обязательно на Северный полюс? – спросил Сталин. – Летчикам все кажется не страшным. Рисковать привыкли. Зачем рисковать без надобности?» Я возразил, что риска мало: машина хорошая, мотор хороший. Сталин начал подшучивать над нами, а потом сказал уже по-деловому, что условия полета у Северного полюса мало изучены. «Надо хорошо и подробно все изучить, чтобы наверняка уже лететь туда... Наш Союз необъятен. Летите через нашу территорию». Постоял, помолчал, взглянул на нас и неожиданно заявил: «Вот вам маршрут для полета: Москва – Петропавловск-Камчатский».

За несколько дней до отлета Чкалова, Байдукова и Белякова вызвали в Кремль. Там находились руководящие деятели партии и правительства. Докладывать Сталин предложил Чкалову, который по карте перелета стал пояснять маршрут.

– Почему вы избрали такой северный вариант? – спросил Сталин.

Чкалов ответил, что этот вариант наиболее интересный. Советские летчики должны проникать все дальше на Север.

Уже прощаясь с летчиками, Сталин спросил, показывая на сердце:

– Скажите мне по совести, как у вас там, все в порядке, нет ли там у вас червяка сомнения?

– Нет, товарищ Сталин, мы готовы к старту!

– Ну, хорошо, пусть будет по-вашему!

Между прочим, Чкалов рассказывал о том, как в канун старта он с Байдуковым и Беляковым посетил одного из авиационных руководителей и сообщил ему, что вылет они наметили на завтра. Запросив метеорологов и получив малоблагоприятный прогноз, начальство запретило старт. Чкалов настаивал. Тогда Сталину сообщили, что вопреки нелетной погоде Чкалов собирается вылететь. Сталин сказал: «Чкалов лучше знает, какая ему нужна погода!» Вылет был разрешен.

Полет прошел отлично. Экипаж Чкалова достиг Петропавловска-Камчатского и, имея запас горючего, продлил трассу до острова Удд. Летчики получили телеграмму:

«ЧКАЛОВУ, БАЙДУКОВУ, БЕЛЯКОВУ

Примите братский привет и горячие поздравления с успешным завершением замечательного полета.

Гордимся вашим мужеством, отвагой, выдержкой, хладнокровием, настойчивостью, мастерством.

Вошли в Центральный Исполнительный Комитет Советского Союза с ходатайством о присвоении вам звания Героев Советского Союза и выдаче

денежной премии командиру самолета Чкалову в размере тридцати тысяч рублей, летчику Байдукову и штурману Белякову – по двадцать тысяч рублей.

Крепко жмем вам руки.

Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Ворошилов, Жданов».



Самолет АНТ-25 под вооруженной охраной после посадки 22 июля 1936 года на острове Удд. Экипаж в составе В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова и А.В. Белякова провел в воздухе 56 часов 20 минут, пролетев без посадки 9374 км

Экипаж Чкалова возвращается на своем самолете с Дальнего Востока. На аэродроме их встречают Сталин, Орджоникидзе, Ворошилов. Они обнимают и целуют летчиков-героев.

Митинг открывает Орджоникидзе, выступают Ворошилов и Чкалов.

Сталин спрашивает у Чкалова, что бы ему сейчас хотелось делать. «Еще разок полететь... куда-нибудь подальше», – ответил Чкалов.

К просьбе разрешить полет в США через Северный полюс Чкалов возвращался при каждом удобном случае, при каждой встрече со Сталиным.

При обсуждении в ЦК возможности перелета через полюс Сталин спросил, как будет обеспечена информация о погоде по такой дальней трассе. Некоторые говорили, что хорошо бы предварительно создать полярную метеостанцию в районе Северного полюса. Сталин заинтересовался: «А смогут ли советские полярники организовать такую станцию?» Полярники ответили утвердительно. И решение было принято.

Научная станция на дрейфующей льдине в районе Северного полюса была намечена в составе: И.Д. Папанин (руководитель), П.П. Ширшов, Е.К. Федоров, Э.Т. Кренкель. Командиром летного отряда был назначен М.В. Водопьянов. Общее руководство экспедицией для высадки исследователей возлагалось на Отто Юльевича Шмидта.

Когда высадка была произведена удачно, на льдину доставили подписанную И.В. Сталиным и членами Политбюро радиограмму на имя О.Ю. Шмидта, М.В. Водопьянова и всех участников экспедиции. В ней говорилось: «Эта победа советской авиации и науки подводит

итоги блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза».

25 мая 1937 года В.П. Чкалов и Г.Ф. Байдуков по их просьбе были приняты в Кремле. Взглянув на летчиков, Сталин сказал:

– Что, опять земли не хватает? Опять собираетесь лететь?

– Да, товарищ Сталин, – ответил Чкалов, – время подходит, просим разрешения правительства на перелет через Северный полюс.

Чкалов доложил план перелета в США на самолете АНТ-25.

В принципе вопрос решился положительно. Сталин выразил надежду, что получаемые от папанинцев метеосводки облегчат полет через Северный полюс. Но Чкалов заметил, что для летчиков это «хуже». Папанин станет, наверное, вечно давать плохую погоду.

– Вот тебе и на! – засмеялся Сталин. – Мы думали – будет лучше, а оказывается, для летчиков лучше бы и не делать высадки на полюс!

Когда тут же – как говорится, не сходя с места, – кто-то из присутствовавших сформулировал постановление, Сталин предложил обязать экипаж в случае неблагоприятной обстановки сделать посадку в любом пункте Канады, а в случае угрозы экипажу – произвести немедленную посадку. Это было записано особым пунктом.

Как известно, перелет Чкалова, Байдукова, Беякова прошел блестяще и вскоре был повторен экипажем Громова.



Самолет АНТ-25 на аэродроме Пирсон Филд в Ванкувере (Канада) после успешного завершения 20 июня 1937 года перелета через Северный полюс. Экипаж в составе В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова и А.В. Беякова провел в воздухе 63 часа 16 минут, пролетев без посадки 11 340 км

Сталин интересовался созданием бомбардировщика ДБ-3 конструктора Ильюшина. Этот самолет был построен в начале 1936 года. Первый полет состоялся в марте этого же года. Летные испытания проводил летчик-испытатель В.К. Коккинаки. А 1 Мая в числе других принимавших участие в воздушном параде самолетов был и ДБ-3. Проходя над Красной площадью, Коккинаки, пилотирующий ДБ-3, сделал несколько мертвых петель. Это произвело очень сильное впечатление на всех, в том числе и на Сталина, как всегда во время парада находившегося на Мавзолее Ленина. Никто не предполагал, что на большом двухмоторном бомбардировщике можно проделывать фигуры высшего пилотажа.

На другой день, 2 мая, Ильюшина и Коккинаки вызвали в Кремль. Руководители партии и правительства поздравляли конструктора и летчика, подробно расспрашивали их о самолете. Тут же приняли решение о запуске машины в серийное производство.

Решающим обстоятельством запуска ДБ-3 в серию были, конечно, не мертвые петли над Красной площадью. Этот самолет имел скорость большую, чем самолет аналогичного назначения ДБ-2 Туполева, незадолго до того запущенный в серийное производство. Скорость ДБ-2 – 343 километра, а ДБ-3 – 403 километра в час.

Однако, несмотря на решение правительства, ДБ-3 строился медленными темпами. ДБ-3 делать не хотели, чтобы не мешать уже запущенному в серийное производство бомбардировщику ДБ-2. Это стало известно в ЦК. На завод приехали Ворошилов, Орджоникидзе и начальник Военно-Воздушных Сил Алкснис, которые устроили директору и руководителю партийной организации серьезный разнос. Особенно досталось директору завода. Его вскоре сняли с работы. После этого производство ДБ-3 развернулось полным ходом.

Для проверки дальности полета В.К. Коккинаки вместе со штурманом А.М. Бряндинским совершили на самолете ДБ-3 дальний беспосадочный перелет Москва – Баку – Москва. На следующий день Коккинаки был приглашен в Кремль, где доложил о подробностях перелета.

После этого перелета самолет ДБ-3, названный впоследствии ИЛ-4, твердо завоевал репутацию отличного дальнего бомбардировщика.

В 1936 году Владимир Коккинаки решил установить на ДБ-3 рекорд высоты полета с коммерческой нагрузкой в полтонны. Сообщил об этом наркому Орджоникидзе. Серго повел его к Сталину. Здесь Коккинаки изложил свой план.

– Ну что, разрешим Коккинаки слетать? – спросил Сталин у присутствовавших В.М. Молотова и К.Е. Ворошилова.

Оба выразили согласие.

– А сделает? – спросил Сталин.

– Раз Коккинаки берется, значит, сделает, – сказал Климент Ефремович.

Полет состоялся, и международный рекорд, принадлежавший французскому пилоту Синьерину, был побит. Советский Союз только что вступил в Международную авиационную федерацию – ФАИ, и она зарегистрировала первый международный рекорд советского летчика.

В 1938 году В.К. Коккинаки со штурманом А.М. Бряндинским готовились на самолете Ильюшина к беспосадочному перелету на Дальний Восток.

В канун старта, 26 июня, Коккинаки пришел к Сталину.

– Ну, как дела?

Коккинаки развернул карту маршрута и показал прогноз погоды.

Сталин особенно интересовался маршрутом, спросил, далеко ли отстоит трасса от Якутска, и, напомнив, что маршрут проходит по ненаселенным местам, предложил при малейшей опасности немедленно прекратить полет.



Маршал В.К. Блюхер поздравляет В.К. Коккинаки с успешным завершением беспосадочного перелета из Москвы на Дальний Восток. Экипаж в составе В.К. Коккинаки и А.М. Бряндинского провел в воздухе 24 часа 36 минут, пролетев без посадки 7580 км

В.С. Молоков, ставший к тому времени начальником Аэрофлота, докладывал в ЦК о состоянии гражданской авиации, говорил о том, что воздушные линии нуждаются в современных машинах, что сейчас летчики Аэрофлота летают более чем на 30 типах машин, а это создает трудности эксплуатации материальной части.

Сталин согласился, что многотипность самолетов создает трудности не только в эксплуатации, но и для обслуживающего персонала и при ремонте. Различные типы машин затрудняют ремонт, увеличивают его сроки, омертвляют материальную часть. Сталин высказался за то, чтобы свести количество типов машин до четырех-пяти.

Спасение челюскинцев, дальние перелеты экипажей Чкалова и Громова, рекорды Коккинаки, высадка в районе Северного полюса экспедиции Папанина, полет Гризодубовой, Осипенко и Расковой – все это явилось свидетельством зрелости советской авиационной научно-технической мысли, крупных успехов нашей авиационной промышленности, высокого мастерства и беспримерного мужества советских людей.

Это были успехи советской авиации и ее летчиков, окруженных заботами партии и любовью нашего народа.

В Италии

Из Москвы в Рим на ТБ-3. • В венецианском дворце у Муссолини. • Доктрина генерала Дуэ. • Чудеса Вечного города. • Античная Помпея и вулкан Везувий. • На Миланской авиационной выставке. В гостях у конструктора Капрони. • Глазами туриста. • Автомобильный завод «Фиат» в Турине. • Испытательный автотрек на крыше.

В 1933 году в Одессу на гидросамолетах типа «Савойя-Маркетти-55» прилетели итальянские летчики во главе с генералом Бальбо. Спустя год в Италию с ответным визитом были отправлены три тяжелых бомбардировщика ТБ-3 с группой летчиков, механиков, инженеров. Экспедицию возглавляли комкоры Р.П. Эйдеман и А.И. Тодорский. В числе членов экипажа одного из самолетов отправился в свое первое заграничное путешествие и я. Маршрут полета: Москва – Киев – Вена – Рим.

Подготовили ТБ-3 к перелету образцово. Мощные отечественные моторы М-17 работали безукоризненно. Летчики и механики до поздней ночи возились у своих машин, проверяя каждую мелочь.



Тяжелые бомбардировщики ТБ-3 конструкции А.Н. Туполева в первой половине 1930-х годов были гордостью советской авиации

Рано утром в день вылета наши гигантские самолеты стояли на линейке Центрального московского аэродрома. Подымаюсь по специальной приставной лесенке в люк корабля – так принято среди авиационных специалистов называть тяжелые самолеты – и наблюдаю через окно кабины, как выруливают и затем поднимаются в воздух первый и второй самолеты. За ними и наш корабль, мягко гудя моторами, плавно трогается с места.

Уже стартер поднял флажок, разрешая взлет, как вдруг раздается оглушительный треск. Я чувствую, как наша машина кренится на правое крыло. Через несколько секунд становится ясно: лопнула шина одного из колес правой тележки шасси. Колесо нужно менять! Но сменить колесо диаметром в рост человека не такое простое дело. Для этого требуется время. Несколько

часов нервничаем, пока механики возьмется с домкратами и ставят новую, привезенную с завода тележку шасси.

Наконец все готово, вылетаем.

Из-за злосчастной крыши наш корабль прибывает в Киев с большим запозданием, и намеченный для всей группы вылет в Вену приходится отложить на завтра.

На следующее утро мы должны были идти без промежуточной посадки, прямо на Вену. Но в предгорьях Карпат самолеты попали в очень плохую погоду. Дул сильный порывистый встречный ветер, над самой землей в несколько ярусов неслись серые клочья облаков. Дождь заливал стекла кабин. Пришлось идти на самой малой высоте бреющим полетом. Пробиваться в Вену при такой погоде через Карпатский хребет было рискованно, поэтому решили сделать посадку в Кракове.

Польские летчики оказали нам теплый прием и на славу угостили. Мы разговорились с ними на всевозможные авиационные темы. ТБ-3 произвели огромное впечатление. Летчики без конца восхищались ими.

Назавтра во второй половине дня погода улучшилась. Решено было лететь в Рим, минуя Вену.

Мы покинули гостеприимных хозяев Краковского аэродрома. Благополучно миновали Карпаты, Австрию. На высоте 4 тысяч метров пересекли Альпы.

Трудно описать красоту и величие альпийского пейзажа: горы, покрытые густыми лесами, ущелья, вершины.

Панорама быстро менялась: вслед за Альпами – зеленая Ломбардская низменность, наконец, спокойное лазурное Адриатическое море и построенный прямо на воде город Венеция. Затем опять равнина, потом Апеннинский хребет, растянувшийся вдоль всего полуострова с севера на юг. Наконец Рим, куда мы прибыли уже в сумерках.

На главном римском аэродроме Чампино нас ожидала пышная встреча. Здесь были представители командования итальянской авиации, генералы и офицеры в парадной форме, различные дипломаты и, конечно, сотрудники советского посольства в Италии во главе с послом В.П. Потемкиным. Был выставлен почетный караул. Оркестр исполнил «Интернационал». По окончании всех церемоний нас в машинах повезли в лучший отель Рима.

Мы радовались, что прилетели вечером: стеснялись своих помятых под комбинезонами костюмов. Все сгладила темнота. Наше походное снаряжение в глаза не бросилось.

В эту свою первую командировку за границу я отправился совершенно неожиданно. Накануне мне сказали:

– Завтра вылетаешь.

Я не успел собраться как следует и вылетел в штатском костюме. Остальные члены делегации имели военную форму – белую летнюю, синюю парадную и рабочую защитного цвета. На другой День они переоделись в одинаковую форму и выглядели отлично – молодец к молодцу.

К нашему прибытию итальянцы подготовили подробно разработанную программу приемов, визитов и экскурсий по достопримечательным местам Италии, а также по авиационным институтам, заводам и учебным заведениям.

По этой программе, рассчитанной на 10 дней, нас начали в головокружительном темпе знакомить с итальянской авиацией и достопримечательностями Италии.

Все было продумано и предусмотрено: показ и памятников древности, и произведений искусства, и заводов, и аэродромов. Все делалось с твердым расчетом удивить и покорить нас.

Италия никогда не была передовой авиационной страной, но правительство Муссолини принимало все меры, чтобы хотя бы создать подобное впечатление.

В те годы среди итальянских военных господствовала так называемая доктрина Дуэ. Итальянский генерал Дуэ проповедовал, что главную, решающую роль в войне играет воздуш-

ная армия. Считали, что, если страна располагает мощной авиацией, ей обеспечена победа над любым более слабым в авиационном отношении государством.

На самом деле это, конечно, не так: основой являются сухопутные вооруженные силы. Добиться победы одними воздушными средствами невозможно. Но вплоть до Второй мировой войны Муссолини носился с доктриной Дуэ и пытался доказать, что итальянская авиация как раз и отвечает этой доктрине. Правительство Муссолини щедро поощряло всевозможные рекордные и спортивные полеты, отпускало большие средства отдельным конструкторам и летчикам для организации трансатлантических перелетов, не жалело денег на создание «показательных» институтов и аэродромов. Поэтому научно-исследовательский и испытательный институт итальянского военно-воздушного флота в Монтечелио и явился первым номером программы, показывающей авиационную силу Италии.

Рано утром, в первый же день, нас повезли на огромных автобусах в Монтечелио. В то время еще только заканчивалась постройка института, его экспериментальных установок и лабораторий. Но все же то, что мы увидели, свидетельствовало о большом внимании, какое уделялось в Италии научным работам по авиации.

Большинство увиденных нами в Монтечелио машин, в том числе и последние новинки, по своей схеме не были чем-либо оригинальны. Итальянские авиаконструкторы последовательно улучшали в деталях уже известные модели. Таким был путь развития самолетов «Фиат» и «Капрони» – главных самолетостроительных фирм Италии.

В самый разгар осмотра лабораторий нам сообщили, что нужно ехать на прием к Муссолини. Он был тогда не только главой итальянского правительства, но и министром авиации.

Мы подъехали к резиденции Муссолини палаццо «Венеция» на площади Венеции в Риме.



Палаццо «Венеция» – резиденция Б. Муссолини, где глава итальянского правительства в 1934 году принимал советскую делегацию, в которую входил А.С. Яковлев

Ворота дворца охраняли часовые – карабинеры. Я решил пройти последним, за нашими военными, чтобы не выглядеть среди них белой вороной. Вдруг, после того как мы уже прошли ворота, один из карабинеров – в черной рубашке, с фашистской повязкой на рукаве – схватил

меня за руку и, ни слова не говоря, потащил обратно на площадь. На мое счастье, итальянские офицеры, замыкавшие группу, знали меня как члена делегации и уладили недоразумение.

Оказалось, меня приняли за итальянского журналиста, пытающегося проникнуть во дворец вместе с советскими летчиками, чтобы присутствовать на церемонии. Я, очевидно, походил на итальянца – в светлом спортивном костюме, смуглый и черноволосый. Пришлось догонять своих бегом.

Палаццо «Венеция» – дворец средневековой архитектуры. Наш путь проходил по коридорам, лестницам, переходам этого музейного здания.

На втором этаже открылась анфилада больших высоких мрачных залов, тонувших в полумраке, убранных огромными развешанными по стенам гобеленами, старинными средневековыми доспехами, расставленными по углам и в простенках, темными, почерневшими от времени картинами в массивных золотых рамах. В одной из комнат вдоль стен стояли, как сначала показалось, какие-то часовые, жуткие в своей неподвижности. Только внимательно приглядевшись, мы различили манекены рыцарей в латах.

Наконец остановились в большой приемной комнате перед огромной двустворчатой дверью, через несколько минут дверь распахнулась и нам предложили пройти.

Кабинет Муссолини – один из залов этого дворца – был почти пуст. Полумрак, высокий потолок. Голые холодные стены, средневековые окна с маленькими стеклышками и частой сеткой металлических переплетов. В противоположном конце комнаты – большой письменный стол с креслом. Из-за стола вышел коренастый, среднего роста человек с кривыми ногами, лысый, с грубыми, рублеными чертами лица, с челюстью бульдога – дуче Муссолини. Надменный взгляд, высоко поднятая голова и в каждом движении желание быть величественным.

Он был в чесучовом штатском пиджачке, таких же брюках и, как мне показалось, чуть ли не в стоптанных ботинках. Рубашка завязана у воротника вместо галстука крученым шелковым шнурочком с помпончиками.

Его внешность и подчеркнуто скромный костюм никак не вязались с той величественностью, которую он пытался выразить своим взглядом, походкой, жестами, сопровождавшими речь, обращенную к нам.

Муссолини позировал, и не только перед нами. Лишь мы вошли в кабинет, зажглись юпитеры, затрещали киноаппараты и начались фотографирование и киносъемка.

Муссолини говорил с пафосом и закончил свою речь пожеланием дружбы итальянских и русских летчиков. В заключение он обещал сделать приятным наше пребывание в Италии и показать нам все, что нас интересует.

С ответным словом выступил В.П. Потемкин, который на французском языке сказал от имени делегации несколько слов.

На следующий день мы осматривали гражданский аэропорт Рима Литорио.

В промежутках между приемами мы с большим интересом осматривали достопримечательности Рима. Старина тщательно оберегается и сохраняется в Италии не только потому, что итальянцы чтят великое прошлое своих предков и преклоняются перед созданными ими величайшими произведениями искусства, но и потому главным образом, что эти памятники служат источником дохода, привлекая в Италию миллионы туристов со всего мира.

Мы осмотрели Колизей, построенный две тысячи лет назад. Это открытый гигантский многоярусный театр-цирк, предшественник современных стадионов. Туристам показывают до сих пор сохранившиеся мрачные подземелья, отгороженные от арены массивными железными решетками. Здесь проложены подземные ходы и сооружены клетки, откуда выпускали диких зверей для кровавой игры с людьми.



Среди достопримечательностей Рима, с которыми познакомился А.С. Яковлев во время визита в Италию, был и древний Колизей

Осматривали мы и остатки дворца императора Калигулы, одного из самых жестоких властителей Древнего Рима. Сохранилось и страшное подземелье, где творились насилия и убийства. В подземелье проводник подвел нас к стене, где нацарапан крест, и с пафосом сказал:

– Здесь ударом кинжала в спину был убит император Калигула!

В городе много экзотики. Осталась в памяти стража, охраняющая Ватикан – резиденцию Римского папы, – наряженная в средневековые костюмы, которые теперь можно увидеть только на сцене театра в шекспировских пьесах.

Современные постройки Рима мало чем отличаются от построек других европейских городов, но сложившаяся веками планировка его, подчиненная стремлению сохранить уцелевшие от времени и войн памятники старины, делает этот город своеобразным.

Из Рима нас повезли в Неаполь. Приехали туда к концу дня, поэтому города осмотреть не удалось, поражали только ужасающая нищета и грязь неаполитанских окраин. Нам отвели номера в роскошной гостинице на берегу Неаполитанского залива. Усталые после дороги, мы сразу легли спать.

Утром, разбуженный яркими лучами солнца, я вышел на балкон. Впереди – безбрежное голубое море, ласковое, спокойное, каким его воспевают в неаполитанских песнях. Направо в лиловой дымке виднелся остров, налево возвышался конусообразный курящийся Везувий. Я как зачарованный любовался этой картиной.

Набережная в тот ранний час была еще пуста. Вдруг перед балконом, на асфальте, появился бедно одетый человек и стал пристально на меня глядеть, не говоря ни слова. Не понимая, в чем дело, и смутившись, я пытался не смотреть на него. А он, наоборот, упорно старался привлечь к себе внимание и делал какие-то странные, непонятные движения, опять-таки молча. Приглядевшись, я увидел, что у человека ниже локтя рукава рубашки пустые. Инвалид просил милостыню и молчаливо демонстрировал свое увечье, боясь привлечь внимание полицейского. Я быстро кинул ему монету. Нищий бросился плашмя на землю и взял ее зубами.

Эта сцена произвела удручающее впечатление.

Нет туриста, который, побывав в Италии, не посмотрел бы развалин Помпеи. И нам, советским гостям, итальянцы предложили съездить посмотреть Везувий и древний город Помпею, уничтоженный извержением вулкана две тысячи лет назад.

От Неаполя до Помпеи на автомобиле езды каких-нибудь полчаса по прекрасной автострате. Это отличное шоссе, совершенно прямое, не пересекается другими дорогами. Все пересечения идут под автострадой или над ней. По той дороге запрещалось ездить со скоростью меньше 80 километров в час, больше – сколько угодно! Машину, если она идет с меньшей скоростью и тем задерживает движение других, нагонит полицейский на мотоцикле, запишет номер, а в конце автострады оштрафует. Наша машина шла с очень большой скоростью, и мы быстро доехали до Помпеи.

Кроме нас осматривали Помпею многочисленные туристы – американцы, англичане, французы, немцы, поэтому улицы бывшего города имели оживленный вид. Все, слушая объяснения гидов, рассматривали уцелевшие здания.

Особенно запомнилось одно хорошо сохранившееся помещение, нечто вроде древней харчевни. На стене вместо вывески – фрески с изображением того, что может получить здесь воин. Сначала изображены наружный вид таверны и подходящий к ней воин; дальше ему омывают ноги; еще дальше он уже за столом и перед ним еда и кувшин с питьем; потом изображен на ложе отдыхающим. Такой была реклама в древности.

Осмотрели мы в Помпее древний театр, устроенный в склоне горы, музей, где собраны домашняя утварь и предметы быта, сохранившиеся под слоем пепла, – сосуды, чаши с зерном и даже куски каких-то окаменевших лепешек.

После Помпеи поехали смотреть виновника всех этих бед – вулкан Везувий. На гору взбирались в три приема. Первую треть пути проехали на автомобиле по хорошо асфальтированной дороге, выходящей по склонам горы. Затем пересели в горный трамвай с зубчатой передачей. Со скрежетом и лязгом проехали на нем вторую треть горы. Потом на фуникулере добрались до вершины. Но и фуникулер не доходит до самого кратера вулкана. Около километра все идут пешком.

С вершины Везувия открылся замечательный вид. Внизу – Помпея, лазурная гладь Неаполитанского залива, а дальше в стороне – живописно расположенный на берегу Неаполь. Но не менее интересное зрелище представлял и кратер вулкана. Это воронка метров в семьсот-восемьсот диаметром и около 50 метров глубиной. В середине воронки виден ярко-желтый конус, образовавшийся из шлака и серы.

В тот момент, когда мы осматривали вулкан, он был неспокоен: через каждые несколько минут раздавался глухой подземный гул и из конуса вместе с желтым дымом вырывались языки пламени, куски серы и пепла.

Проводники предложили спуститься на поверхность кратера. Стало немного жутко. Но все-таки мы медленно спустились вниз по крутому склону внутрь воронки, держась за натянутый канат. На поверхности кратера подошвы ботинок моментально нагрелись, так как лава была горячая. Здесь и там из трещин вырывались удушливые струйки серы. Мы подошли к жерлу вулкана. Это естественный вертикальный канал, уходящий в глубь горы. Чувствовалось, что под ногами что-то клокочет и бьется, какая-то титаническая сила стремится вырваться наружу, на поверхность земли. Здесь невольно чувствуешь себя песчинкой, муравьем – так подавляет природа своим величием, могуществом и грозной стихийной силой.

Из Италии в Москву мы возвращались на тех же самолетах ТБ-3. В Вене была остановка. Еще до приземления наших машин Венский аэродром окружили полицейские. Едва мы вышли из кабины самолета, как у каждого потребовали документы. Кроме представителей советского полпредства и ТАСС, никто к самолетам допущен не был. Между тем еще в воздухе, при спуске, мы заметили на земле множество людей, бежавших по прилегавшим к аэродрому

улицам. Как потом оказалось, аэродром находился в рабочем районе Вены Флоридсдорфе, где незадолго до этого было антифашистское восстание, подавленное войсками и полицией. Мы прилетели в воскресный день, и массы рабочих, увидев кружившие на малой высоте гигантские самолеты с красными звездами на крыльях, бросились нас встречать. Полиция отгоняла людей от поданных для нас автобусов, но тщетно. Они прорвали цепь полицейских и окружили нас. Те, кто стоял поближе, пожимали нам руки, гладили плечи, волосы. Не только женщины, но и мужчины, не стесняясь, плакали. Среди них нашлись смельчаки, которые, не обращая внимания на бушевавшую на аэродроме полицию, выкрикивали: «Рот фронт!» – и поднимали кверху сжатый кулак.

Когда автомашины медленно – по нашей просьбе – двигались по улицам, многие рабочие бежали за нами или ехали на велосипедах, уже смело крича: «Рот фронт!» – и размахивая красными флажками. Эта неожиданная встреча растрогала до глубины души.

В Вене мы пробыли всего одни сутки, но и этого было достаточно, чтобы воочию убедиться в «прелестях» только что установившегося в Австрии фашистского режима. Некогда богатый, кипучий европейский город – «веселая Вена» – производил мрачное, тягостное впечатление. Город был как на осадном положении: здания правительственных учреждений и жилища фашистских главарей окружали проволочные заграждения. На многих домах сохранились следы недавних боев. Снарядные пробоины, только что заделанные, выглядели как свежие раны. Некоторые дома совершенно разрушены артиллерийским огнем. Большинство магазинов закрыто. На улицах пусто и уныло, почти не видно людей.

Только теплая встреча с австрийскими рабочими скрасила неприятное впечатление о Вене.

Вылет на другое утро был назначен очень рано, но уже к этому времени – к 5 часам утра! – к аэродрому опять стали стекаться жители окрестных районов. Как узнали о часе нашего вылета – неизвестно, но вся ограда аэродрома была буквально усыпана народом. Большинство женщин пришли в красных блузках или с красными косынками. Попытки полиции отогнать провожавших ни к чему не приводили.

Вот машины одна за другой побежали по аэродрому. В этот момент у большинства мужчин и женщин появились в руках красные платки, косынки, флажки для приветствия далекой Москве...

За время пребывания в Италии мы совершили много интересных экскурсий и видели много любопытного. У нас сложилось представление об Италии как о стране с необычайно живописной природой, стране с великим историческим прошлым и населенной веселым, живым, симпатичным народом. Что же касается предмета нашего особого интереса – итальянской авиации, то здесь поездка дала нам немного.

Вот почему, когда в следующем, 1935 году в Милане готовилась Международная авиационная выставка, на которой мне очень хотелось побывать, я на этот раз сам проявил инициативу и попросил послать меня туда. Однако Глававиапром мою просьбу отклонил. Тогда я послал заместителю председателя СНК СССР Я.Э. Рудзутaku записку следующего содержания:

«12. X в Милане открывается Международная авиационная выставка, на которую в числе экспонатов советского павильона послан новый самолет АИР.

Несмотря на первоначальные обещания, начальник ГУАПа Королев, как теперь выяснилось, не находит нужным послать меня на выставку.

Я ни разу не был ни на одном заграничном авиационном заводе, ни на одной выставке. Между тем множество работников других заводов ежегодно бывают за границей и имеют возможность знакомиться с новинками зарубежной авиатехники.

Вместе с тем, по линии общественности, в прошлом году я летал в Италию в экспедиции т. Эйдемана, а в этом году меня посылают в Румынию для присутствия на каких-то празднествах.

Эти почетные и приятные поездки, основным занятием которых являются бесконечные банкеты и осмотры местных достопримечательностей, никакой ценности для инженера не имеют...

Поскольку на меня находят возможным тратить валюту без всякой для меня пользы, убедительно прошу Вашего приказа о командировании на Миланскую выставку и на передовые зарубежные заводы «Бреда», «Кодрон», «Де Хэвилленд», где я смогу получить богатый материал для дальнейшей конструкторской работы».

Эта записка возымела действие. В сентябре 1935 года меня командировали на Миланскую авиационную выставку с группой советских инженеров, среди которых были конструкторы Н.Н. Поликарпов и П.О. Сухой.

Миланская выставка 1935 года по числу участвовавших стран оказалась весьма скромной. США и Англия в ней не участвовали. Польша, Германия, Франция были представлены лишь несколькими фирмами.



Рекламный плакат 1-ой международной авиационной выставки в Милане, проходившей с 12 по 28 октября 1935 года

Наиболее полным на выставке выглядел итальянский отдел. Итальянцы показывали самолето- и моторостроение, авиационные приборы, все виды оборудования, вооружения, аэродромного оборудования и даже летного обмундирования.

Италия демонстрировала почти все, что в то время производилось на ее заводах, начиная с маленьких туристских и спортивных самолетов мощностью 100–150 лошадиных сил, пора-

жавших исключительной культурой отделки («Бреда-79», «Капрони»), и кончая двух- и трех-моторными бомбовозами и пассажирскими красавцами «Савойя», «Фиат», «Капрони».

Запомнились гоночный гидросамолет «Макки-72» с мотором 3100 лошадиных сил, «Фиат», на котором летчик Ажелло установил мировой рекорд скорости – 710 километров в час, и самолет «Капрони» летчика Донати.



Итальянский гоночный гидросамолет Макки М.72, на котором 23 октября 1934 года летчик Ажелло установил мировой рекорд скорости – 709,209 км/ч

Надо сознаться, что мы ожидали увидеть в Милане больше. Судя по выставке, максимальные скорости истребителей в среднем колебались в пределах не свыше 400 километров в час, разведчиков – 300–350 километров, бомбардировщиков – 300–350 километров. Очевидно, последние новинки не были представлены.

Если на прежних международных выставках нас удивляло и восхищало совершенство западной авиационной техники, то теперь мы радовались тому, что некоторые наши самолеты и моторы, выставленные на советском стенде, значительно превосходили по своим качествам аналогичные машины капиталистических стран. Поэтому советский стенд пользовался особым успехом у посетителей.



Фрагмент экспозиции Советского Союза на 1-ой международной авиационной выставке в Милане. На заднем плане новый спортивный самолет АИР-9бис конструкции А.С. Яковлева

У некоторых наших экспонатов, как, например, у истребителя И-16, у самолета «Сталь-3» или мотора М-34, постоянно толпился народ – и не только любопытный обыватель, но главным образом инженеры, техники, летчики.

Результаты нашего роста в области авиационной техники были налицо. Многих квалифицированных авиаработников, даже доброжелательно относившихся к нашей стране, это так поразило, что они засомневались в советском происхождении мотора М-34.

Кроме выставки нам предоставили возможность осмотреть автомобильный, авиамоторный и самолетостроительный заводы «Фиат», самолетостроительные заводы «Капрони», «Савойя» и «Бреда».

Все эти заводы, за исключением автомобильного «Фиат» – в то время одного из самых крупных в Европе, – представляли собой ряд небольших предприятий. Они выросли постепенно, из кустарных мастерских, построенных еще до империалистической войны. В этом отношении особенно характерен завод инженера Капрони, старейшего итальянского конструктора.

На всем пути по автостраде Милан – Турин на каждом шагу лезла в глаза реклама фирмы «Фиат». Многочисленные вывески, яркие плакаты, макеты автомобилей и самолетов, установленные на столбах вдоль дороги, – все кричало о том, что на свете существует «Фиат», выпускающий «лучшие» автомобили, «лучшие» самолеты, «лучшие» двигатели и даже «лучшие в мире» подводные лодки. Дорожные километровые знаки также использовали для рекламы. Через каждый километр читаешь, например: «До Турина 45 км – «Фиат», «До Турина 44 км – «Фиат», и так далее вплоть до самого Турина. Автодорожные станции также украшены рекламой «Фиат». Только и мелькает: «Фиат», «Фиат», «Фиат»...

Весь Турин работает на «Фиат». И автомобильный завод, и завод самолетостроения, и машиностроительный завод – все это крупные предприятия с большим количеством рабо-

чих. Над городом довлеет магическое слово «Фиат», за которым скрывается небольшая группа капиталистов, хозяев всех заводов и всего города.

Мы осматривали автомобильный завод «Фиат». Он не был похож ни на американские, ни на советские автомобильные заводы с их огромными одноэтажными заводскими корпусами, размещенными на большой территории. У итальянцев мало земли, они экономно используют ее, поэтому автозавод, расположенный в черте города, построен на небольшой территории и вырос на высоту четырех этажей.

Весь завод, все его цехи мы осмотрели, не выходя из автомобиля. С целью экономии полезной производственной площади на заводе нет лестниц: работают грузовые подъемники и пандусы – пологие винтовые дороги, по которым можно ездить на машине с этажа на этаж. На каждом этаже посередине цеха устроена проезжая полоса, окаймленная с обеих сторон белыми линиями. По этим дорогам подвозят в цехи материалы и оборудование. Медленно проезжая на машине по пандусам и по цеховым дорогам, мы проследили за процессом изготовления автомобилей, начиная от заготовительного цеха на первом этаже и кончая малярно-сборочным на четвертом. И в конце концов выехали на крышу здания.

Здесь, на овальной, если смотреть сверху, крыше завода, находился трек для испытаний автомобилей. После того как на четвертом этаже соберут машину, она выезжает на крышу и проходит испытательный пробег. Итальянцы захотели нас поразить и на большой скорости прокатали по этому треку.



Во время визита на завод «Фиат» А.С. Яковлев отметил, что он не похож ни на американские, ни на советские автозаводы. Завод «Фиат» построили на небольшой территории. Он вырос на высоту четырех этажей, а на его крыше разместили трек для испытаний автомобилей.

Несмотря на довольно старое оборудование, которое, однако, умело использовалось, «Фиат» выпускал высококачественную продукцию. Мне пришлось впервые быть на этом заводе в 1934 году, тогда меня заинтересовал сборочный цех, где на четырех параллельных конвейерах собирались четыре различных типа автомобилей. В 1935 году в том же цехе так же медленно полз этот конвейер, но вместо четырех прошлогодних марок он собирал уже совершенно другие машины.

Мы, самолетостроители, народ неискушенный в автостроении. Но даже для нас такая гибкость автомобильного завода, сменившего за год четыре модели, не останавливая производства, явилась образцом умелой подготовки и организации производства, планирования и производственной культуры.

Наше пребывание в Милане совпало с празднованием дня фашистского переворота. По всей стране проводились демонстрации и митинги, передавалась по радио речь Муссолини. В Риме устраивался парад фашистских легионов. Вот как это выглядело.

По залитым солнцем улицам южного города медленно и торжественно двигалась процессия: мрачные мужчины, с ног до головы одетые в черное, несли черные знамена. На знаменах серебряные эмблемы: скрещенные кости, черепа, кинжалы, змеи. Люди угрюмо смотрят из-под черных шапок. Ни веселой песни, ни смеха, ни возгласа. Даже детские отряды «Балилла», одетые в черное, шли грустные и притихшие.

Во Франции и Англии

Командировка во Францию. • Париж. • На заводе Блерио. • Состояние французской авиации. • Признания министра. • Воздушный парад в Англии. • В Лондоне. • Программа хендонского праздника. • Кубок Шнейдера. • «Спитфайр» и его конструктор.

В 1936 году, летом, меня в числе других советских инженеров командировали во Францию для закупки у фирмы «Рено» спортивных самолетов «Кодрон».

Я давно мечтал побывать в Париже. И вот из Москвы поезд мчится на запад. Уже позади Варшава, Берлин, Льеж и наконец французская граница. Сразу повеяло теплом. После холодно-официальных гитлеровских чиновников в фашистской форме со свастикой, с отрывистой, похожей на воинскую команду речью, которых мы видели в пути, во Франции нас встретили приветливые взгляды и искренние улыбки. Речь французов показалась особенно певучей и мелодичной. И природа, в отличие от распланированной и подстриженной в германских городах, здесь выглядела более естественной.

Я видел Рим, Берлин, Лондон, Варшаву – ни одна из этих европейских столиц не обладала таким обаянием и не вызывала у приезжего такой симпатии, как Париж. И небольшие провинциальные французские города с кривыми узкими улочками, со старинными домами, многочисленными кафе, ресторанчиками, веселая, снующая по улицам толпа, смех, песни – все это располагало.

О Париже я много читал, и поэтому, когда осматривал его достопримечательности, все мне казалось когда-то виденным и близким.

Париж утопает в зелени. Вдоль широких тротуаров растут громадные развесистые деревья. Нарядные витрины магазинов украшают улицы. Столики многочисленных кафе стоят в несколько рядов прямо на тротуарах. В определенные часы дня они все сплошь заняты говорливыми парижанами, наполняющими улицу неудержимым весельем и гомоном.

Бесконечной вереницей движутся по центральным улицам потоки машин всевозможных видов, начиная от огромных двухэтажных омнибусов, самых разнообразных автомобилей и кончая велосипедами.

Наслаждаясь неповторимой красотой города, я встречался на каждом шагу с историческими памятниками, с детства известными по книгам Дюма, Бальзака, Мопассана. Вот Триумфальная арка. Под аркой, на площади Звезды, могила Неизвестного солдата. На могильной плите, лежащей прямо на земле, написано, что здесь похоронен неизвестный герой, сын Франции. Из отверстия в надгробном камне вырывается пламя неугасимого огня.

Мы осмотрели Пантеон. Это усыпальница великих людей Франции, построенная в виде большого храма. Внутренние стены Пантеона расписаны фресками религиозно-исторического содержания. Широкая каменная лестница ведет в громадное подземелье с голубоватым освещением. По обе стороны подземелья расположены ниши с бронзовыми решетками. Здесь похоронены французские мыслители XVIII века Вольтер и Руссо, знаменитые французские писатели Гюго и Золя. Здесь же урна с прахом французского социалиста Жореса, поднявшего свой голос против Первой мировой войны и павшего от руки наемного убийцы.

Некоторые уголки и постройки Парижа казались хорошо знакомыми: так часто их описания встречаются в книгах. Вот тюрьма Консьержери. Она упоминается во многих французских исторических романах. В эпоху Великой французской революции в этой тюрьме заседал революционный трибунал, судивший французского короля Людовика XVI и его жену, королеву Марию-Антуанетту. Здесь же перед казнью были заключены Дантон, Робеспьер и другие революционеры.

Вот собор Парижской богородицы. Он так ярко описан у Гюго, что кажется, я уже раньше видел эти башенки и готические окна.

Осмотрели мы и знаменитую Эйфелеву башню, которая в свое время была самым высоким сооружением в мире. Башня расположена на берегу Сены, почти в центре Парижа. Издали она кажется ажурной, легкой, воздушной. На самом деле это громадная конструкция из железа и стали.

Мне рассказывали, что если в ветреный день подняться на самый верх Эйфелевой башни, то совершенно отчетливо почувствуешь, как башня раскачивается. Захотелось проверить, так ли это. И вот, выбрав ясный, но ветреный день, мы решили подняться на башню. 300 метров высоты преодолеваются в три приема. Сперва поднимаешься на громадном подъемнике с зубчатыми колесами, потом на другом подъемнике, поменьше; башня чем выше, тем уже – и наконец на самый верх – в маленьком лифте.

С вершины Эйфелевой башни открывается чудесный вид на Париж и его окрестности. Но высота такая, что стоять у перил верхнего балкона довольно неприятно.

Дул сильный ветер. Башня действительно раскачивалась, и было заметно, как балкон ходит под ногами. Чтобы проверить себя, я сел на скамейку и через перила балкона наметил на земле точку. Эта точка от меня уходила то вправо, то влево: вершина башни раскачивалась из стороны в сторону, как говорят, на целый метр.



Во время визита во Францию летом 1936 года А.С. Яковлев посетил Эйфелеву башню, он смог не только полюбоваться прекрасными видами Парижа и его окрестностей, но и убедиться, что башня раскачивается под воздействием сильного ветра

Если Франция, Париж, французы оставили у нас чувство глубокой симпатии, то знакомство с французской авиацией вызвало разочарование и даже недоумение.

Франция по праву считается одной из зачинательниц авиации. На заре авиации количество самолетных фирм в этой стране было самым большим; в развитии мировой авиационной техники большую роль сыграли французские конструкторы Блерио, Фарман, Кодрон, Вуазен и др. Фирмы этих конструкторов возникли еще в начале XX века. По количеству создаваемых новых самолетов Франция занимала в свое время первое место в мире. Во Франции жил и работал один из основоположников авиационной науки – Эйфель. Все первые съезды уче-

ных и авиационных деятелей собирались во Франции. Но французы постепенно утратили свое превосходство. В 1936 году, то есть за три года до начала войны с Германией, состояние авиационной промышленности Франции было плачевным.

Мы посетили заводы наиболее известных французских конструкторов – Блерио, Рено, Потеза и Мессье.

Завод Блерио небольшой, находится в предместье Парижа, на берегу красавицы Сены, и весь окружен зеленью. Основатель и главный конструктор предприятия – национальный герой Франции и пионер авиации Луи Блерио.



Национальный герой Франции и пионер авиации Луи Блерио

В 1909 году Блерио на своем моноплане первым совершил перелет из Франции в Англию через пролив Ла-Манш. По тому времени это было необычайным достижением, вызвавшим сенсацию во всем мире. Поэтому мы, естественно, очень интересовались личностью Блерио и его работами.

Но завод и отношение официальных кругов Франции к изобретателю произвели самое тягостное впечатление. Часть предприятия была закрыта, а отдельные цехи работали не на полную мощность. Завод испытывал материальные затруднения и умирал медленной смертью.

Несколько лучшее впечатление в техническом отношении произвел завод Рено, находящийся в парижском предместье Бийанкур. Там в цехах было больше порядка, но изготовление самолетов и сборка тоже производились кустарными методами.

Довольно бледно выглядели и другие показанные нам заводы, если не считать маленького завода Мессье по производству шасси.

Всякий раз, осматривая авиационные заводы Франции, я невольно сравнивал их с нашими. И каждый раз с глубоким удовлетворением приходил к выводу, что по масштабу, по качеству оборудования ни одно из виденных мною французских предприятий не могло идти ни в какое сравнение с любым из наших рядовых авиационных заводов.

Во Франции предвоенных лет не было четкой авиационной военно-технической политики, которая дала бы возможность конструкторам и промышленности работать по твердо установленному плану. Французские правительства перед войной сменялись одно за другим, а с приходом все новых и новых министров авиации менялась и техническая политика.

Долгое время во Франции преобладала точка зрения, будто важнее всего создавать как можно больше образцов самолетов, с тем чтобы в будущем отобрать наилучшие. Это было выгодно всякого рода мошенникам и авантюристам, объявлявшим себя предпринимателями. Они нанимали конструкторов, создавали бесчисленное количество новых типов самолетов, получая на это государственные субсидии и дотации.

К середине 30-х годов Франция утонула в огромном количестве новых образцов самолетов и совершенно запуталась в выборе тех, которые можно было бы пустить в серийное, массовое производство и использовать во время войны. Работа конструкторов стала бесплодной.

И в 1936 году, когда я побывал на французских заводах, и в последующие годы деятели французской авиации сознавали свое отставание от вероятного противника – гитлеровской Германии. Бывший министр авиации Франции сенатор Лоран Эйнак откровенно говорил о превосходстве немцев в авиационном отношении. «Потеряв превосходство в воздухе, – писал Лоран Эйнак, – Франция должна поставить перед собой более скромную, но в то же время и более реальную задачу: добиться равенства с Германией или, по крайней мере, приблизиться к этому равенству».

Но слова не подкреплялись делами.

Для развития авиационной промышленности требовались время и деньги. Сопоставляя производство автомобиля и самолета, французский автор указывал: на изготовление одного автомобиля «Ситроен» с мотором затрачивается 600 часов, истребителя без мотора – от 12 до 15 тысяч часов, двухмоторного самолета без моторов – 30 тысяч часов. Автомобиль продается от 20 до 25 франков за килограмм, самолет – от 500 до 1000 франков. Естественно, что массовое производство автомобилей опиралось на требование рынка, а для истребителей рынок создавался войной. Не нужно было обладать особой дальновидностью, чтобы заметить, как война приближается к порогу Франции. Однако французские руководители оказались слепыми.

Маневрируя в предвоенные годы, Гитлер и Геринг не прочь были поговорить о проектах ограничения воздушного вооружения «оси Берлин – Рим», с тем чтобы оно лишь соответство-

вало количеству франко-британских воздушных сил. На самом деле это был обман. Германия планировала и осуществляла программу господства в воздухе. Немецким маневрам могли поверить лишь те, кто пожелали быть обманутыми.

Во Франции велась кампания за производство 5 тысяч самолетов. Она широко обсуждалась в печати на радость Герингу, так как в 1938–1939 годы – уже перед самой войной – самолеты выпускались лишь десятками. Вот как, раскрывая карты (и государственную тайну), освещал положение французской авиации не кто иной, как министр авиации Франции того времени Ги ля Шамбр в одном из номеров журнала «Эр»:

«Месячное производство военных самолетов, при плане в 100 машин, достигало: в январе – августе 1938 года – по 44, в сентябре – ноябре – по 55, в декабре – 74».

Во время пребывания нашей группы специалистов во Франции проводился так называемый королевский воздушный парад в Англии. Это нечто вроде наших праздничных парадов в День авиации. Всей группой мы поехали на несколько дней в Англию, чтобы посмотреть парад. Обычно, подъезжая по железной дороге к любому городу, даже к таким крупным, как Москва, Ленинград, Рим, после появления первых городских строений начинаешь торопливо собираться: через несколько минут вокзал. Иное дело Лондон.

От первых домов предместья поезд еще долго мчится, пересекая множество улиц, чередующихся с парками и садами, потом опять начинаются улицы, мосты, перекрестки, пока наконец со скрежетом состав не остановится у вокзала «Виктория».

Лондон – самый крупный из европейских городов. В то же время это город небольших коттеджей – особняков в два или три этажа, разбросанных на громадной озелененной территории. Только в центре построены большие многоэтажные дома. Правда, центр сам по себе уже представляет целый город. Это деловая часть Лондона, так называемый Сити, что, собственно, и значит город. Там не видно жилых домов – только учреждения, конторы, магазины. Улицы узкие, кривые. Зелени совсем нет.

В первое время, пока я не освоился еще с порядками и обычаями Лондона, многое меня удивляло.

В Лондоне порядок движения городского транспорта и поездов противоположен существующему у нас. Там движение левостороннее, поэтому почти каждый раз при поездке на автомобиле мне казалось, что столкновение неминуемо.

Только в Англии стало ясно, почему иностранцы так восхищаются нашим московским метро. Действительно, не могло быть никакого сравнения между московским и лондонским метрополитенами. Там не было красивых наземных вестибюлей, как у нас. Вход в метро располагался обычно в первых этажах жилых домов или каких-нибудь учреждений. Из коридора с асфальтовым полом пассажиров спускали глубоко под землю в крытой шахтной клетке наподобие тех, какие применяются в угольных коях. Сами станции запомнились очень непривлекательными: стены бетонные, ничем не украшенные, и такой же потолок. Воздух тяжелый, с острым запахом дезинфекции. Вагоны лондонского метро также ничего общего не имели с нарядными, красивыми и удобными вагонами московского метрополитена.

Разумеется, нельзя забывать, что лондонское метро построено на 50 лет раньше московского.

Как люди, впервые попавшие в Лондон, мы стремились ознакомиться с его достопримечательностями. Осмотрели знаменитый Тауэр, не менее знаменитое Вестминстерское аббатство, видели башню «Большой Бэн», звоном часов которой начинаются передачи Би-Би-Си. Побывали в парламенте, осмотрели палату лордов и палату общин. Увидели Скотланд-Ярд, с которым все мы знакомы с детских лет по рассказам Конан Дойля о похождениях Шерлока

Холмса. И наконец, съездили в загородную резиденцию английских королей – Виндзорский замок.

Тауэр, средневековая мрачная крепость, сложенная из грубо тесанного камня, была местом заточения ряда выдающихся деятелей Англии. Во дворе, выстланном плитами серого камня, до сих пор сохранилось место, где производили казни. Вам показывают плаху и топор, которым отрубили голову Анне Болейн и другим известным по историческим романам англичанам. В Тауэре хранятся также королевские реликвии. Обслуживающий персонал одет в костюмы времен Шекспира. Пройдя под мрачными сводами этого замка, вы как бы попадаете в атмосферу Средневековья. На каждом шагу страницы английской истории!

Вестминстерское аббатство неразрывно связано с историей Лондона. Здание построено в готическом стиле, и его внутреннее оформление, особенно при звуках органа, производит внушительное впечатление. Монастырь, в котором и по сей день идут церковные службы и происходят важные церемонии государственного значения, – это усыпальница самых знаменитых людей Англии, ученых, писателей, поэтов. Здесь погребены Исаак Ньютон, Чарлз Дарвин и многие другие. Их имена выбиты на плитах пола. Я сразу же вспомнил могилу Суворова в Александро-Невской лавре, где на большой каменной плите высечена надпись, трогающая своей простотой: «Здесь лежит Суворов».

Любопытен британский парламент. Это огромное сооружение со множеством внутренних помещений различного назначения. Каждое помещение напоминает о живущих в Англии традициях.

Мы побывали в комнате, которая называется королевской. Здесь король или королева ожидают разрешения председателя, спикера палаты, войти в зал заседаний. Необычна обстановка в кулуарах палаты общин. Вдоль их стен поставлены мраморные статуи видных политических деятелей. Гиды рассказывают туристам биографию каждого из них. И если иностранцы, особенно французы, американцы, которых бывает здесь очень много, как правило, безразлично относятся к этим повествованиям, то англичане слушают с нескрываемым благоговением.

Палата лордов – сравнительно небольшой зал, отделанный мореным дубом. На тыльной стороне находится королевский трон с балдахином, с другой стороны – кресло председателя палаты. Между местом председателя и королевским троном расположены в несколько ярусов обитые красным сафьяном мягкие диваны для членов палаты лордов.

В центре зала – большая, крытая кожей тахта, назначение которой нам установить не удалось. Говорят, что тахта предназначена для высшего лондонского духовенства. В центре стоит также большой стол с фолиантами английских законов. Можно подумать, что во время заседания лорды принимают решения, заглядывая в законы. Но это лишь традиция.

Чтобы попасть в палату общин, надо пройти из палаты лордов через несколько помещений, среди которых есть вторая королевская комната, где королева или король, не имеющие права входа в палату общин, принимают депутатов парламента.

Палата общин по размерам больше палаты лордов, с такими же мягкими диванами, но обтянутыми зеленой кожей. В палате общин имеются галереи для гостей.

Королевский замок Виндзор расположен в окрестностях Лондона, на холме, с которого во все стороны открывается чудесный вид: изумрудные лужайки, зеркальные пруды, кудрявые шапки деревьев. Перед самым королевским дворцом лужайка подстриженного газона была так искусно разделана, что казалась гигантским гладким ковром. Никаких искусственных сооружений, искусственных цветников.



Среди достопримечательностей Англии, которые посетил А.С. Яковлев в 1936 году во время поездки в Лондон, был и королевский замок Виндзор

Замок и стены его построены из серого натурального камня, очень гармонирующего с зеленью лужаек, деревьев и обилием вьющегося плюща.

Виндзор – эта древняя резиденция английских королей, так же как и Тауэр, дышит Средневековьем. Одна часть замка представляет собой музей средневекового оружия, предметов быта, картин, скульптуры. Она доступна для осмотра. В другой части летом проживает королевская семья. Вход в ту часть сада, которая примыкает к королевским покоям, ограничен. Замок охраняется королевской гвардией в красных мундирах и высоких медвежьих шапках. До недавнего времени гвардейцы были вооружены старинным оружием. Сейчас стоят на часах с современными автоматами.

Мы посетили знаменитый собор Святого Павла, равным которому являются только собор Святого Петра в Риме и наш Исаакиевский собор в Ленинграде.

Собор Святого Павла является также усыпальницей выдающихся деятелей Англии, главным образом ее полководцев. Здесь, под плитами пола, покоится прах английского национального героя адмирала Нельсона. Там же – мраморное надгробие, посвященное памяти фельдмаршала Первой мировой войны Китченера. Оно изображает генерала лежащим в полной парадной форме на смертном одре.

Мы приехали в собор в момент, когда там шло вечернее богослужение. На скамьях и за пюпитрами, напоминающими школьные парты, сидели верующие. В руках большинства из них – молитвенники или брошюры с молитвами на сегодняшний день. Брошюры заранее раскладываются на пюпитрах.

Молящихся было немного. Мы уселись на скамьи (на нас никто не обратил внимания) и стали рассматривать убранство храма и наблюдать процедуру богослужения. Перед нами справа и слева в специальных, если можно так сказать, ложах сидели певчие. Богослужение заключалось в поочередном произнесении молитв, песнопении и игре органа. Оно было полно торжественности и безусловно захватывало верующих.

Посидев несколько минут, мы тихо вышли. Я взял с собой листки с текстом молитв, произносившихся в этот день.

Наступил день королевского воздушного парада. Он происходил на Хендонском аэродроме близ Лондона.

Авиационный праздник был хорошо организован. Несмотря на громадное количество зрителей – никакой давки. Народ, приезжая сюда, без труда находил свои места и после парада организованно разъезжался.

Пропуском на аэродром служили картонные кружочки разного цвета с обозначением сектора поля и места. Кружочек на шнурке прицепляется к пуговице. Поэтому пропуска не спрашивают, а только смотрят, есть ли кружочек в петлице костюма. Праздник открылся воздушными гонками самолетов различных конструкций. Самолеты одновременно взлетали с аэродрома и шли по очень короткому маршруту. Победителем считался тот, кто приходил первым.

В числе других демонстрировались первые самолеты начала нашего века: биплан братьев Райт, моноплан Блерио и другие летательные аппараты.

Эти аэропланы напоминали мне тот, который я видел когда-то в детстве на Ходынке. Они тоже походили скорее на этажерки или воздушные змеи, чем на самолеты.

Их примитивность стала особенно наглядной, когда вслед за ними в небе показались истребители и бомбардировщики разных конструкций – новинки последнего года.

Интересен был фигурный полет пяти истребителей. Перед взлетом их связали между собой ленточками с флажками. Истребители действовали так согласованно, что, взлетев с аэродрома, проделали все фигуры высшего пилотажа и спустились на землю, не порвав ни одной ленточки.

Был показан и еще один весьма своеобразный номер.

На просторное поле аэродрома из какого-то замаскированного укрытия неожиданно с воплями и криками выбежала большая толпа вооруженных темнокожих людей, изображавших, по-видимому, арабов. В белых бурнусах, с повязками на головах, эти люди с воем бросились на зрителей. От неожиданности стало немного жутко. Но тут же из-за ангаров на бреющем полете появились самолеты, открыли стрельбу из пулеметов по «диким» и сбросили на них мелкие бомбы.

Инсценировка была очень наглядной. Трещали пулеметы, на поле аэродрома перед зрителями разрывались «бомбы». «Дикарей» «перебили» всех до единого. Это была небольшая, но типичная иллюстрация методов колониального разбоя.

На другой день на аэродроме фирмы «Де Хэвилленд» в Хатфильде только для официальных представителей авиационной промышленности различных стран была устроена демонстрация новейших конструкций английских самолетов, моторов, предметов авиационного оборудования и вооружения.

Аэродром в Хатфильде находится на расстоянии одного часа езды от Лондона. Это гладкое зеленое поле, по краю которого расположены заводы и ангары фирмы.

Выставка авиационного оборудования и вооружения была устроена в ангарах, а новые самолеты, числом до двух десятков, выстроились в два ряда на аэродроме.

Сначала мы прошли по ангарам и осмотрели стенды. Но самое интересное ожидало нас во второй половине дня – показ новых самолетов в полете. Около вышки, с которой по радио передавался порядок показа, для зрителей расставили легкие переносные стулья.

Самолеты один за другим с интервалом в несколько минут выруливали на старт и поднимались. При этом на вышке в момент вылета какого-либо самолета вывешивался крупный плакат с названием фирмы и фамилией летчика, пилотирующего машину. После того как все самолеты совершили посадку и каждый подрулил к своему месту, зрителям разрешили приступить к осмотру машин.

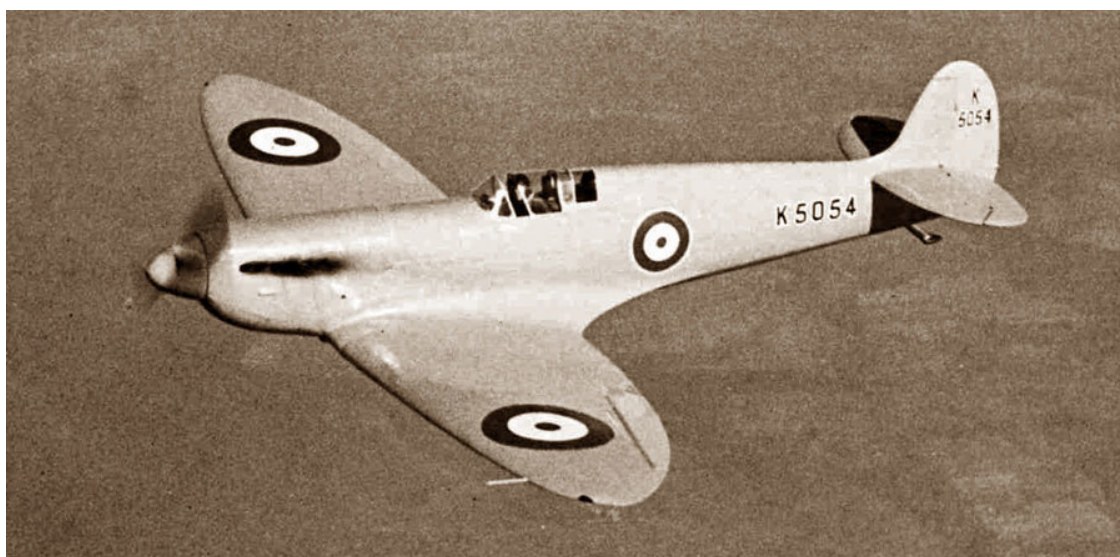
Были показаны истребители, бомбардировщики, пассажирские самолеты. Авиационные инженеры и конструкторы всех стран лазили по самолетам, осматривали их и с пристрастием

допрашивали летчиков и механиков. Меня, как конструктора, занимавшегося в то время спортивными самолетами, прежде всего потянуло, конечно, к этим маленьким, изящным машинам.

С легкомоторных самолетов я перешел на пассажирские и наконец добрался до истребителей.

В числе истребителей были выставлены два новых моноплана: истребитель фирмы «Хаузер», под названием «Харрикейн», и самый последний образец английской авиационной техники – истребитель «Спитфайр». Те самые «Харрикейны» и «Спитфайры», которые через несколько лет стали оплотом английской истребительной авиации в борьбе с воздушными пиратами Геринга, нападшими на Англию в 1939 году.

Тогда же самолет «Спитфайр» имелся всего лишь в одном экземпляре. Мы видели первый, опытный образец, повторенный потом в тысячах.



Опытный экземпляр истребителя Супермарин «Спитфайр» (Type 300 K5054) совершил первый полет 5 марта 1936 года

К самолету «Спитфайр» посетители близко не допускались: истребитель был новейшим военным секретом Англии. Вокруг машины натянули канат, закрывавший доступ. Никаких объяснений, связанных с этой машиной, не давалось.

И лишь гораздо позже, во время войны, случайно, из газеты «Британский союзник», издававшейся в Москве, я узнал о конструкторе самолета «Спитфайр» Реджинальде Митчелле.

Митчелл с малых лет занимался авиамоделизмом и был влюблен в авиацию. Этот талантливый человек уже в 20 лет стал главным конструктором авиационного завода. В первый же год своей самостоятельной работы на посту главного конструктора он создал гидросамолет для участия в международных скоростных гонках на кубок Шнейдера.

В свое время богатый француз Шнейдер, увлекавшийся авиацией, установил ежегодный приз для самолета, показавшего наивысшую скорость в гонках. В них принимали участие Англия, США, Франция и Италия. По условиям состязаний за страной, выигравшей приз в течение трех лет подряд, кубок остается навсегда.

Для участия в гонках 1925 года Митчелл построил самолет, который произвел сенсацию. Впервые люди видели такую обтекаемую машину. Но перед самым выходом на старт самолет был поврежден и не смог участвовать в гонках.

Эта случайность тяжело отразилась на работе Митчелла. Частная фирма, в которой он служил, не захотела отпускать средств на постройку нового самолета для участия в междуна-

родных гонках следующего года. В течение двух лет Англия оставалась в стороне от состязаний.

Лишь в 1927 году командование королевского воздушного флота приняло решение об участии в гонках и отпустило средства на постройку самолета. Митчелл создал красивую и быстроходную машину.

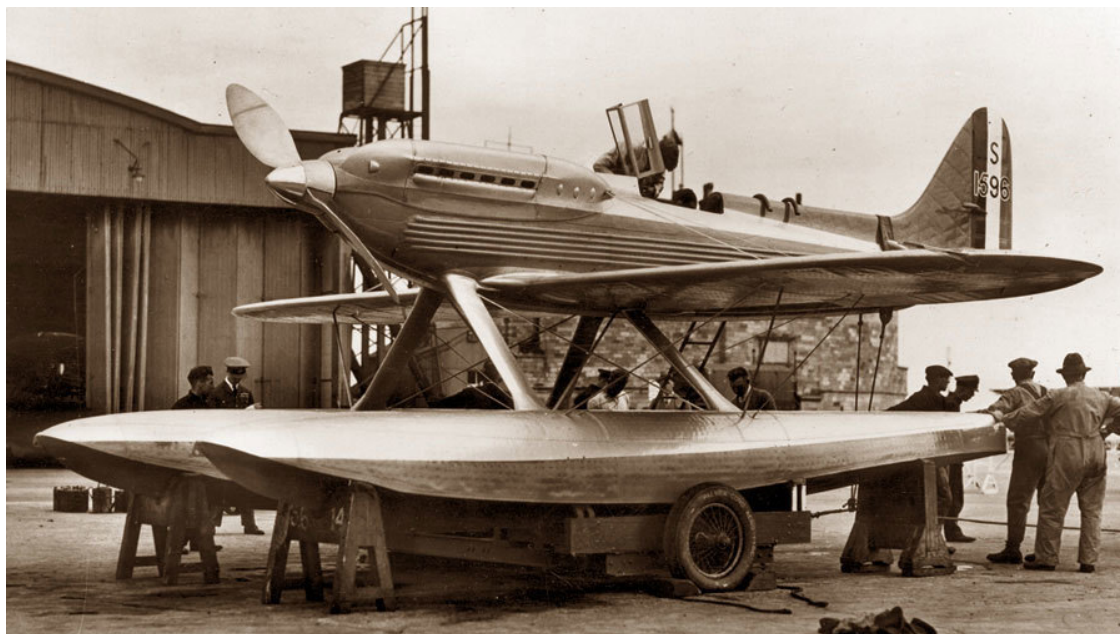
Страсти вокруг состязаний разгорелись. Муссолини со свойственным ему хвастовством заранее телеграфировал в Англию, что кубок будет выигран Италией. Но выиграла машина Митчелла, достигшая скорости 450 километров в час. Итальянская машина «Макки-Кастольди» показала 434 километра.

В следующем году англичане опять выиграли приз. И снова эту победу обеспечила новая цельнометаллическая машина конструкции Митчелла.

Подготовка Митчелла к третьему году состязаний была самой тяжелой: в Англии разразился экономический кризис, и парламент отказал в государственных средствах на постройку самолета. На этот раз работу Митчелла финансировала одна богатая леди.

Времени до состязаний оставалось немного, и Митчелл решил не строить новую машину, а усовершенствовать прежнюю. Машина Митчелла в третий раз взяла приз, показав скорость 575 километров в час. Для того чтобы достичь такой скорости, на самолете установили мощный мотор. Обтекаемость самолета была почти идеальной – без единой выступающей, острой или угловатой детали. Для уменьшения сопротивления радиаторы, охлаждающие мотор, запрятали в обшивку самолета.

Итальянцы на этот раз даже не решились выйти на старт. Кубок Шнейдера остался за Англией навсегда.



Гоночный гидросамолет Супермарин S.6B конструктора Реджинальда Митчелла – победитель последней гонки на кубок Шнейдера, после которой кубок навсегда остался в Англии



Кубок Шнейдера в экспозиции Лондонского музея науки

Митчелл был скромным человеком. Отдавая все свои силы тому, чтобы выиграть первенство в международных состязаниях, он не думал о своей личной славе. Он понимал, что участие в гонках позволяло накапливать исследовательский материал в области больших скоростей полета.

И вскоре это пригодилось Англии.

В 1934 году Митчелл начал работать над созданием своего истребителя «Спитфайр». А года через два на зеленом поле Хатфильдского аэродрома эта машина уже участвовала в празднике в числе других самолетов. К сожалению, нам не пришлось увидеть самого Реджинальда Митчелла: он лежал прикованный к постели тяжелой болезнью.

Митчелл торопился закончить свой истребитель, зная, что ему недолго остается жить. Он умер в 1937 году, когда его машина была принята в серийное производство.

Общее впечатление от поездки в Англию сложилось такое: англичане значительно опережали Францию в развитии авиационной промышленности. В предвоенные годы у англичан была не только продуманная линия в создании воздушного флота, и особенно истребительной авиации, но и довольно значительная промышленная база.

Сопоставляя английскую авиацию с советской, я пришел к убеждению, что с точки зрения общей архитектуры самолета и смелого решения некоторых важнейших задач самолето-

строения наша страна не уступала Западной Европе. Отставали мы в культуре производства, в совершенстве доводки наших машин в мелочах. За это предстояло вести борьбу.

Выше всех, дальше всех, быстрее всех!

Авиационная индустрия. • Опытные конструкторские бюро. • Свои самолеты, свои моторы. • Исторические перелеты. • Вопросы авиации на XVIII съезде партии.

К началу первой пятилетки, то есть в конце 20-х годов, наша авиапромышленность уже полностью перешла на производство отечественных образцов самолетов, а также моторов и приборного оборудования к ним.

В июле 1929 года Центральный Комитет партии в постановлении «О состоянии обороны СССР» отмечал: «Одним из важнейших результатов истекшего пятилетия следует признать создание красного воздушного флота. Считать, что важнейшей задачей на ближайшие годы в строительстве красной авиации является скорейшее доведение ее качества до уровня передовых буржуазных стран, и всеми силами следует насаждать, культивировать и развивать свои, советские научно-конструкторские силы, особенно в моторостроении».

К этому времени значительно окрепли оба крупных конструкторских центра страны: ЦАГИ, которым руководил А.Н. Туполев, и КБ под руководством Н.Н. Поликарпова.

В начале 30-х годов конструкторское бюро Туполева выделилось из состава ЦАГИ в самостоятельную опытно-конструкторскую организацию.

ЦАГИ продолжал заниматься научными исследованиями, а конструкторское бюро Туполева – созданием новых типов самолетов. Туполев сплотил вокруг себя и воспитал целую группу учеников – А.А. Архангельского, В.М. Петлякова, П.О. Сухого, В.М. Мясищева и др. Впоследствии они стали самостоятельно работать над новыми конструкциями самолетов.

Конструкторское бюро Туполева специализировалось в основном на создании многомоторных самолетов пассажирского и бомбардировочного назначения. Для постройки этих самолетов впервые в нашей стране был применен в качестве конструкционного материала дюралюминий.



Авиаконструктор А.Н. Туполев был пионером отечественного цельнометаллического самолетостроения

Конструкторское бюро Поликарпова разрабатывало новые образцы отечественных самолетов разного назначения и создало целую семью истребителей. В авиационных кругах Н.Н. Поликарпова называли «королем истребителей»: на протяжении почти 10 лет нашу истребительную авиацию вооружали исключительно его машинами.



Авиаконструктор Н.Н. Поликарпова в авиационных кругах называли «королем истребителей»

Наряду с мощными конструкторскими бюро Туполева и Поликарпова существовали и конструкторские бюро меньшего масштаба. Например, на Украине под руководством конструктора Калинина был создан пассажирский самолет К-5, выходивший небольшими сериями для линий гражданского воздушного флота.

В области легкомоторной авиации работало наше конструкторское бюро, создавшее несколько образцов спортивных самолетов.

Моторостроители освоили производство двигателей М-22 воздушного охлаждения мощностью 450 лошадиных сил и М-17 водяного охлаждения мощностью 700 лошадиных сил.

К 1930 году основные типы самолетов и авиадвигателей были проверены и строились на отечественных заводах из отечественных материалов руками советских рабочих и инженеров. Военно-Воздушные Силы, хотя и в небольших количествах, получали истребители И-3 и разведчики Р-5 конструкции Поликарпова, бомбардировщики ТБ-1 конструкции Туполева. В опытных образцах подготавливались для серии и новые, более совершенные типы боевых самолетов. На смену двухмоторному ТБ-1 шел четырехмоторный ТБ-3 Туполева, а для замены И-3 – разработанный Поликарповым и Григоровичем И-5.

Массовое производство всех этих самолетов потребовало многократного расширения производственной базы, организации новых крупных авиазаводов, и ЦК партии принимает постановление о строительстве мощных самолетных, моторных и приборных заводов.

К 1933 году заложенные в начале пятилетки заводы давали в больших количествах авиационную продукцию – истребители И-5, разведчики Р-5, бомбардировщики ТБ-3.

Авиационная промышленность развивалась с размахом, достойным первых пятилеток. Она росла на индустриальной базе страны, впитывая в себя наивысшие ее достижения, и в первую очередь в области металлургии, радиоэлектроники, приборостроения, химии.

Во главе авиационной промышленности ЦК партии поставил видного деятеля, Петра Ивановича Баранова, до этого начальника Военно-Воздушных Сил.

Необходимость постоянного качественного улучшения авиационной техники требовала развернуть широким фронтом научно-исследовательские работы в авиации. Существовавший с 1918 года ЦАГИ был, так сказать, универсальной научной организацией: там проводились научные исследования по аэродинамике, авиаматериалам, авиадвигателям. Институт пришлось расчленить на ряд самостоятельных организаций.

Помимо выделения ОКБ главного конструктора Туполева отпочковался также отдел авиаматериалов, превращенный во Всесоюзный институт авиаматериалов (ВИАМ). Винтомоторный отдел ЦАГИ был слит с авиамоторным отделом научного авиомоторного института, и образовался Центральный институт авиамоторостроения (ЦИАМ).

Все эти организации в фантастически короткий срок достигли уровня научных учреждений высшего класса.

В 30-е годы советские ученые успешно решили ряд принципиальных проблем авиации, обеспечивших быстрый качественный рост отечественного самолетостроения. К их числу относится, в частности, решение проблем штопора и флаттера.

Штопор – это вертикальное падение самолета при одновременном вращении вокруг своей оси. Практически нет такого самолета, который был бы гарантирован от штопора. Но если всякий самолет может войти в штопор, то отнюдь не всякий может из него выйти. Задача науки, следовательно, состояла в том, чтобы сделать штопор управляемым – дать летчику возможность вывести машину в нормальный горизонтальный полет. Советские ученые провели детальный анализ условий, вызывающих переход в штопор, и выявили наиболее рациональные способы пилотирования при выводе самолета из штопора. Решение проблемы связано с именами двух наших ученых, специалистов в области аэродинамики: В.С. Пышнова и А.Н. Журавченко.



Основоположник теории штопора Владимир Сергеевич Пышнов

В первой половине 30-х годов, когда скорость самолетов превысила 300 километров в час, советская авиация столкнулась с новым, не известным ранее явлением – флаттером. Так стали называть самовозбуждающиеся колебания крыла и оперения (горизонтальные и вертикальные рули – в просторечии, хвост самолета) с быстро, почти мгновенно нарастающей амплитудой. Возникла столь сильная тряска самолета, что она часто приводила к разрушению конструкции. Перед советскими учеными встала задача как можно скорее выработать инженерные методы расчета скорости, на которой могут возникать эти колебания (критической скорости), и дать конкретные рекомендации, которые исключили бы возможность возникновения флаттера.

Основоположником теории флаттера и целой школы, занимающейся этой проблемой, явился выдающийся ученый нашей страны академик М.В. Келдыш.



Основоположник теории флаттера Мстислав Всеволодович Келдыш

На основе летного эксперимента и теоретических исследований были разработаны также временные нормы прочности самолетов. В дальнейшем они систематически обновлялись благодаря работам В.П. Ветчинкина, С.Н. Шишкина, А.И. Макаревского, М.В. Келдыша и других ученых. В нормах находили отражение вновь изученные явления: полет в неспокойной атмосфере, флаттер, сжимаемость воздуха при больших скоростях и другие.

Развитие науки о прочности самолетов было крайне важно в связи с изменением аэродинамических форм и конструкции машин в процессе роста скоростей, высот, нагрузок. Если у первого советского серийного истребителя биплана И-2 (выпуск 1925 года) скорость едва достигала 230 километров в час, то менее чем через 10 лет истребитель-моноплан И-16 показал скорость вдвое большую – 450 километров в час, а спустя еще 10 лет, в 1944 году, истребитель ЯК-3 достиг 720 километров в час.

Большие изменения произошли и в области авиационного материаловедения. В довоенный период шло параллельное развитие тяжелых самолетов цельнометаллической конструкции с дюралевой обшивкой и легких маневренных самолетов смешанной конструкции: дерево, сталь, полотно. По мере расширения сырьевой базы и развития алюминиевой промышленности в СССР все большее применение в самолетостроении получали алюминиевые сплавы.

Решающее значение имело пополнение заводов, институтов и вообще всех учреждений авиационной промышленности кадрами. Старых кадров из числа дореволюционных специалистов, а также из молодежи, окончившей Военно-воздушную академию, не хватало. Выпускники академии в основном шли на пополнение командного состава строевых частей ВВС.

В 1930 году был создан Московский авиационный институт (МАИ), который вскоре становится одним из лучших вузов страны по подготовке инженеров самого разнообразного профиля авиационной техники.



Строительство Московского авиационного института на новой территории, расположенной на развилке Волоколамского и Ленинградского шоссе, 1935 год

Во вторую пятилетку (1933–1937 годы) авиационники вступили во всеоружии передовой науки, имели квалифицированные кадры и опирались на мощную производственную базу, которая с каждым годом продолжала расширяться за счет строительства все новых и новых заводов.

Технологию изготовления самолетов и моторов везде, где только было возможно, перевели на массовое поточное производство и конвейер. Широко внедрялось изготовление дета-

лей путем штамповки и литья. Это привело к резкому повышению производительности труда и увеличению выпуска самолетов.

Проектированием новых авиазаводов занимался созданный в системе авиапромышленности проектный институт.

В результате всех этих мероприятий Советского правительства авиационная техника во второй пятилетке получила возможность дальнейшего качественного и количественного роста.

Уже определился решительный и окончательный переход от самолетов типа биплана к моноплану: от самолетов деревянной конструкции – к цельнометаллической или, по крайней мере, к смешанной: дерево-металл; от деревянных винтов к металлическим винтам изменяемого в полете шага: от открытой – к закрытой обтекаемым фонарем пилотской кабине.

И наконец, убирающееся шасси резко снизило вредное лобовое сопротивление в полете, позволило намного увеличить скорости самолетов.

Подобный же прогресс был достигнут и в двигателестроении, и в области приборостроения. Были созданы двигатели М-25 воздушного охлаждения мощностью 715 лошадиных сил, М-100 водяного охлаждения мощностью 750 лошадиных сил. Это в конечном итоге открыло большие возможности повышения скорости, потолка и дальности полета наших самолетов.

Призыв Советского правительства «Летать выше всех, дальше всех и быстрее всех!» нашел горячий отклик среди ученых, конструкторов и рабочих авиапромышленности.

Один за другим на испытательных аэродромах стали появляться новые самолеты, такие, как И-15, И-16, СБ, ДБ-3, АНТ-25 и другие замечательные для своего времени машины, на которых советские летчики закрепили за Советским Союзом ряд наивысших летных достижений. Все это вызывало чувство законной гордости советских людей. Ведь авиация была всенародным детищем.

В 1933–1934 годах под руководством Н.Н. Поликарпова был создан маневренный истребитель-биплан И-15 с максимальной скоростью 360 километров в час и истребитель-моноплан И-16 с убирающимся шасси и скоростью 460 километров в час.

Первым отечественным серийным фронтовым бомбардировщиком был созданный под руководством А.Н. Туполева в 1934 году самолет СБ (скоростной бомбардировщик) с двумя двигателями М-100.

Вслед за СБ, с интервалом всего в один год, вышел на аэродром дальний бомбардировщик конструкции С.В. Ильюшина ДБ-3 с двумя двигателями воздушного охлаждения М-85.

В 1932 году конструкторское бюро Туполева приступило к работам по созданию самолета АНТ-25, или РД, который получил летом 1937 года мировую известность, когда летчики Чкалов, Байдуков и Беляков совершили на нем беспосадочный перелет Москва – США, покрыв расстояние более 9 тысяч километров за 63 часа летного времени.

Спустя месяц Громов, Юмашев и Данилин повторили полет на РД, но прошли более 11 тысяч километров за 62 часа. Успеху перелета способствовала высокая надежность двигателя АМ-34 конструкции А.А. Микулина.



Агитплакат и открытка, посвященные дальним перелетам советских летчиков

В период с 1930 по 1938 годы под руководством А.Н. Туполева осуществлялись проектирование и постройка ряда гигантских многомоторных цельнометаллических самолетов – АНТ-14, АНТ-16, АНТ-20.

В 1934 году был создан восьмимоторный самолет-гигант АНТ-20 – «Максим Горький», совершивший свой первый полет под управлением летчика-испытателя М.М. Громова. Грузоподъемность «Максима Горького» – 80 пассажиров, максимальная скорость – 280 километров в час и дальность полета – 2 тысячи километров.

Во второй пятилетке наша страна уже обладала достаточно прочной авиационной промышленностью. Советским летчикам было на чем летать! И, как показала жизнь, за летчиками дело не стало.

Гремели рекорды планеристов и парашютистов.

Вся страна жила достижениями авиаторов.

Не только широкие массы читателей наших газет, но и многие авиационные специалисты были искренне убеждены в том, что мы уже летаем «выше всех, дальше всех и быстрее всех».

Отражением таких настроений явились выступления наркома обороны и наркома авиационной промышленности на XVIII съезде ВКП(б) в марте 1939 года.

«Военно-Воздушные Силы, – говорил нарком обороны Ворошилов, – по сравнению с 1934 годом выросли в своем личном составе на 138 %, т. е. стали больше почти в два с половиной раза. Самолетный парк в целом вырос на 130 %, т. е. увеличился значительно больше, чем в два раза.

Если же выразить возросшую мощь воздушного флота в лошадиных силах авиадвигателей по сравнению с 1934 годом, то мы получим увеличение на 7 900 000 лошадиных сил, или прирост на 213 % по сравнению с тем, что было 5 лет тому назад.

Наряду с количественным ростом воздушного флота изменилось и его качественное существо.

Вот краткие данные, свидетельствующие о сказанном:

	<i>Увеличение</i>		
	<i>скорости</i>	<i>высоты</i>	<i>дальности</i>
<i>Истребители</i>	<i>на 56,5%</i>	<i>на 21,5%</i>	<i>—</i>
<i>Бомбардировщики (ближнего действия)</i>	<i>на 88%</i>	<i>на 83%</i>	<i>на 50%</i>
<i>Бомбардировщики (дальнего действия)</i>	<i>на 70%</i>	<i>на 77%</i>	<i>на 61%</i>
<i>Разведчики и штурмовики</i>	<i>на 67%</i>	<i>на 23%</i>	<i>на 45%</i>

Изменилось за это время, что очень важно, и соотношение между различными видами авиации внутри военно-воздушного флота.

Тяжелобомбардировочная авиация с 10,6 % выросла до 20,6 % – рост в два раза.

Легкобомбардировочная, штурмовая и разведывательная авиация – с 50,2 % уменьшилась до 26 % – уменьшение в два раза.

Истребительная авиация – с 12,3 % увеличилась до 30 % – рост в 2,5 раза...

Докладываю, что сейчас нередко встретишь на наших военных аэродромах не только истребитель, но и бомбардировщик со скоростями, далеко перевалившими за 500 километров в час, а высотностью за 14–15 тыс. метров...»

Нарком авиапромышленности М.М. Каганович в своем выступлении привел такие данные: объем производства с 1933 по 1938 годы возрос в 5,5 раза, за годы второй пятилетки построен ряд новых замечательных предприятий, оснащенных первоклассным оборудованием; авиационная промышленность внедрила в производство наиболее совершенные технологические процессы, обеспечивающие рост производительности труда и удешевление продукции: внедрение штамповки деталей, механизация ручных работ, конвейерное и поточное производство, применение заменителей... Надо и впредь бороться за увеличение количества, улучшение качества, удешевление стоимости наших машин, с тем чтобы наши летчики летали выше, дальше и быстрее всех в мире. Первенство авиации должно быть твердо и навсегда закреплено за нами...

Эти выступления содержали ценные фактические сведения, но они не вполне соответствовали истинному положению вещей с нашей боевой авиацией.

Верно, середина 30-х годов была порой авиационных триумфов. Никогда еще до этого авиация не занимала в жизни Советского государства такого места. Перелеты и рекорды летчиков вызывали всеобщее ликование. Крылатые люди становились любимцами народа. Особую гордость испытывал каждый, кто имел непосредственное отношение к летному делу.

То было время, когда наши авиаторы вырвались на мировую арену воздушных соревнований, успехи советской авиации опирались на творческие искания наших конструкторов и на быстро выросшую авиационную промышленность.

И как нередко бывает в таких случаях, огромные достижения в области авиации вызывали не только естественное чувство гордости, но и порождали кое у кого самоуспокоение. Создавалась атмосфера уверенности в том, что не только наша спортивная, но и боевая авиация прочно держит мировое первенство.

Уроки Испании

Гражданская война в Испании. • Советская помощь республиканцам. • Гитлер учитывает уроки Испании. • Испанский дневник Михаила Кольцова. • Победы и поражения в воздухе. • Наши просчеты.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.