АЛЕКСАНДР ЯКОВЛЕВ

ВОСПОМИНАНИЯ О ЛЮДЯХ И СОБЫТИЯХ

Эпохальные мемуары

Александр Яковлев

Воспоминания о людях и событиях

«Яуза»
2019

УДК 82.311.6
ББК 84(2Рос)

Яковлев А. С.

Воспоминания о людях и событиях / А. С. Яковлев — «Яуза», 2019 — (Эпохальные мемуары)

ISBN 978-5-6040917-8-4

Александр Сергеевич Яковлев прожил долгую и весьма насыщенную жизнь. В 18 лет он построил свой первый летательный аппарат – планер АВФ-10, который, как один из лучших планеров, премировали на всесоюзных состязаниях. Уже 12 мая 1927 года в воздух поднялся первый самолет конструкции А. Яковлева – АИР-1. Эта дата считается днем рождения ОКБ, которым А.С. Яковлев плодотворно руководил до ухода на пенсию в 1984 году. За этот период было создано более 200 типов и модификаций летательных аппаратов, а серийными заводами построено 70 тысяч самолетов марки «Як», больше, чем у любого из конструкторских бюро СССР. В 1940–1946 гг. Александр Яковлев одновременно с конструированием самолетов работал заместителем наркома (с 1946 г. министра) авиационной промышленности СССР. Занимая высокие посты, Александр Сергеевич часто встречался с ведущими советскими и иностранными авиаконструкторами, политическими лидерами, участвовал в разработке и принятии судьбоносных решений. Книга, которую вы держите в руках – это выходящий впервые откровенный рассказ Александра Яковлева об известных людях и ярких событиях полувека отечественной авиации.

УДК 82.311.6
ББК 84(2Рос)

ISBN 978-5-6040917-8-4

© Яковлев А. С., 2019
© Яуза, 2019

Содержание

От автора	7
Моя биография	8
Введение	14
Знакомство со Сталиным	18
Наши успехи	30
Признание	45
Война	54
Конец ознакомительного фрагмента.	65

Александр Сергеевич Яковлев
Воспоминания о людях и событиях

© Яковлев А.С., 2019
© ООО «Яуза-каталог», 2019

От автора

Настоящие записки не преследуют цели давать какую-либо деловую или политическую оценку отдельным лицам и событиям.

Пишу только о тех, с кем имел личные встречи по работе конструкторской и заместителем наркома и 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 воспоминаний, как для читателей, так, особенно, и для будущих историков и писателей.

А.С. Яковлев в домашней обстановке. Архив ОАО «ОКБ им. А.С.Яковлева»

Думаю, что именно такие воспоминания по мелким, на первый взгляд, штрихам помогут составить представление о человеке, его внешности, характере, присущих ему особенностях и влиянии на ход исторических событий.

У читателя может возникнуть вопрос:

– Какие же автор имеет основания, чтобы с такой смелостью писать о делах и людях великой эпохи в жизни нашей Родины?

Для ответа на этот вопрос начну с краткой автобиографии.

Моя биография

Родился я 1 апреля 1906 года в Москве на третьей Мещанской улице возле Сухаревой башни. Отец мой служащий, мать – домашняя хозяйка. Мимо Сухаревой башни, построенной под руководством стрелецкого полковника Сухарева по указу Петра Великого, которую московские градостроители 30-х годов уничтожили, так же как Красные Ворота и Храм Христа Спасителя, – я каждый день ходил с первых дней учебы из дома в гимназию Страхова на Садовую-Спасскую улицу.

После 1917 года гимназия была уже советской школой второй ступени номер 5 °Сокольнического района.

Окончил я ее в 1923 году.

Учился я средне. В основном четверки. С самого начала учебы принимал активное участие в жизни школы. Сперва был старостой класса, а потом председателем старостата – совета старост всей школы. Был редактором школьного журнала, организатором первого в Москве школьного кружка авиамоделистов.

Как активист Общества друзей Воздушного флота, – в 1923 году я был командирован на Всесоюзные планерные состязания в Коктебель. Здесь окончательно увлекся планеризмом и решил сам сконструировать планер.

Школьный кружок Общества друзей Воздушного флота. В центре организатор кружка Александр Яковлев. 1923 год.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Вернувшись из Коктебеля, организовал в школе планерный кружок, в котором построили мой первый планер, в 1924 году принимавший участие во вторых планерных состязаниях.

В следующем году под моим руководством был построен второй планер, который также летал в Крыму на планерных состязаниях 1925 и 1927 года.

Оба планера были удачными и премированы денежной премией и почетной грамотой.

На планерных состязаниях я познакомился с замечательными энтузиастами отечественной авиации Сергеем Владимировичем Ильюшиным и Владимиром Сергеевичем Пышновым, поощрявшими мое увлечение планеризмом.

По окончании школы я поступил при содействии Ильюшина добровольно в Красную Армию и работал сначала в мастерских, а затем мотористом летного отряда Академии Воздушного флота на Центральном аэродроме имени Фрунзе.

Успех с планерами пробудил у меня неодолимое желание построить легкомоторный самолет-авиетку, и эта мечта тоже сбылась.

Ильюшин и Пышнов помогли мне спроектировать мой первый легкомоторный самолет.

Люди, принимавшие непосредственное участие в становлении молодого авиаконструктора, у планера АВФ-21 «Москва» на состязаниях в Вассеркуле, Германия, 1925 год. Слева направо: К.К Арцеулов, В.С. Пышнов, С.В. Ильюшин. Из собрания Авиационного комплекса им. С.В. Ильюшина.

Самолет был построен на средства Осоавиахима кружком общественников, таких же энтузиастов как я сам, моих товарищей по летному отряду. Самолет получился очень хороший.

В июле 1927 года летчик Пионтковский в беспосадочном полете Севастополь – Москва установил на нем два мировых рекорда на дальность и продолжительность полета.

Вот что писала газета «Известия» от 20 июля 1927 года: «Перелет этот закрепляет за авиеткой «А.И.Р.», конструктором ее А.С. Яковлевым и пилотом Ю.И. Пионтковским ряд новых всесоюзных рекордов. Перелет Севастополь – Москва является первым дальним перелетом советской авиетки и рекордным для СССР по продолжительности полета без посадки. Этот

перелет уступает только совершенному в прошлом году английскими летчиками перелету Лондон – Калькутта (Индия). Но этот перелет был совершен с посадками в пути».

За удачную конструкцию самолета я был зачислен слушателем без вступительных экзаменов в Академию, которая впоследствии была переименована в Военно-воздушную Академию имени Жуковского.

Правда, хотя меня зачислили без сдачи экзаменов, но с обязательством наряду с учебой на первом курсе в Академии сдать вступительные экзамены до нового года, то есть до 1 января 1928 года.

Задача была очень трудная, но я с ней справился.

На протяжении четырех лет учебы я не прекращал своей конструкторской деятельности по общественной линии и на средства Осоавиахима в кружке, организованном мной при постройке первого самолета, было спроектировано и построено еще несколько разного типа легкомоторных самолетов.

На наших самолетах летчики, участники всех авиаспортивных соревнований, как правило, бывали победителями.

В 1929 году на моноплане моей конструкции АИР-3 летчики Филин и Ковальков совершили беспосадочный перелет Минводы – Москва.

Газета «Правда» от 18 сентября 1929 года писала по этому поводу:

«…этот перелет для данного класса самолетов превзошел все мировые достижения по дальности расстояния без посадки и особенно по скорости…».

«…мы с гордостью можем констатировать, что побили сразу два мировых рекорда – на расстояние и на скорость…».

В 1931 году я окончил Академию с воинским званием – военинженер второго ранга и получил назначение на завод № 39. Здесь я также не оставлял своей конструкторской работы, и в 1932 году был создан трехместный самолет АИР-6, так называемый исполкомовский самолет – первый самолет моей конструкции серийного производства, которых построено 128 экземпляров.

С 1932 года я – кандидат партии.

В нашем коллективе общественников, ставшим самостоятельной творческой организацией, были построены почтовый АИР-7 – самый скоростной советский самолет того времени и учебный АИР-10.

Весной 1934 года нам – небольшой группе конструкторов и рабочих – выделили производственное помещение кроватной мастерской, на территории которой выросло впоследствии первоклассное опытно-конструкторское бюро – ОКБ.

В 1935 году при демонстрации спортивных и учебных самолетов в Тушино, как конструктор лучшего самолета этого типа, я впервые был представлен Сталину, который долго со мной разговаривал, удивив своей осведомленностью по вопросам авиации.

Тут была решена судьба, показанного в полете АИР-10, впоследствии ставшего основным двухместным учебно-тренировочным самолетом Военно-Воздушных Сил – УТ-2 и построенного в серийном производстве в количестве семи с половиной тысяч.

Юрий Гагарин назвал этот самолет своей «летающей партой». Десятки тысяч летчиков, будущих героев Отечественной войны, получили первоначальное летное образование на УТ-2.

В 1939 году мы создали свой первый боевой самолет ББ-22 – ближний бомбардировщик, который по скорости превосходил истребители тех лет.

В апреле 1939 года Сталин вызвал меня в Кремль и в присутствии Ворошилова и Молотова подробно расспрашивал об этом самолете. Тут же было принято решение наградить меня Орденом Ленина.

На другой день в газете «Правда» от 28 апреля 1939 года я прочел:

«УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНОМ ЛЕНИНА ИНЖЕНЕРА-КОНСТРУКТОРА

ТОВ. ЯКОВЛЕВА А. С.

За выдающиеся заслуги в деле создания новых высококачественных конструкций самолетов наградить инженера-конструктора тов. Яковлева Александра Сергеевича орденом Ленина.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР

М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР

А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 2 апреля 1939 года».

Совнарком СССР постановил отметить серьезные успехи инженера-конструктора тов. Яковлева А.С. в деле конструирования новых типов самолетов и премировать его выдачей 100 тысяч рублей и автомашиной «ЗИС». (ТАСС).

ББ-22 был принят в серию и построен в количестве 200 машин.

В 1939 году в декабре мы построили наш первый истребитель Як-1, затем Як-7, Як-9 и, наконец, Як-3, признанный ВВС лучшим истребителем Отечественной войны.

В конце 1940 года одновременно с Микулиным, Климовым, Шпитальным и другими я был награжден Сталинской премией и званием Героя Социалистического Труда.

На истребителях ЯК советские летчики успешно сражались с гитлеровскими мессершмиттами с первого до последнего дня войны.

Всего было построено 36 тысяч этих истребителей.

После войны в нашем конструкторском бюро созданы следующие, прокладывавшие пути развития советской реактивной авиации самолеты массового серийного производства:

Як-15 – первый принятый на вооружение ВВС реактивный истребитель;

Як-25 – первый отечественный ночной и всепогодный перехватчик;

Як-28 – первый отечественный сверхзвуковой бомбардировщик;

Як-36 – экспериментальный вертикально взлетающий реактивный самолет;

Як-38 – первый отечественный боевой самолет ВВП;

Як-40 – пассажирский реактивный тридцатидвухместный самолет;

Як-42 – пассажирский реактивный стодвадцатиместный самолет.

Построено было много и других типов самолетов, выпускавшихся серийно» в том числе учебные самолеты ВВС и ГВФ – Як-18, Як-18Т, Як-52, а также Як-50 – победитель чемпионатов Мира и Европы по высшему пилотажу.

Всего по образцам нашего коллектива заводами авиационной промышленности построено 70 тысяч самолетов разного назначения, из них 25 тысяч в послевоенное время.

С 1939 года Сталин начал меня вызывать и советоваться по различным авиационным вопросам.

В конце декабря 1939 года на одной из таких встреч он поинтересовался моим возрастом и коммунист ли я, а 9 января 1940 года я был назначен заместителем наркома авиационной промышленности по опытному строительству и науке.

Таким образом, свою конструкторскую работу в самые ответственные для нашей Родины годы, а именно, при перестройке авиации перед войной, на протяжении всей войны и в послевоенные годы при осуществлении реактивной революции я совмещал с должностью заместителя народного комиссара, а затем заместителя министра авиационной промышленности.

На протяжении этих лет принимал активное руководящее участие в решении вопросов развития и прогресса отечественного самолетостроения.

После решения основных проблем перспективы развития реактивной авиации, – моя просьба об освобождении от работы в Министерстве, чтобы посвятить себя целиком конструкторской деятельности, была удовлетворена.

Постановлением Совета Министров за подписью Сталина, – я получил благодарность и, кроме того, мне было присвоено воинское звание генерал-полковника ИТС.

Одновременно был назначен председателем НТС Министерства.

Всю свою сознательную жизнь я посвятил делу развития авиации нашей страны, делу укрепления обороноспособности Родины, и партия высоко оценила мою работу.

Я девять раз, со второго по десятый созыв, избирался депутатом Верховного Совета. Неоднократно был членом Пленума МГК КПСС. Избран действительным членом Академии наук СССР.

Я дважды Герой Социалистического Труда, кавалер десяти орденов Ленина, ордена Октябрьской Революции, двух орденов Суворова, многих других орденов и медалей, лауреат Ленинской и семи Государственных премий.

Я награжден Большой Золотой медалью Международной авиационной федерации, которой удостоены также Гагарин, Ильюшин и Туполев.

Однако было бы ошибочно думать, что мой жизненный путь усеян лишь орденами и наградами, Конечно, каждый орден, каждая награда – свидетельство высокой оценки партией и государством моих успехов в работе.

Но все эти успехи давались нелегко, а лишь в результате не только упорного творческого труда, но и в борьбе с рутиной, завистью человеческой, преодолением трудностей, не имеющих ничего общего с конструкторской работой.

Кто же в моей многолетней работе помогал, и кто мешал, кто относился ко мне благожелательно и кто враждебно.

Благожелательно относились: Сталин И.В., Молотов В.М., Ворошилов К.Е., Хруничев М.В., Жуков Г.К. и в послевоенное время Брежнев Л.И., Устинов Д.Ф., Бугаев Б.П.

Враждебно относились: Хрущев Н.С., Берия Л.П., Маленков Г.М., министры Дементьев П.В. и Казаков В.А., заведующий оборонным отделом ЦК Сербин И.Д., любыми средствами пытавшийся подорвать ко мне доверие со стороны руководства.

Несколько слов о Дементьеве, который незадолго до войны был назначен первым заместителем наркома авиационной промышленности, но занимался в основном лишь серийным производством самолетов в пределах Министерства.

Для обсуждения вопросов более общего, принципиального характера, – качественного уровня и перспективы развития нашей авиации, – в ЦК и в Ставку Верховного Главнокомандования приглашали, как правило, меня. Это вызывало у Дементьева сначала недовольство, затем зависть и к концу войны явную неприязнь ко мне.

Когда после смерти Сталина, – в хрущевский период, – Дементьев стал министром, то он решил со мной расправиться, так же как с неугодным ему Микулиным, а впоследствии и с Ильюшиным, переведя на пенсию.

Он опасался, что, как и раньше, – не буду ли я советником по вопросам авиации и у нового руководства.

Он стал препятствовать выдаче мне заданий на новые самолеты, рассчитывая изобразить выдохшимся и бесплодным.

Но авторитет мой к тому времени был достаточно велик, – не так-то просто ему было выполнить свое намерение, поскольку он знал о благожелательном и доверительном отношении ко мне Леонида Ильича Брежнева и Дмитрия Федоровича Устинова.

Дементьеву известно было, что мне приходилось не только на заседаниях видеться с Леонидом Ильичом, и особенно с Дмитрием Федоровичем. Его это очень беспокоило, а я был рад

возможности личных контактов с этими замечательными людьми, общение с которыми воодушевляло мою творческую инициативу.

Не могу не отметить, что послевоенные самолеты Як-28, Як-40 и Як-42 и особенно самолеты вертикального взлета и посадки – Як-36 и Як-38 рождены вопреки ожесточенному противодействию министра Дементьева, только благодаря прямому вмешательству ЦК, личной поддержке Леонида Ильича Брежнева и Дмитрия Федоровича Устинова.

В 1981 году пять типов самолетов моей конструкции находились в производстве на четырех серийных авиационных заводах.

Всего с 1934 г. по 1981 г. построено 70.000 боевых, гражданских и учебно-тренировочных самолетов «ЯК».

Введение

За время общения по работе с руководителями государства, начиная с 1938 года и до смерти Сталина в 1953 году, мне приходилось встречаться в правительстве со многими. В число постоянного окружения Сталина за этот период, почти до конца, входили: Молотов, Маленков, Берия, Микоян, реже – Ворошилов, Вознесенский, Жданов. После войны – Булганин.

С остальными членами Политбюро за редкими единичными случаями встречаться не приходилось.

Во время войны Сталин возглавлял одновременно: партийное руководство, государственный аппарат и Ставку Верховного Главнокомандования.

Ближайшими помощниками Сталина, принимавшими повседневное участие в работе Ставки, были генштабисты – Жуков, Василевский, Антонов, Штеменко.

Неизменный первый секретарь Сталина – Александр Николаевич Поскребышев, второй – Леонид Александрович Логинов.

Все авиационные вопросы решались, как правило, с участием со стороны промышленности – Шахурина и меня, позже, с 1946 года, вместо Шахурина был Хруничев.

Со стороны ВВС там бывали командующие: Смушкевич, Новиков, Жигарев, Вершинин. Иногда вызывались главные инженеры ВВС Петров, Репин, Марков.

К обсуждению авиационных вопросов приглашались также при необходимости главные конструкторы, отдельные директора крупных заводов и от ВВС заместители главкома.

Сталин быстро увлекался новыми людьми, но, к сожалению, часто неожиданно охладевал. Пример тому печальная судьба последовательно сменивших друг друга главкомов ВВС: Смушкевича, Рычагова, Новикова, зампредсовнаркома Вознесенского и секретаря ЦК Кузнецова. Все об этом знали и каждый, независимо от ранга, дрожал за свое благополучие. Это обстоятельство накладывало отпечаток на поведение окружавших Сталина лиц. Разве только Берия один был в себе уверен.

Отличительная особенность всего руководства, – никому в народе ничего о них лично, об их семье, быте неизвестно. На всех официальных приемах, торжествах они появлялись в одиночестве, без жен.

Как уже сказано, в то время основными деятелями партийного и государственного руководства, так сказать «постоянно присутствующими» были Молотов, Ворошилов, Маленков, Берия, Микоян, Жданов.

Кагановича в конце 30-х годов Сталин отдалил, позже такая же участь постигла Ворошилова и Вознесенского.

Что касается Хрущева и Жданова, то они большей частью были один в Киеве, другой – в Ленинграде (пока Жданов не занял место Маленкова в 1946 году в качестве секретаря ЦК).

Калинин и Шверник существовали только как фигуры – один по линии Верховного Совета, другой по линии профсоюзов – и повседневного личного участия в работе Политбюро не принимали.

Что устраивало Сталина в ближайших своих соратниках? У каждого из них было наличие следующих качеств:

крупные организаторские способности;

скрупулезная исполнительность;

личная преданность, по крайней мере, показная, у всех без исключения.

Отрицательными качествами, общими для всех, являлись: беспринципность;

угодничество;

подхалимство.

Значение каждого из них часто зависело от случайности, – в связи с мнительностью и подозрительностью Сталина, раздуваемой Берией и Маленковым.

Всем известны дифирамбы и восхваления по адресу Сталина, которыми наделяли его, соревнуясь друг перед другом, перечисленные выше лица при каждом удобном случае в любом устном выступлении и в печати, вызываемые желанием выслужиться перед ним и подчеркнуть свою личную преданность.

Особенно отличались в этом отношении Микоян и Хрущев, которые первыми же после смерти Сталина и отреклись от него.

Каждый из членов Политбюро шефствовал над какой-нибудь определенной областью хозяйственной или политической жизни страны. Например, Молотов – постоянно над иностранными делами, а во время войны и над танками. Маленков – над партийным аппаратом, а во время войны – над авиацией. Берия – над Министерством внутренних дел, во время войны – и над артиллерией. Каганович – над транспортом, Вознесенский возглавлял Госплан и так далее.

Нам, авиационникам, с таким шефом как Маленков было легко работать, поскольку весь центральный и местный партийный аппарат были в его ведении и фактически обслуживали нужды авиации.

В последние годы жизни Сталина интриги и подсиживания приняли особо зловещий характер вплоть до физического устранения опасных конкурентов для расчистки места и свободы действий возле стареющего Сталина.

С наибольшим ожесточением в этом направлении действовали Берия и Маленков. Имея в виду уже преклонные года Сталина и расчищая дорогу к власти, Маленков и Берия не останавливались ни перед чем. Они действовали нагло, остервенело и безнаказанно.

За короткий промежуток времени они убрали со своей дороги наиболее для них опасных, способных людей из числа молодого поколения большевистской гвардии, таких как секретарь ЦК и МК Попов Г.М., секретарь ЦК Кузнецов А.А., секретарь Ленинградского Обкома Попков П.С., член Политбюро и заместитель Председателя Совета Министров СССР Вознесенский П.А., Председатель Совета Министров РСФСР Родионов М.И. и другие.

Когда весной 1946 года Маленков из-за «неустройства» в авиапромышленности был снят с поста секретаря ЦК КПСС, на его место был назначен Андрей Александрович Жданов. Жданов привлек для работы секретарем ЦК своего ближайшего помощника по Ленинграду Алексея Александровича Кузнецова.

Сравнительно молодой, по специальности инженер, – Кузнецов производил самое хорошо впечатление.

Когда Жданов умер, значение Кузнецова как одного из секретарей ЦК возросло, но тут Берия добился, чтобы на освободившуюся вакансию секретаря ЦК после смерти Жданова был возвращен Маленков.

Вскоре после этого, чтобы убрать опасного для них Кузнецова и мешавшую им видную фигуру государственного и партийного руководителя Вознесенского, Берия совместно с Маленковым сфабриковал так называемое «Ленинградское дело», по которому были арестованы руководящие ленинградские коммунисты.

Их обвинили в антипартийной деятельности, и еще бог знает в каких смертных грехах. Эти обвинения и выколачиваемые из них признания были настолько фантастичны, что Сталин усомнился и послал Маленкова как секретаря ЦК в Ленинград, чтобы тот лично проверил достоверность материалов следствия. Маленков там был – «проверил» и все подтвердил.

Это черное дело Берия и Маленкова привело к физическому устранению Вознесенского, Кузнецова, Родионова, Попкова и большого числа других честных коммунистов.

Через некоторое время после расправы над этой группой молодых сталинских соратников, – Берия и Маленков принялись за старую большевистскую гвардию – Молотова и Мико-

яна. Они добились того, что Сталин перед смертью не скрывал к ним своего недоверия и личной неприязни.

Ворошилов к тому времени для Берия и Маленкова был не опасен. Он был ими терроризирован и запуган.

В Хрущеве они также не видели опасного соперника, – он занимался то московскими, то украинскими делами и в силу своей хитрости выглядел едва-ли не самым покорным из всех. Он был как бы в стороне от интриг.

В полной мере он показал свое лицо коварного интригана, самодура и политического ничтожества лишь после смерти Сталина.

Преступно изобретенный Хрущевым так называемый «культ личности Сталина» нанес непоправимый вред не только нашей партии, но и всему мировому коммунизму.

Г.М. Маленков, Н.С. Хрущев, Л.П. Берия на трибуне Мавзолея Ленина.
1953 г. Из газеты «Правда».

В самые последние годы жизни Сталина, Берия и Маленков влияли на него безраздельно.

Это происходило потому, что один из них по линии партийных организаций страны, а другой по линии госбезопасности обладали наибольшими возможностями для быстрого и безоговорочного выполнения всех указаний Сталина, и это выгодно отличало их по сравнению с другими.

Замолчать имена Молотова и Ворошилова, Маленкова и Берия, Микояна и Жданова и других деятелей эпохи объективная история не может.

Придет время, – потомство оценит положительные и отрицательные стороны деятельности каждого из них.

Ведь никуда не уйти от того, что эти люди длительный период руководили ключевыми участками строительства социализма в нашей стране. Это были лидеры партии, народ их знал, им верил. По архивным материалам, по партийным документам, – каждому из них воздастся по заслугам.

Мне хотелось бы в последующих главах оставить для будущих времен, может быть и не особенно ценные с исторических позиций, но интересные личные, бытовые и житейские впе-

чатления очевидца о некоторых из них, а также о государственных деятелях послесталинского периода.

Заранее оговариваюсь, что это лишь отрывочные, сугубо личные впечатления, отдельные штрихи, не претендующие на цельность характеристики и образа того или другого деятеля, о которых будет рассказано в соответствующих главах.

Из сказанного выше видно, что окружение Сталина представляло собой непостоянную и довольно пеструю, если не сказать больше, картину.

Однако факт остается фактом.

Прошло всего каких-нибудь 20 лет после окончания Гражданской войны и изгнания из России интервентов.

За это время Советский Союз, руководимый партией, возглавлявшейся на протяжении 30 лет Сталиным, прошел непередаваемо трудный путь.

Много было трудностей на этом пути, но благодаря железной организующей воле и жестокой уверенности в своей правоте вождя партии – героический советский народ преодолел все препятствия на своем победном пути к социализму, не только одолел фашизм, но и стал второй мировой державой.

Не могу не вспомнить слов великого русского историка Николая Михайловича Карамзина из предисловия к его знаменитому труду «История Государства Российского», написанному им в 1815 году.

«…Правители, Законодатели действуют по указаниям Истории, и смотрят на ея листы как мореплаватели на чертеж морей.

Мудрость человеческая имеет нужду в опытах, а жизнь кратковременна.

Должно знать, как искони мятежныя страсти волновали гражданское общество, и какими способами благотворная власть ума обуздывала их бурное стремление, чтобы учредить порядок, согласить выгоды людей и даровать им возможное на земле счастье.

Но и простой гражданин должен читать Историю. Она мирит его с несовершенством видимаго порядка вещей, как с обыкновенным явлением во всех веках; утешает в государственных бедствиях, свидетельствуя, что и прежде бывали подобныя, бывали еще ужаснейшия, и Государство не разрушалось…».

«…для нас, сынов России, ея летописи имеют общее. Взглянем на пространство сей единственной державы: мысль цепенеет; никогда Рим в своем величии не мог равняться с нею, господствуя от Тибра до Кавказа, Эльбы и песков Африканских.

Не удивительно ли, как земли, разделенныя вечными преградами Естества, неизмеримыми пустынями и лесами непроходимыми, хладными и жаркими климатами; как Астрахань и Лапландия, Сибирь и Бессарабия, могли составить одну Державу с Москвою?»

Знакомство со Сталиным

Год 1935. Я уже конструктор известных спортивных самолетов, активист Осоавиахима.

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 поощрял 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 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 авиаспортсменами. Стал накрапывать дождь, и мы испугались, как бы не отменили программу. Но дождь вскоре прекратился, и показ всех видов авиационного спорта состоялся.

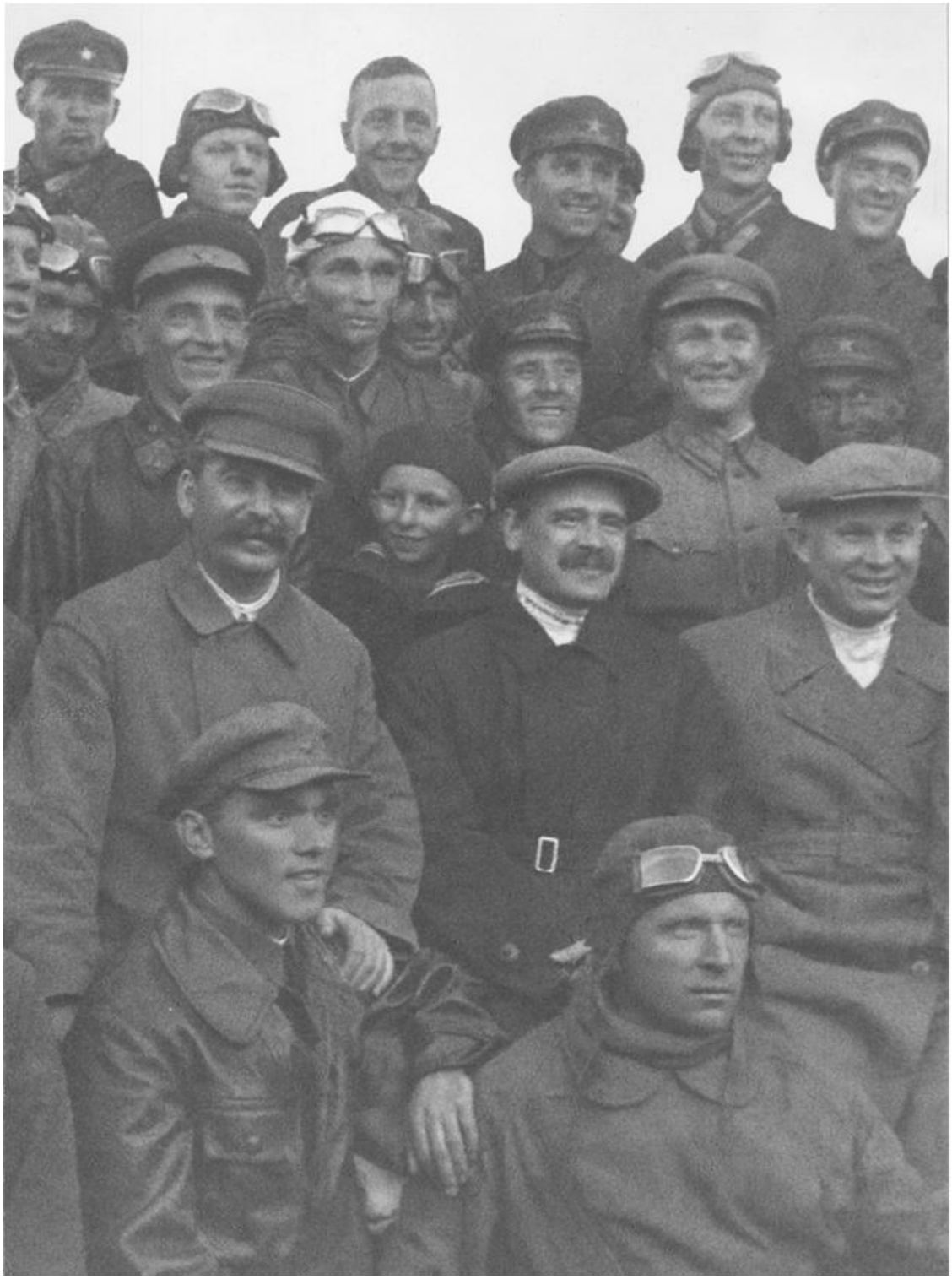
Открыли его планеристы.

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 заставлял самолет принимать в воздухе неестественные положения, какие мог бы допустить неопытный ученик. Но в руках искусного летчика машина приземлилась, наконец, с такими большими прыжками и козлами, что можно было подумать, что она сейчас вся развалится.

Полет всем понравился. Гости смеялись и аплодировали. 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.



Руководители партии и Правительства СССР: И.В. Сталин, А.А. Андреев и Н.С. Хрущев на показе достижений легкой авиации.

Тушинский аэродром, 12 июля 1935 г. В первом ряду А.С. Яковлев и летчик-испытатель ОКБ Ю.И. Пионтковский. В третьем ряду второй справа – технический директор ОКБ А.С. Беляйкин.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Сталин спросил, чья машина. Ему сказали, что машина конструкции Яковлева. И тут Ворошилов представил меня Сталину.

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 государственные испытания и был принят на вооружение Военно-Воздушных Сил в качестве самолета первоначального обучения для летных школ и аэроклубов.

Центральный аэроклуб в 1937 году стал одной из жертв произвола, руководители его были арестованы. Аэроклуб практически на некоторое время перестал существовать и числился только на бумаге.

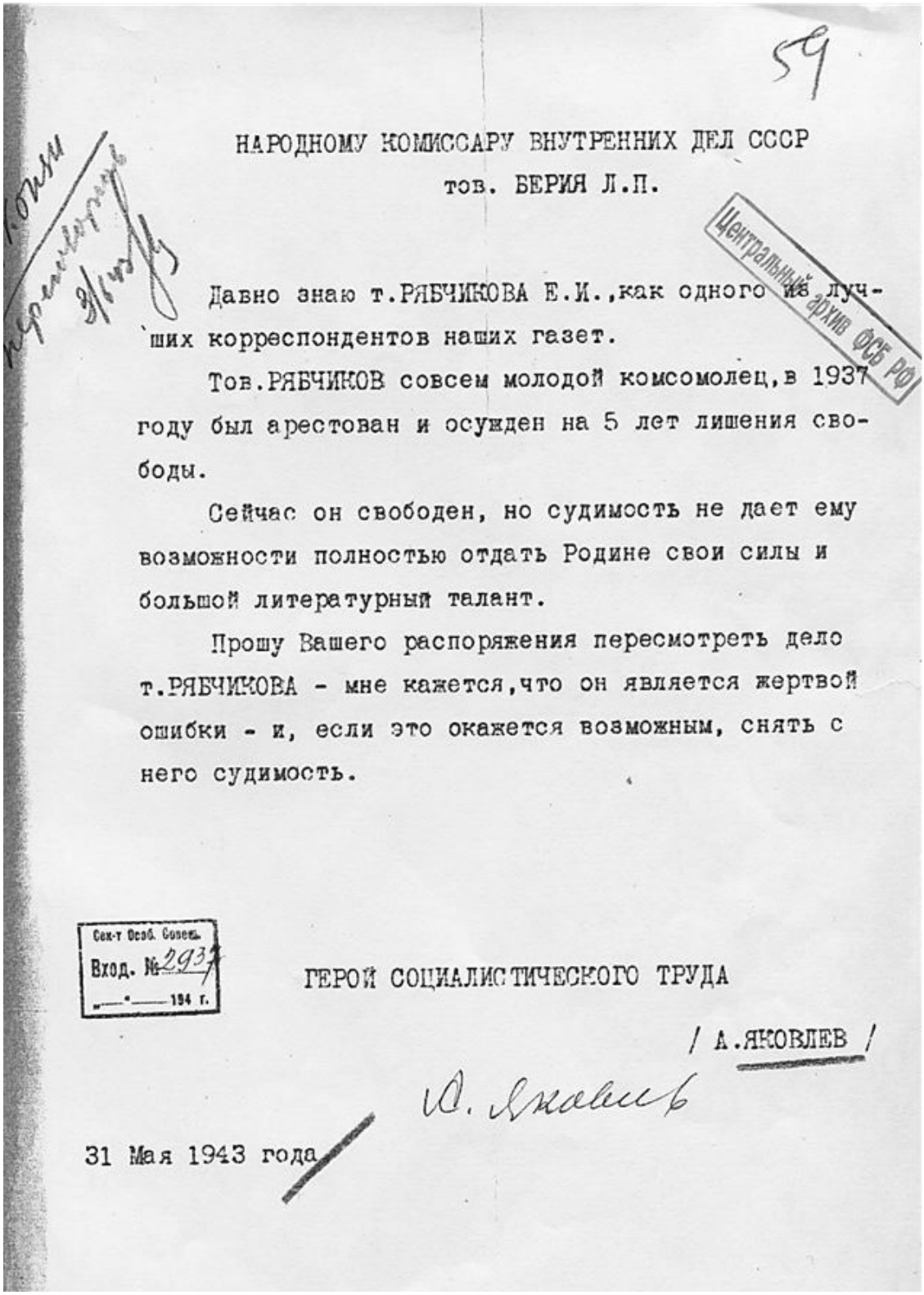
В связи с «делом» аэроклуба пострадал и сотрудник «Комсомольской правды» Евгений Рябчиков. Женя был влюблен в авиацию, сам научился летать, был страстным пропагандистом авиации.

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.



59

НАРОДНОМУ КОМИССАРУ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР
тов. БЕРИЯ Л.П.

Центральный архив ФСБ РФ

Давно знаю т.РЯБЧИКОВА Е.И.,как одного из лучших корреспондентов наших газет.

Тов.РЯБЧИКОВ совсем молодой комсомолец,в 1937 году был арестован и осужден на 5 лет лишения свободы.

Сейчас он свободен, но судимость не дает ему возможности полностью отдать Родине свои силы и большой литературный талант.

Прошу Вашего распоряжения пересмотреть дело т.РЯБЧИКОВА - мне кажется,что он является жертвой ошибки - и, если это окажется возможным, снять с него судимость.

Сек-т Особ. Совещ.
Вход. №2937
—•— 194 г.

ГЕРОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

/ А.ЯКОВЛЕВ /

31 Мая 1943 года

Письмо А.С. Яковлева Народному комиссару внутренних дел в поддержку журналиста Евгения Ивановича Рябчикова. 1943 год. Предоставлено Б.Е. Рябчиковым.

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 правда» 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.

А.С. Яковлев и журналист Е.И. Рябчиков при записи телепередачи 26.07.1957 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

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.

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.

– 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 какие-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 гибнувшего 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.

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 жалованья.
>
> 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 организованность, 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 дня 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».

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 заин-

тересовался: «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.

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, Белякова прошел блестяще и вскоре был повторен экипажем Громова.

Как-то Ильюшин рассказал мне следующее. Сталин очень интересовался созданием бомбардировщика ДБ-3. 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, пилотировавший 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 поздравили 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 километров, а ДБ-3 – 403 километра в час.

Однако, несмотря на решение правительства, ДБ-3 строился медленными темпами, руководители авиационной промышленности ДБ-3 делать не хотели, чтобы не мешать уже запущенному в серийное производства 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. Производство ДБ-3 развернулось полным ходом, а ДБ-2 прекратили.

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 обстоит трасса от Якутска, и, напомнив, что маршрут проходит по ненаселенным местам, предложил при малейшей опасности немедленно прекратить полет.

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 дня 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.

Руководители промышленности, конструкторы, газеты под влиянием перелетов и рекордов восхваляли нашу авиационную технику того времени.

Чувство энтузиазма и гордости за успехи наших летчиков в середине 30-х годов переполняло и меня.

Я искренне верил в несокрушимую боевую мощь нашей авиации и восхищался не только удивительными по тому времени качествами истребителей Поликарпова. Большие размеры туполевских бомбардировщиков также производили на всех огромное впечатление.

Между прочим, Сталин сказал как-то мне по этому поводу, что конструкторы не страдают самокритичностью, что «конструктор не видит недостатков в своем детище, так же как мать – хоть ребенок и кривой – думает, что он самый красивый».

В технической политике тогда у нас имелась тенденция к переоценке роли тяжелых бомбардировщиков, и сюда направлялись основные материальные средства, усилия конструкторов и ученых.

Постройка все новых и новых образцов гигантских машин, несомненно, отвлекала внимание и ресурсы от совершенствования самолетов тактического назначения, в том числе истребителей и самолетов поля боя – штурмовиков.

Между тем, господство в воздухе, как это показали «малые войны» 30-х годов и война в Испании, а позже убедительно подтвердила Вторая мировая война, невозможно без сильной количественно и качественно истребительной авиации. Качество же наших истребителей к началу войны желало много лучшего, а самолетов поля боя у нас и вовсе не было.

Конечно, когда 1 Мая 1939 года над Красной площадью проплывали бесчисленные гиганты ТБ-3, гул сотен авиамоторов сотрясал не только воздух, но казалось, что дрожит сама Красная площадь.

Я и сам был покорен этой величественной картиной и, как тысячи других приглашенных на парад, с восхищением смотрел то на небо, то на Мавзолей, где стоял Сталин, который несомненно в тот момент и сам искренне верил в несокрушимую мощь Красного Воздушного флота, способного обеспечить в случае чего «победу малой кровью и на территории врага».

Это была демонстрация могущества нашей авиационной индустрии, созданной волей партии в период первых пятилеток. Индустрии, способной обеспечить массовое производство таких машин.

Все мы были опьянены тогда видимостью боевой мощи нашей авиации. Тем более, что руководители ВВС, ослепленные успехами войны в воздухе первого периода испанских боев, также были в восторге от наших самолетов-истребителей. Однако очень быстро наступило отрезвление, так как построенные в больших количествах на базе мощной отечественной индустрии самолеты оказались не такими, каких требовала надвигающаяся война.

Уже в конце 1938 года, когда немцы в небе Испании показали свои новые «мессершмитты» и «юнкерсы», совершенно неожиданно и со всей очевидностью выявилось наше глубокое отставание.

Поликарповские истребители уступали «мессершмиттам». Бомбардировщики СБ также не выдерживали сравнения с немецкими пикирующими бомбардировщиками Ю-88. Тяжелые бомбардировщики ТБ-3 пугали только своими размерами.

В результате, к началу войны, развязанной гитлеровской Германией против Советского Союза, наши вооруженные силы оказались неспособны противостоять немецко-фашистской авиации.

Сталин очень болезненно переживал наши неудачи в Испании. Его неудовольствие обратилось против тех, кто совсем еще недавно ходил в героях, был осыпан вполне заслуженными почестями.

Все руководство Военно-Воздушных сил и авиапромышленности, в том числе и Туполева, сменили, и он был присужден к семи годам заключения.

Перед новыми руководителями партия поставила задачу в кратчайший срок наверстать упущенное.

Наши успехи

В начале 1939 года правительством было созвано большое совещание с целью обсудить со специалистами пути ликвидации нашего отставания в области боевой авиации.

В Овальном зале Кремля собрали всех, кто проявил себя как авиационный конструктор или изобретатель, кто за последнее время вносил какие-либо предложения по авиации. Как одного из конструкторов отечественных спортивных самолетов пригласили и меня. Первый раз принимал я участие в таком ответственном правительственном совещании.

Некоторые конструкторы пришли сюда со схемами, чертежами самолетов и авиационных двигателей, с многочисленными диаграммами. В числе приглашенных, кроме работников авиационной промышленности, были также инженеры и летчики Военно-Воздушных Сил.

Среди присутствующих находились народный комиссар авиационной промышленности М.М. Каганович, конструкторы В.Я. Климов, А.А. Микулин, А.Д. Швецов, С.В. Ильюшин, Н.Н. Поликарпов, А.А. Архангельский, начальник ЦАГИ М.Н. Шульженко и многие другие.

В президиуме – И.В. Сталин, В.М. Молотов, К.Е. Ворошилов.

Совещание вел Молотов. Он вызывал конструкторов по заранее составленному списку. Каждый должен был рассказать, над чем работает, посвятить в свои планы на ближайшее будущее.

Один за другим выступали конструкторы. Сталин в это время расхаживал по залу, курил трубку и как будто не принимал никакого участия в совещании, погруженный в свои думы. Однако время от времени он вдруг подавал какую-нибудь реплику или задавал вопрос, свидетельствовавший о том, что он очень внимательно прислушивался ко всему, что говорилось.

Мне запомнилось, что начальник НИИ ВВС Филин настойчиво выступал за широкое строительство четырехмоторных тяжелых дальних бомбардировщиков Пе-8. Сталин возражал: он считал, что нужно строить двухмоторные ближние пикирующие бомбардировщики Пе-2 и числом побольше. Филин настаивал, его поддержали некоторое другие. В конце концов, Сталин уступил, сказав:

– Ну, пусть будет по-вашему, хотя вы меня и не убедили. Пе-8 поставили в серию на одном заводе параллельно с Пе-2. Вскоре, уже в ходе войны, к этому вопросу вернулись. Пе-8 был снят с производства, и завод перешел целиком на строительство Пе-2. Война требовала большого количества легких тактических фронтовых бомбардировщиков, какими и были Пе-2.

Неожиданно Молотов назвал мою фамилию. Я никак не предполагал, что придется выступать перед такой авторитетной аудиторией, перед руководителями партии и правительства. Но делать было нечего, пришлось подняться со своего места, подойти к краю стола президиума, где выступали все предыдущие конструктора, рассказать о своих работах по учебно-тренировочным самолетам, а также высказать мнение о причинах отставания нашей авиации. Я искренне рассказал о том, что знал и что думал.

В ходе совещания возник вопрос о секретности. Не просачиваются ли сведения о нашей авиации за границу? Как сохраняется государственная тайна в научных учреждениях?

Вдруг Сталин спросил:

– А как обстоит дело с этим в ЦАГИ? Кто у нас начальник ЦАГИ?

– Шульженко. Он здесь присутствует, – ответил нарком Каганович.

Бледный от волнения, Михаил Никитич Шульженко поднялся с места. Сталин погрозил ему пальцем:

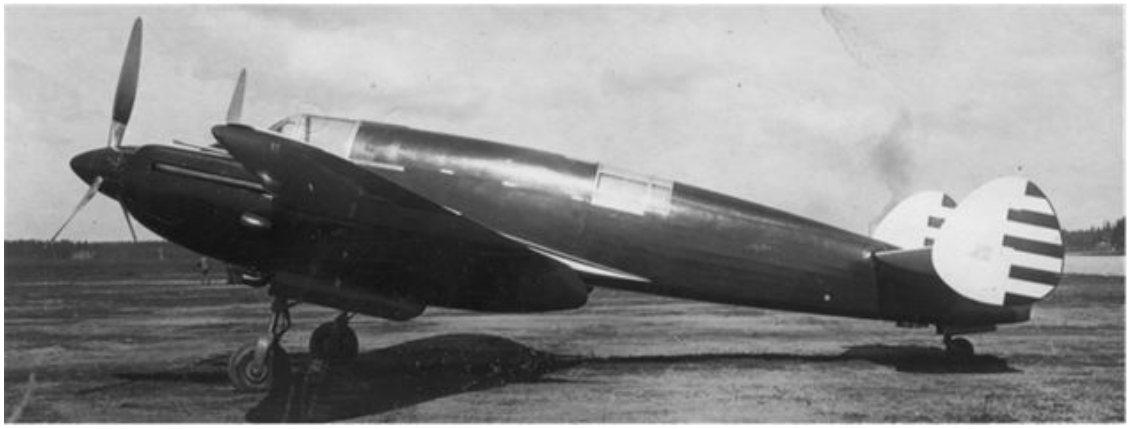
– Имейте в виду, вы за это отвечаете.

В конце совещания нас еще раз призвали к тому, чтобы каждый обдумал создавшееся положение и, не стесняясь и ничем себя не ограничивая, внес свои предложения по обсуждавшимся вопросам.

Участие в кремлевском совещании взволновало не только меня, но и весь наш небольшой тогда коллектив.

Незадолго до этого события мы построили в инициативном порядке в рекордно короткий срок быстроходный двухмоторный разведчик и приступили к его летным испытаниям. Новый самолет нашего КБ, занимавшегося до этого только спортивными самолетами, испытывал летчик Пионтковский. Машина показала скорость 560 километров в час. По тому времени эти данные были превосходны. Машиной заинтересовались. К нам на аэродром приехал начальник Военно-Воздушных Сил, герой испанской войны летчик Яков Владимирович Смушкевич. Пионтковский показал машину в полете. Смушкевичу она очень понравилась, и он обещал при первом же удобном случае доложить о ней Сталину.

Вскоре он выполнил свое обещание. О машине стало известно правительству, и нас начали торопить с летными испытаниями.



Самолет № 22, показавший максимальную скорость 567 км/ч в полете 1 июня 1939 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Сначала мы предполагали использовать новый самолет как скоростной тактический разведчик. Но под нажимом военных пришлось приспособить его в качестве фронтового бомбардировщика. Он получил название ББ – ближний бомбардировщик.

После первых испытательных полетов, когда стало бесспорным, что ББ по своим летным качествам намного опередил другие самолеты этого типа, меня вызвали к И.В. Сталину. Это было 27 апреля 1939 года.

Прошло несколько лет с момента моего знакомства со Сталиным на Тушинском аэродроме. За это время мне приходилось видеть его на официальных заседаниях в Кремле, но теперь я шел по его личному вызову. По дороге в Кремль мысленно представлял себе предстоящую встречу: старался угадать, о чем он меня спросит и как надо отвечать.

Я с волнением поднимался по лестнице, устланной красным ковром. Когда очутился в секретариате и собрался представиться, секретарь Сталина предупредил меня:

– Конструктор Яковлев? Товарищ Сталин назначил вам прийти к шести часам, а сейчас пять часов сорок пять минут, попрошу вас подождать.

Точно в назначенное время меня пригласили пройти в кабинет. Там кроме Сталина были Молотов и Ворошилов. Все трое со мной тепло поздоровались.

Первое впечатление от кабинета Сталина врезалось в мою память на всю жизнь. Признаться, я был как-то разочарован: меня поразили его исключительная простота и скромность.

Не скажу, что, когда я вошел в кабинет, мое волнение сразу как рукой сняло, нет, но постепенно оно ослабевало. Ровный голос, размеренная походка Сталина действовали успокаивающе.

Сталин расспрашивал о работе, о новой машине.

По мере того как разговор углублялся в техническую область, в мою родную стихию, я все больше успокаивался и скоро совершенно освоился, перестал стесняться и, отвечая на вопросы, уже не подыскивал слова, как вначале.

Сталин, Молотов и Ворошилов очень интересовались моей машиной ББ и все расспрашивали, как же это удалось при таких же двигателях и той же бомбовой нагрузке, что и у СБ, получить скорость, превышающую скорость СБ.

Я объяснил, что здесь все дело в аэродинамике, что СБ проектировали пять лет тому назад, а наука за это время продвинулась далеко вперед. Кроме того, нам удалось свой бомбардировщик сделать значительно легче, чем СБ.

Сталин все ходил по кабинету, удивлялся и говорил:

– Чудеса, просто чудеса, это революция в авиации!

Было решено запустить ББ в серийное производство.

После того как договорились по некоторым вопросам дальнейшей работы нашего конструкторского бюро, Ворошилов что-то написал на листочке бумаги и показал Сталину, который, прочтя, кивнул головой в знак согласия.

Тогда Ворошилов прочитал текст ходатайства перед Президиумом Верховного Совета СССР о награждении меня орденом Ленина, автомобилем ЗИС и премией в 100 тысяч рублей. Ходатайство тут же все трое подписали.

Это было совершенно неожиданно, я растерялся и, кажется, даже не поблагодарил. Хорошо еще, что, опомнившись, в конце концов, нашелся сказать, что работал не один я, а целый коллектив и что награждать меня одного было бы несправедливо. На это Сталин ответил, что нужно немедленно представить список моих сотрудников, которые работали над новой машиной, чтобы их также наградить.

Со мной дружески попрощались, пожелали дальнейших успехов в работе.

Я вернулся из Кремля довольно поздно. Мать знала, у кого я был, но, видя мое возбужденное состояние, ни о чем не стала расспрашивать. О том, что меня собирались наградить орденом Ленина, я тоже ничего не сказал. Зачем, думаю, говорить, когда наградят, тогда и узнает.

В ту ночь я долго не мог заснуть, перебирая в памяти происшедшее. Забылся только под утро. Просыпаюсь, смотрю: мама стоит и плачет. С испугом спрашиваю:

– Что ты плачешь? Что случилось?

– Вот, от людей последняя узнала!

– Что ты узнала?

– Ты от меня скрывал! Тебя наградили!

Оказывается, мама пошла утром за молоком, а лифтерша ей и говорит:

– Поздравляю вас. Вашему сынку такая награда!

Потом уж мама достала газету и прочитала. Она плакала и от счастья и от обиды, что я накануне вечером ей ничего не сказал.

Утром на заводе я составил список работников, заслуживающих награждения.

Утомленный радостными переживаниями и бесконечными поздравлениями, я в тот день рано лег спать и сразу же крепко заснул.

Разбудил меня телефонный звонок:

– Конструктор Яковлев? Говорят из секретариата товарища Сталина. Позвоните товарищу Сталину, он хочет с вами говорить.

И дали мне номер телефона.

Что могло случиться? Я в смятении набираю этот номер и слышу уже знакомый голос.

– Здравствуйте. Передо мной лежит список ваших конструкторов, представляемых к награде орденами. Вы, кажется, забыли летчика. Что-то я его здесь не вижу.

– Как же, товарищ Сталин! Летчик там есть, он представлен к награде орденом Ленина.

– Ах, верно, верно! Это я, значит, пропустил. А как дела у вас?

– Хорошо, товарищ Сталин.

Вот тут бы и поблагодарить за награду – такой удобный случай! – а я снова повторяю:

– Все в порядке.

– Ну, если в порядке – хорошо. Будьте здоровы, желаю успеха.

Прошло немного времени. Сидел я как-то в конструкторском бюро за чертежной доской с конструктором Виктором Алексеевым, подошел секретарь: «Вас спрашивает какой-то Поскребышев. Соединять или нет?»

Беру трубку и слышу голос личного секретаря Сталина – Александра Николаевича Поскребышева. Он говорит, что мне надо приехать в ЦК по срочному делу и что сейчас за мной придет машина.

Прошло, кажется, минут двадцать, не более, как явился человек в военной форме и пригласил меня следовать за ним.

Не зная ни о причине вызова, ни о том, с кем предстоит встретиться, я очень волновался всю дорогу.

Подъехали к зданию Центрального Комитета партии на Старой площади. По длинному коридору, застланному ковровой дорожкой, сопровождающий привел меня в какую-то комнату. Здесь стоял диван в чехле из сурового полотна, несколько стульев, в центре – небольшой круглый стол, накрытый белой скатертью. На столе – ваза с фруктами, блюдо с бутербродами, несколько стаканов недопитого чая. В комнате никого не было.

К волнению моему добавилась еще и растерянность: куда я попал и что будет дальше?

Так в полном недоумении простоял я несколько минут, не двигаясь и рассматривая окружающую обстановку.

Вдруг сбоку открылась дверь и вошел Сталин. Я глазам своим не поверил: уж не мистификация ли это?

Но Сталин подошел, улыбаясь, пожал руку, любезно справился о моем здоровье.

– Что же вы стоите? Присаживайтесь, побеседуем. Как идут дела с ББ?

Постепенно он расшевелил меня, и я обрел возможность связно разговаривать. Сталин задал несколько вопросов. Его интересовали состояние и уровень немецкой, английской и французской авиации. Я был поражен его осведомленностью. Он разговаривал как авиационный специалист.

– А как вы думаете, – спросил он, – почему англичане на истребителях «Спитфайр» ставят мелкокалиберные пулеметы, а не пушки?

– Да потому, что у них авиапушек нет, – ответил я.

– Я тоже так думаю, – сказал Сталин. – Но ведь мало иметь пушку, – продолжал он. – Надо и двигатель приспособить под установку пушки. Верно?

– Верно.

– У них ведь и двигателя такого нет?

– Нет.

– А вы знакомы с работой конструктора Климова – авиационным двигателем, на который можно установить двадцатимиллиметровую авиационную пушку Шпитального?

– Знаком.

– Как вы расцениваете эту работу?

– Работа интересная и очень полезная.

– Правильный ли это путь? А может быть, путь англичан более правильный? Не взялись бы вы построить истребитель с мотором Климова и пушкой Шпитального?

– Я истребителями еще никогда не занимался, но это было бы для меня большой честью.

– Вот подумайте над этим.

Сталин взял меня под руку, раскрыл дверь, через которую входил в комнату, и ввел меня в зал, заполненный людьми.

Сразу я не мог различить ни одного знакомого лица. А Сталин усадил меня в президиуме рядом с собой и вполголоса продолжал начатый разговор. Я отвечал ему.

Осмотревшись, увидел, что заседание ведет К.Е. Ворошилов, а в первом ряду сидит наш нарком М.М. Каганович, дальше – конструктор А.А. Архангельский, директор завода В.А. Окулов и главный инженер завода А.А. Кобзарев, некоторые знакомые мне работники авиационной промышленности. В зале было много военных из Управления Военно-Воздушных сил.

Кто-то выступал. Я понял, что речь идет о затруднениях, создавшихся с серийным производством самолета СБ в связи с невозможностью дальнейшего улучшения его летных характеристик, особенно повышения скорости. Между тем, от решения этой проблемы зависела судьба нашей фронтовой бомбардировочной авиации.

Я внимательно прислушивался к тому, что продолжал говорить мне Сталин, и одновременно старался уловить, о чем говорят выступающие, а в душе опасался, как бы не предложили мне высказаться по вопросу, с которым я совершенно не был знаком.

К счастью, мои опасения оказались напрасными. Минут через 10–15 Сталин встал и повел меня обратно в уже знакомую комнату. Мы сели за круглый столик. Сталин предложил мне чай и фрукты.

– Так как же, возьметесь за истребитель?

– Подумаю, товарищ Сталин.

– Ну хорошо, когда надумаете, позвоните. Не стесняйтесь… Желаю успеха. Жду звонка.

И уже вдогонку сказал:

– А все-таки дураки англичане, что пренебрегают пушкой. В то время самолет, вооруженный двадцатимиллиметровой пушкой, уже был у немцев – «Мессершмитт-109». Видимо, Сталину это не давало покоя. Готовя перевооружение авиации, Сталин, очевидно, стремился избежать ошибки при выборе калибра пулеметов и пушек для наших истребителей.

За дверью ждал тот же военный, он вывел меня прямо к машине, вежливо козырнул, но уже обратно на завод не сопровождал.

Осмыслив события этого дня, я понял, что тяжелое положение с самолетом СБ внушает правительству большое беспокойство. Видимо, складывалось убеждение, что, если старые специалисты уже больше ничего дать не могут, придется опереться на молодежь. На мою долю стечением обстоятельств выпало представлять, наряду с другими, еще «не признанными», молодые конструкторские силы нашей авиации.

Может быть на это обстоятельство повлияли разговор со Сталиным на Тушинском аэродроме и моя статья «Конструктор, завод, самолет», опубликованная в газете «Правда» еще 3 июня 1934 года с некоторыми соображениями о нашем самолетостроении.

Когда я послал в редакцию «Правды» текст статьи, – там посчитали ее чересчур смелой, печатать не решились и переслали в ЦК. Через пару дней статья была возвращена в редакцию без единой поправки и с резолюцией: «В печать, И.С.» Видимо, она понравилась Сталину и была опубликована с портретом автора.

Вот некоторые выдержки из этой статьи:

«…Несмотря на то, что во многом мы догнали и даже идем впереди авиации капиталистических стран, несмотря на то, что мы овладели серийным массовым производством самолетов и моторов, мы отстаем еще в опытном строительстве новых образцов самолетов и моторов.

Постановка опытного строительства у нас страдает многими недостатками, которые частично уже исправляются, а остальные могут быть изжиты в самые короткие сроки, так как все предпосылки для того, чтобы развить опытное строительство, у нас есть.

Мы имеем два-три громадных по размерам предприятия, проектирующих и строящих опытные типы самолетов, причем каждое из них занимается почти монопольно выпуском само-

летов определенного назначения. В результате почти отсутствует соревнование, подстегивающее и заставляющее одну организацию тянуться перед другой…

…При современном состоянии авиационной техники нельзя построить самолет, который бы не летал, но также невозможно построить и самолет, про который можно было бы сказать, что данная машина – совершенство, что лучшей нельзя создать…

…Развитию опытного самолетостроения мешает также и система организации конструкторских бюро, их связи между собой и с производством. Наши опытные организации еще не избавились от бюрократизма и канцелярщины…

…Главный конструктор должен отвечать за самолет в целом с момента зарождения его на бумаге до выпуска в воздух…

…Авиационная культура – это культура проектирования самолета, культура производственного процесса во всех мелочах. Повышение авиационной культуры зависит во многом от мощности и квалификации конструкторских бюро на заводах. Было бы весьма целесообразно создать на серийных заводах экспериментальные цехи и опытные отделы, каждый из которых представлял бы собою, так сказать, технический мозг завода и обеспечивал постоянное повышение технической культуры завода.

Если на каждом серийном заводе будет существовать своя опытная ячейка, включающая конструкторское бюро, производственный цех, лаборатории, в том числе и аэродинамическую, такая организация, опирающаяся на мощную базу серийного завода, сможет строить новые типы самолетов и внедрять их в серию гораздо быстрее, чем это происходит теперь».

Вскоре конструкторов, ранее присутствовавших на совещании в Овальном зале, вновь пригласили в Кремль – теперь уже для обсуждения практических вопросов работы каждого.

В большой приемной собрались не только ветераны самолетостроения, но и конструкторская молодежь. Здесь были Лавочкин, Гудков, Горбунов, Ильюшин, Флоров, Боровков, Таиров, Шевченко, Пашинин, конструкторы-мотористы Климов, Микулин, Швецов, всего человек двадцать-двадцать пять. С волнением ожидали мы вызова, на этот раз беседа велась с каждым в отдельности.

Александр Николаевич Поскребышев, секретарь Сталина, время от времени заходил в приемную и вызывал по списку приглашенных. Наконец настала и моя очередь. Я приготовился к разговору заранее, так как имел уже поручение Сталина подумать над возможностью постройки в нашем конструкторском бюро истребителя с мотором Климова.

В кабинете кроме Сталина и наркома М.М. Кагановича были Ворошилов, Молотов и кто-то еще из членов Политбюро, не помню кто, а также заместитель начальника ВВС Филипп Александрович Агальцов.

Сталин спросил меня:

– Ну как, надумали делать истребитель с двигателем Климова?

– Да, я связался с Климовым и получил все данные о его двигателе. Мы детально проработали вопрос, и наше конструкторское бюро может выступить с предложением о постройке истребителя.

Я назвал летные данные будущего истребителя: скорость, потолок и дальность полета.

– Как вы его вооружите? Пушка на нем будет стоять?

– А как же! На нашем истребителе будет стоять пушка калибра 20 миллиметров и два скорострельных пулемета.

– Это хорошо… – ответил Сталин, в раздумье расхаживая по кабинету. – А знаете ли вы, – спросил он, – что мы такие же истребители заказываем и некоторым другим конструкторам и победителем станет тот, кто не только даст лучший по летным и боевым качествам истребитель, но и сделает его раньше, чтобы его можно было быстрее запустить в серийное производство?

– Я понимаю, товарищ Сталин.

– Понимать мало. Надо машину сделать быстрее.

– А какой срок?

– Чем скорее, тем лучше. К новому году сделаете?

– Я постройкой таких самолетов не занимался, опыта не имею… Но вот американцы делают новый истребитель за два года, так что…

– А вы разве американец? – перебил меня Сталин. – Покажите, на что способен молодой русский инженер… Вот тогда будете молодцом, и придется мне пригласить вас на чашку чая.

– Спасибо, раз надо – сделаем обязательно. Но разрешите задать один вопрос? Вот пригласили сюда десятка два конструкторов, и каждому дается задание. Разве стране нужно столько истребителей и бомбардировщиков? Разве возможно будет все их запустить в серийное производство?

– Мы и сами прекрасно знаем, – ответил Сталин, – что столько самолетов нам не нужно. Но ведь из всех самолетов, дай бог, получится пять-шесть таких, которые будут годны для серийного производства. А такое количество новых самолетов нас не смущает.

Так побеседовали со всеми приглашенными. Каждый получил задание, мы разъехались по конструкторским бюро возбужденные, заряженные духом творческого соревнования, с твердым намерением победить своих «соперников».

За создание истребителя соревновались Микоян, Лавочкин, Сухой, Пашинин, Флоров и Боровков, Шевченко, Козлов, Поликарпов, Яценко. Всем конструкторам были созданы условия для быстрого проектирования и строительства самолетов. Так же была организована работа и по другим типам боевых машин.

Летом, в конце июля 1939 года, позвонил Сталин, поинтересовался, как идут дела с истребителем.

– У меня сейчас летчик Денисов, воевал в Испании и в Монголии, может дать полезные советы по вашей машине. Повидайтесь с ним.

Через полчаса в мой кабинет уже входил высокий, стройный брюнет в кителе с петлицами комбрига и Золотой Звездой Героя Советского Союза на груди.

Встреча с командиром группы истребителей И-16 в Испании Сергеем Прокофьевичем Денисовым оказалась действительно весьма интересной и полезной для меня, конструктора, не только потому, что он рассказал много интересного как очевидец и участник воздушных боев с немецкими и японскими летчиками, но также и потому, что он с исключительным знанием дела посвятил меня в сущность современной воздушной войны.

Мы долго с ним беседовали. Обсуждали сравнительные преимущества и недостатки немецких, японских и советских истребительных самолетов. Денисов высказал свой взгляд на роль авиации бомбардировочной и истребительной не только сегодня, но и завтра, если придется воевать. Говоря о тактике истребительной авиации, он отметил, что на И-16 мало сбивали истребителей противника из-за малого калибра и разноса установленных в крыльях пулеметов.

Сергей Прокофьевич рассказал о своем разговоре со Сталиным, который удивил его своей осведомленностью в вопросах авиации. Сталин, по словам Денисова, оказался даже в курсе таких деталей, как вооружение английских истребителей «Спитфайр», у которых пулеметы, в отличие от немецких «Мессершмиттов» с одной центральной авиапушкой и двумя синхронными (стрелявшими через плоскость вращающегося винта) пулеметами, далеко разнесены от оси самолета и установлены по размаху крыльев. Особенно Сталин интересовался тем, как целесообразнее вооружать истребители – пушками или пулеметами, и какой огонь действеннее – прицельный из одной крупнокалиберной пушки или рассеянный из нескольких пулеметных стволов.

Оказывается, по этому и другим подобным вопросам Денисов еще в 1937 году, учитывая опыт первого периода гражданской войны в Испании, по личной инициативе написал докладную записку руководителям Военно-Воздушных Сил и авиапромышленности. Но записку оста-

вили без внимания, никаких мер принято не было, и спустя два года в боях на Халхин-Голе недостатки наших И-16 и «Чаек» оставались прежними, в чем еще раз убедился Денисов. Тогда-то, вернувшись из Монголии, Сергей Прокофьевич и обратился к Сталину, который сразу же вызвал его к себе. Сталин очень рассердился, узнав от Денисова, что по его первой записке не было принято никаких мер. Он с большим вниманием выслушал Денисова и предложил все замечания изложить письменно и материал прислать ему.

Такую записку Денисов написал и вновь был принят Сталиным. На этот раз Сталин вызвал также наркома авиапромышленности М.М. Кагановича и дал нагоняй за равнодушное отношение к первым, двухгодичной давности сигналам Денисова.

Каганович оправдывался, но спорить по специальным вопросам с таким знатоком, как Денисов, ему было не под силу. В конце концов, Сталин буквально выгнал наркома из кабинета и рекомендовал Денисову связаться непосредственно с конструкторами Лавочкиным, Микояном и со мной.

Сущность критических замечаний Денисова заключалась в следующем:

Концепция деления истребителей на маневренные и скоростные порочна.

У наших истребителей должна быть радиосвязь.

Стрелковое вооружение, как по калибру, так и по размещению на самолете, неудовлетворительно.

Немецкие истребители превосходят советские как по скорости полета, так и по стрелково-пушечному вооружению.

В максимальной степени я постарался учесть замечания Денисова при работе над нашим первым истребителем.

Правительство, озабоченное скорейшим получением новых самолетов, следило за работой каждого из нас.

Припоминается такой эпизод. В конце 1939 года я был на одном из авиационных заводов, где запускали в серийное производство наш ББ.

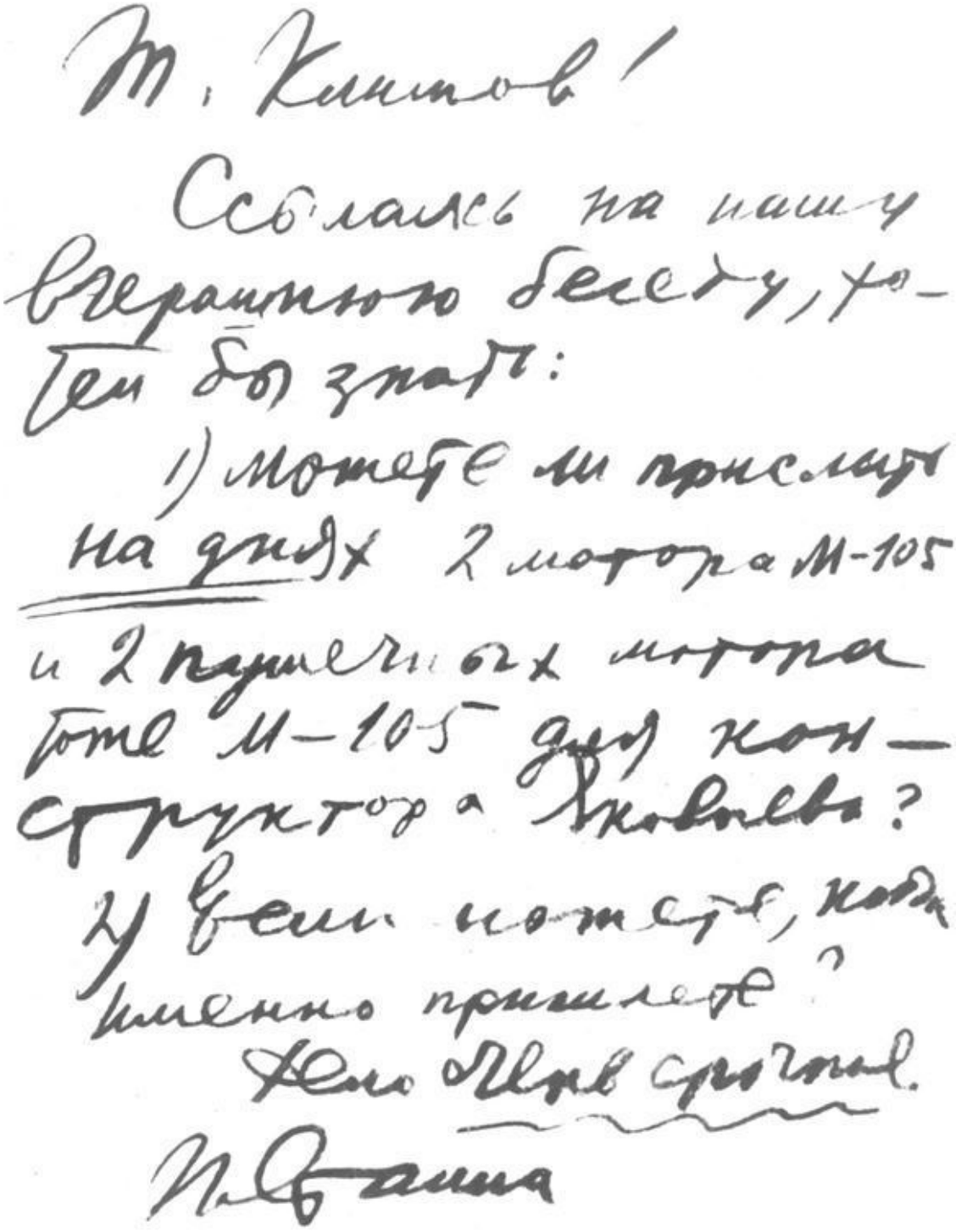
Здесь меня разыскал Поскребышев и предупредил, что соединяет по телефону со Сталиным.

– Как дела? Как выполняете свое обещание? Будет ли истребитель в декабре?

– Будет, товарищ Сталин, как обещано.

– Ну что же, чашка чая за мной.

Не сомневаюсь, что подобного рода звонки были и к другим конструкторам, принимавшим участие в создании новых самолетов.



Т. Климов!

Ссылаясь на нашу вчерашнюю беседу, хотел бы знать:

1) Можете ли прислать на днях 2 мотора М-105 и 2 пушечных мотора тоже М-105 для конструктора Яковлева?

2) Если можете, когда именно пришлете?

Дело очень срочное.

И. Сталин

Записка И.В. Сталина конструктору авиамоторов В.Я. Климову. Моторы по этой записке для ОКБ-115 отгрузили 09 августа 1939 года.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Или, например, такая записка к конструктору двигателей Владимиру Яковлевичу Климову:

«т. Климов!

Ссылаясь на нашу вчерашнюю беседу, хотел бы знать:

1) Можете ли прислать на днях 2 мотора М-105 и 2 пушечных мотора также М-105 для конструктора Яковлева?

2) Если можете, когда именно пришлете? Дело очень срочное.
И. Сталин».

Все это – свидетельства того огромного внимания, которое проявляли партия и правительство к перевооружению нашей авиации.

Весь наш коллектив с небывалым увлечением работал над истребителем. Признаться, создание такой машины было исполнением давней, заветной мечты, мечты, которая владела мной и не давала покоя с тех пор, как я увидел отличные истребители Поликарпова. По воле таких мастеров-асов, как Чкалов и Серов, они выполняли в небе самые невероятные фигуры, творили чудеса.

Мы работали в тесном контакте с Владимиром Яковлевичем Климовым. Он компоновал свой двигатель специально для нашего истребителя так, чтобы обеспечить установку на самолете авиационной пушки, способной работать без синхронизатора. Тем самым мы освобождались от недостатков, с которыми связана стрельба через плоскость вращающегося винта. На двигателе Климова пушка устанавливалась в полом валу редуктора, и стрельба из нее не зависела от режима работы двигателя и винта.

Мы с Климовым решили, во что бы то ни стало уложиться в срок, предложенный правительством. И все как будто получалось у нас складно. Макет мотора Владимир Яковлевич прислал нам задолго до установки настоящего двигателя.

Через сравнительно короткий срок машина уже стояла в сборочном цехе. На ней установили двигатель, пушку и два пулемета. Монтировалось различное электро- и радиооборудование, управление самолетом, уборкой шасси, закрылками. Шла начинка кабины летчика многочисленными приборами.

Дело близилось к концу, и у нас уже не было сомнений, что мы выполним задание в срок.

Но вот однажды, в октябре 1939 года, когда оставалось уже немного времени до срока окончания машины, мне сообщили из наркомата, что я назначен в авиационную комиссию торговой делегации, возглавляемой Иваном Федоровичем Тевосяном. Чуть ли не на следующий день я должен был выехать в Германию вместе с некоторыми другими работниками авиационной промышленности и Военно-Воздушных сил. Цель поездки – ознакомление с авиационной техникой Германии.

Я страшно разволновался. Как же так? Взять обязательство перед правительством построить машину и оставить наше детище в такой ответственный момент? Сейчас же позвонил в наркомат обороны и был принят наркомом Ворошиловым.

Я сказал, что не могу бросить работу на завершающей стадии, пустил в ход все свое красноречие, старался убедить, что уезжать мне никак нельзя.

– Какой же вы руководитель, – заметил Климент Ефремович, – если боитесь на месяц оставить свое детище? У вас должны быть надежные помощники, которые справятся с делом не хуже вас.

Он сказал мне, что вопрос о моей поездке решен твердо и что я успею вернуться в Москву к выпуску самолета на аэродром.

Возражать было бесполезно.

На другой же день наша делегация выехала через Прибалтику, Кенигсберг в Берлин.

Я пробыл в Германии около месяца, видел там много интересного и полезного для инженера-конструктора.

По возвращении из Германии, вечером, только я приехал с вокзала домой, позвонил Поскребышев и предложил сейчас же приехать в Кремль.

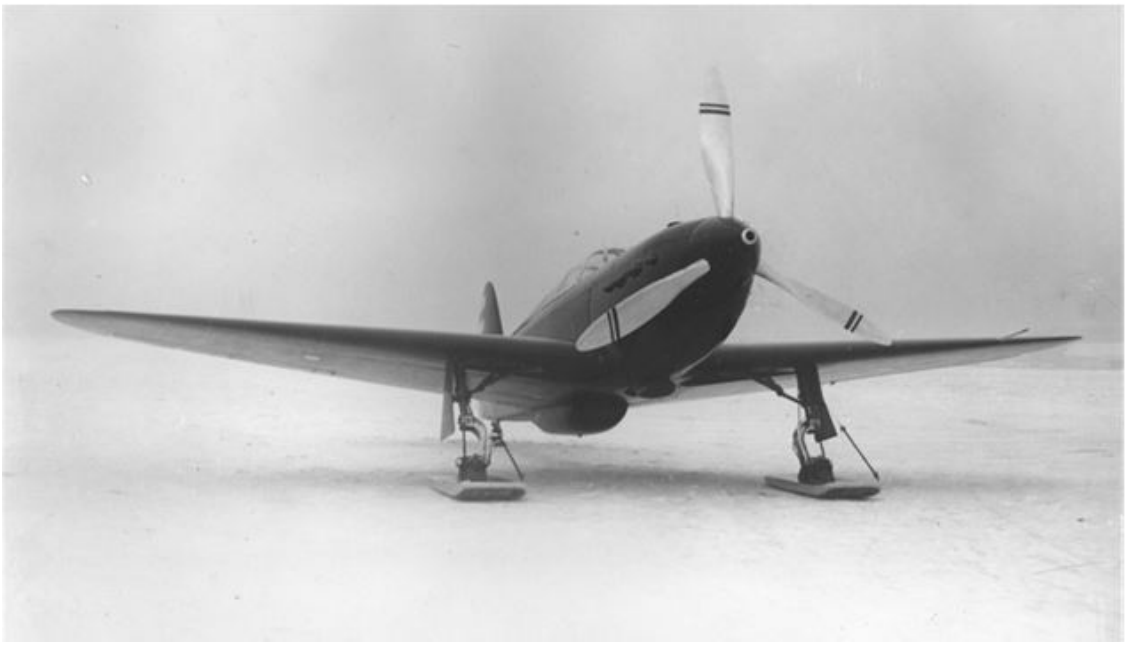
У Сталина в кабинете был народ. Шло обсуждение каких-то вопросов. Он поздоровался и пошутил:

– Значит, вас прямо с корабля на бал, посидите, послушайте. Мы скоро кончаем и тогда поговорим с вами.

Через некоторое время он предложил подробно рассказать о поездке. Слушали очень внимательно, не перебивая.

Я не скрыл, что в нашей авиационной группе были разногласия. Наши авиационные генералы считали, что немцы обманывают нас, втирают очки, показывают старье. Что самолеты «Мессершмитт», «Юнкерс» и другие – это устаревшие, несовременные машины, что закупать их не следует, а что с современной техникой нас не познакомили. Я же и некоторые работники промышленности, наоборот, считали, что такие самолеты, как истребители «Мессершмитт», бомбардировщики «Юнкерс», – сегодняшний день немецкой военной авиации. Правда, и нас смущало то, что если эта техника современная, то почему нам ее показывают. Однако мы твердо считали, что технику эту надо закупить и как следует изучить.

Сталин очень интересовался вооружением немецких самолетов: стрелково-пушечным, бомбовым, а также сравнением летно-технических данных с нашими машинами аналогичных типов.



Истребитель И-26 (в серийном производстве Як-1), совершивший первый полет 13 января 1940 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Разговор затянулся до поздней ночи и закончился уже на квартире Сталина за ужином.

В конце декабря Сталин по телефону интересовался ходом работ и спрашивал меня, выполню ли я обещание – дать истребитель к 1 января.

Я свое обещание правительству выполнил. К 1 января 1940 года истребитель И-26 (Як-1) был на аэродроме.

Уже с начала лета 1939 года Сталин меня стал вызывать для консультации по авиационным делам. Первое время меня смущали частые вызовы в Кремль для доверительного обсуждения важных вопросов, особенно когда Сталин прямо спрашивал:

– Что вы скажете по этому вопросу, как вы думаете?

Он иногда ставил меня в тупик, выясняя мнение о том или ином работнике.

Видя мое затруднительное положение, смущение и желая ободрить, он говорил:

– Говорите то, что думаете, и не смущайтесь – мы вам верим, хотя вы и молоды. Вы знаток своего дела, не связаны с ошибками прошлого и поэтому можете быть объективным больше, чем старые специалисты, которым мы очень верили, а они нас с авиацией завели в болото.

Именно тогда он сказал мне:

– Мы не знаем, кому верить.

Был жаркий летний день 1939 года. По звонку Поскребышева я быстро собрался, через пятнадцать минут был уже в Кремле. Увидев меня, Александр Николаевич сказал:

– Идите скорее, вас ждут.

В кабинете Сталин и Ворошилов о чем-то оживленно разговаривали. Поздоровались. Сталин сразу же спросил:

– Вот мы тут с Ворошиловым спорим, что важнее для истребителя – скорость или маневр? У летчиков мнения разные – одни за маневр, другие за скорость. Решили спросить у конструктора. Что скажете?

Я ответил, что опыт воздушных боев в Испании уже дал убедительный ответ на этот вопрос. Пока немцы не применили там скоростных «Мессершмиттов», наши летчики на маневренных И-15 и И-16 били врага, а с появлением «мессеров» им пришлось туго.

– Вы уверены, что мы не ошибаемся, делая упор на быстроходные истребители?

– Уверен, товарищ Сталин, – ответил я.

– Я тоже так думаю, – сказал Сталин, – а он вот сомневается. Душно сегодня, – Ворошилов расстегнул ворот своего маршальского кителя и, уклоняясь от дальнейшей дискуссии, с улыбкой обратился к Сталину, кивая на меня:

– Вот ему хорошо, что с него возьмешь? Конструктор! Это он намекнул на мой легкомысленный наряд: тенниску с короткими рукавами и легкие спортивные брюки.

Я смутился и вздумал оправдываться, что, мол, спешил, не успел переодеться…

Сталин перебил меня:

– Ничего, ничего, я бы и сам так, да должность не позволяет. Заходящее солнце заливало кабинет ярким светом. Сталин прохаживался, как обычно, от письменного стола к двери и обратно и внимательно слушал.

Я стоял лицом к нему, прислонившись к столу. Солнечные лучи меня слепили, и я невольно щурился.

Сталин заметил это, подошел и опустил шторы на окнах.

– Теперь лучше? – спросил он.

– Спасибо, товарищ Сталин.

– Чего же спасибо, надо было раньше сказать.

Через несколько дней меня снова вызвали к Сталину. У него был Молотов.

После делового разговора я встал:

– Разрешите идти, товарищ Сталин?

– А вы спешите? Садитесь, хотите чаю?

Принесли три стакана чая с лимоном. Сталину – на отдельной розетке разрезанный пополам лимон. Он выжал одну половину в свой стакан.

– Ну, как дела, что говорят в Москве?

Настроение у Сталина было хорошее, благодушное, ему, видимо, хотелось отдохнуть, немного отвлечься от текущих дел и просто поговорить «без повестки дня».

Как и многих других москвичей, меня в то время возмущало, что по решению Моссовета уничтожили зелень на Садовом кольце. Замечательные московские бульвары, в том числе исторический Новинский бульвар с вековыми липами, безжалостно вырубили. Сплошную полосу зеленых насаждений вдоль многокилометрового кольца опоясывающей центр города садовой магистрали выкорчевали и залили асфальтом. Ходили упорные слухи, будто и Тверскому бульвару Хрущёвым готовится такая же участь. Кажется, был самый подходящий случай поговорить об этом.

– Мне кажется, сейчас один из самых злободневных вопросов – это уничтожение бульваров на Садовом кольце. Москвичи очень огорчены этим и ломают голову: для чего это сделано? Ходит множество слухов и версий…

– Ну, и чем же объясняют? – насторожился Сталин.

– Одни говорят, что это делается на случай войны для более свободного прохождения через город войск и танков. Другие – что, опять-таки в случае войны, при газовой атаке деревья будут сборщиками ядовитых газов. Третьи говорят, что просто Сталин не любит зелени и приказал уничтожить бульвары.

– Чепуха какая! А кто говорит, что по моему распоряжению?

– Многие говорят.

– Ну, а все-таки?

– Да вот я недавно был у одного из руководителей московской архитектурной мастерской и упрекал его в неразумной вырубке зелени. Он сам возмущался и сказал, что это сделано по указанию, которое вы дали при обсуждении плана реконструкции Москвы. Одним словом, по «сталинскому плану».

Сталин возмутился:

– Никому мы таких указаний не давали! Разговор был только о том, чтобы привести улицы в порядок и убрать те чахлые растения, которые не украшали, а уродовали вид города и мешали движению.

– Вот видите, достаточно вам было заикнуться, а кто-то рад стараться, и вековые липы срубили.

Несмотря на явное огорчение Сталина, я не мог удержаться от вопроса:

– Ну, а как же насчет Тверского бульвара?

– Не слышал. Откуда вы это взяли? – спросил он.

– Все так говорят…

– Ну, думаю, до этого не дойдет. Как, Молотов, не дадим в обиду Тверской бульвар? – улыбнулся Сталин.

Сталин молча допил свой стакан, придвинул ко мне лист бумаги и с карандашом в руке наглядно стал объяснять, как было дело.

Оказывается, при обсуждении плана реконструкции Москвы Сталин рассказал о том, что ему приходилось бывать на Первой Мещанской улице, которая, как он считает, является примером неудачного озеленения. Первая Мещанская (теперь проспект Мира) сама по себе была не очень широкая, да еще по краям тянулись газончики с чахлой растительностью. Эти газончики суживали и проезжую часть, и тротуары и действительно не украшали, а уродовали улицу, так как вся трава на них была вытоптана, а кустарники ободраны.

– Я сказал об этом для того, – продолжал Сталин, – чтобы впредь под благоустройством улиц Москвы не понимали подобное «озеленение», – а Хрущев и Булганин истолковали это по-своему и поступили по пословице: «Заставь дурака богу молиться – он лоб расшибет»[1].

Вот, Молотов! Чего бы ни натворили, все на нас валят, с больной головы на здоровую, – засмеялся Сталин.

Однажды в подходящий момент, в присутствии Молотова, после обсуждения авиационных вопросов, я решил поделиться со Сталиным своими мыслями о строительных делах. В то время я находился под впечатлением строительства нашего нового конструкторского бюро и сборочного цеха. Огорчали бюрократические трудности, которые приходилось преодолевать в ходе стройки.

Я привел примеры косности наших строителей и рассказал, в частности, о тех препонах, – которые ставятся под видом норм, стандартов и всевозможных положений. Говорят о стандартах, а в то же время каждая архитектурная мастерская проектирует заново все от начала до конца, вплоть до оконных шпингалетов и дверных ручек.

[1] В то время: Хрущев Н.С. – секретарь МК ВКП(б), Булганин Н.А. – председатель Моссовета.

– Вмешиваются в каждую мелочь, не дают шагу ступить и все ссылаются на строительные законы, – жаловался я, – А мне хочется свое КБ сделать поскорее, и не хуже, чем на Западе.

– А вы их не слушайте, если уверены в своей правоте, делайте, как считаете нужным, – сказал Сталин.

– Как же не слушать – не дадут строить!

– Очень просто, скажите, что Сталин и Молотов разрешили.

– Кто же этому поверит?

– Пусть у нас проверят, мы подтвердим.

Вспоминается и такой случай.

Однажды вызвали меня и дали важное задание. Сталин сказал:

– Дело срочное, выполнить его нужно быстро. Чем помочь? Я говорю:

– Ничего не нужно, все у меня есть для того, чтобы сделать.

– Хорошо, если что будет нужно – не стесняйтесь, звоните, обращайтесь за помощью.

Тут я вспомнил:

– Товарищ Сталин, есть просьба! Но это мелочь, стоит ли вас утруждать?

– А ну!

– При выполнении этого задания потребуется много ездить по аэродромам, а у меня на заводе плохо с автотранспортом. Мне нужны две машины М-1.

– Больше ничего? Только две машины?

– Да, больше ничего.

Из Кремля я вернулся на завод. Встречает меня заместитель:

– Сейчас звонили из Наркомата автотракторной промышленности, просили прислать человека с доверенностью – получить две машины М-1.

И дает подписать доверенность.

На другой день две новенькие машины М-1 были уже в заводском гараже.

К вечеру позвонили из ЦК: спросили, получены ли автомашины. Это уже проверка исполнения.

В 1939 году я получил новую квартиру в доме наркомата на Патриарших прудах. Там же поселились конструкторы Ильюшин и Поликарпов.

Дом – новый, телефон поставили только Поликарпову. Несколько раз по вызову Сталина меня приглашали к телефону в квартиру Поликарпова, расположенную этажом ниже. Я чувствовал себя страшно неловко. Поэтому однажды, когда прибежавшая работница Поликарпова сказала, что меня просят сейчас же позвонить Поскребышеву, то есть Сталину, я. чтобы не стеснять Поликарпова, пошел в соседний магазин и позвонил из автомата.

В разговоре Сталин спросил, почему я так долго не звонил. Я объяснил, что звоню из автомата. Он удивился:

– Как, у вас нет телефона?!

На другой день, вернувшись вечером с работы домой, я увидел в квартире городской телефон.

Но это было еще не все. При ближайшем разговоре Сталин поинтересовался некоторыми подробностями вооружения одного нового самолета и задал вопрос, на который я отказался ответить.

– Не могу, товарищ Сталин, говорить с вами об этом.

– Почему?

– Такие вопросы по городскому телефону обсуждать запрещено.

– Ах, верно, я и забыл! А что, у вас на квартире нет прямого телефона?

– Конечно, нет.

– По штату не положено? – засмеялся Сталин. – Ну, хорошо, спокойной ночи.

И опять, точно так же, как и в первом случае, на следующий день я обнаружил у себя на письменном столе рядом с городским телефоном еще один аппарат. Это был правительственный телефон, так называемая «вертушка». «Вертушкой» он назывался потому, что в то время в Москве городская телефонная сеть была ручной, то есть приходилось называть номер телефонистке центральной станции, а в Кремле установили первую в Москве автоматическую телефонную станцию. Вызов абонентов этой ограниченной количеством номеров правительственной телефонной станции происходил так, как это делается теперь, то есть каждый вертел диск аппарата, отсюда и название «вертушка». Позже этот телефон называли «кремлевка».

Признание

Конец декабря 1939 года.

У Сталина хорошее настроение, он шутит, смеется. Расхаживает вдоль кабинета, пыхтит погасшей трубкой.

– А сколько вам лет, молодой человек?

– Тридцать три, товарищ Сталин.

– Сколько, сколько? Тлицать тли? – шутит он, желая подчеркнуть мое «младенчество». – Это хорошо.

Набил трубку табаком, разжег ее, остановился передо мной и уже серьезно:

– Вы коммунист?

– Да, товарищ Сталин.

– Это хорошо, что коммунист, это хорошо…

И он опять стал прохаживаться, повторяя в раздумье: «Хорошо, хорошо»…

Очень скоро я понял, почему в этот вечер Сталин интересовался моим возрастом и партийной принадлежностью.

9 января 1940 года произошло событие, оказавшее большое влияние на всю мою будущую работу, особенно во время войны.

Я сидел за столом в кабинете у себя в конструкторском бюро, занятый составлением доклада о ходе испытаний нашего истребителя. Раздался звонок кремлевского телефона, и мне сообщили, что будет говорить Сталин.

– Вы очень заняты? Вы не могли бы приехать сейчас? Нам надо решить с вашей помощью один организационный вопрос.

Я вызвал машину и через 15 минут был в Кремле.

– Вас ждут, идите скорее, – сказал Поскребышев.

В кабинете кроме нескольких членов Политбюро находился также коренастый, русоволосый, не знакомый еще мне человек.

Сталин поздоровался, пригласил сесть и сказал, что ЦК решил освободить от должности наркома авиационной промышленности М.М. Кагановича, как не справившегося. Сталин дал Кагановичу довольно нелестную деловую характеристику.

– Какой он нарком? Что он понимает в авиации? Сколько лет живет в России, а по-русски как следует говорить не научился!

Тут мне вспомнился такой эпизод. Незадолго до того М.М. Каганович при обсуждении вопросов по ильюшинскому самолету выразился так: «У этого самолета надо переделать «мордочку».

Сталин прервал его:

– У самолета не мордочка, а нос, а еще правильнее – носовая часть фюзеляжа. У самолета нет мордочки. Пусть нам лучше товарищ Ильюшин сам доложит.

Новым наркомом назначался Алексей Иванович Шахурин. Мы были представлены друг другу.

– А вас решили назначить заместителем к товарищу Шахурину. Будете заниматься в авиации наукой и опытным строительством.

Я был поражен. Ожидал чего угодно, но только не такого предложения. Я стал отказываться. Приводил множество, казалось убедительных, доводов, а главное, старался доказать, что не могу быть на такой большой руководящей работе, не справлюсь, не имею достаточного опыта.

На это мне ответили, что Шахурин тоже не имеет такого опыта, он секретарь Горьковского Обкома партии.

– Я специалист-конструктор, а не руководящий работник.

– Это как раз и хорошо.

– Я еще очень молод.

– Это не препятствие, а преимущество.

Я доказывал, наконец, что не могу бросить конструкторскую работу, так как без нее не смогу жить.

Мне ответили, что никто и не заставляет меня бросать деятельность конструктора. Новый нарком создаст условия, при которых я смогу сочетать обязанности заместителя наркома с творческой работой по созданию самолетов.

Я сказал, что не выдержу режима работы, намекая на то, что в Наркомате засиживаются до 2–3, а то и до 4 часов утра каждодневно. На это мне возразили, что режим работы я могу установить себе сам, лишь бы дело шло успешно.

Вот что еще меня беспокоило: я конструктор и, находясь на посту заместителя наркома по опытному самолетостроению, могу стать притчей во языцех: конструкторы будут обвинять в необъективности, в том, что я затираю других.

На это Сталин возразил: как лицо, отвечающее за опытное самолетостроение, я на посту заместителя наркома буду заинтересован в том, чтобы все коллективы свободно развивались и приносили максимум пользы; если я буду добросовестно работать, то создам возможности для успешной деятельности всех наших конструкторов. Кроме того, он еще раз подчеркнул, что никто не думает лишать меня возможности работать конструктором. Наоборот, надеются, что я и впредь буду давать хорошие самолеты.

Словом, ни один мой довод не был принят во внимание. Но я стоял на своем.

– Значит, заместителем наркома не хотите быть?

– Не хочу, товарищ Сталин.

– Может быть, вы хотите быть наркомом? – улыбнулся он и уже серьезно спросил:

– Вы коммунист? Вы признаете партийную дисциплину? Я сказал, что признаю, и что если вопрос ставится в такой плоскости, то мне придется подчиниться, но это будет насилие. Сталин рассмеялся:

– А мы не боимся насилия, мы не остановимся, когда нужно, перед насилием. Иногда насилие бывает полезно, не было бы насилия, не было бы революции. Ведь насилие – повивальная бабка революции…

Конечно, я был горд доверием, которое оказывала мне партия. Но в глубине души искренне боялся, сумею ли оправдать это доверие на большой, ответственной и совершенно новой для меня работе.

11 января 1940 года в газете «Правда» я прочитал:

> «ХРОНИКА
>
> В связи с переходом т. Кагановича М.М. на другую работу и освобождением его от обязанностей Наркома Авиапромышленности, Наркомом Авиапромышленности назначен т. Шахурин А.И., Заместителями Наркома по самолетостроению назначены т.т. Яковлев А.С. и Воронин П.А.».

После назначения меня заместителем наркома пришлось еще чаще, чем раньше, бывать у Сталина. Здесь решались оперативные вопросы нашей повседневной работы по осуществлению программы постройки и отбора для массового производства лучших образцов боевых самолетов.

Сталин требовал ежедневного отчета о ходе испытаний новых самолетов, вызывал конструкторов, летчиков-испытателей, вникал во все детали и от нас требовал исключительной четкости.

12 июня 1940 года у Сталина обсуждались некоторые авиационные вопросы. В конце совещания я внес предложение об упорядочении летных испытаний новых образцов самолетов. Дело это осуществлялось у нас неорганизованно и кустарно, каждым конструкторским бюро по своему разумению.

Я стал доказывать необходимость создания в системе нашего наркомата летно-испытательного института. Для убедительности, чтобы меня лучше поняли, я пустился в пространную популяризацию вопроса.

– Что вы стараетесь, – засмеялся Сталин, – вопрос ясен, пишите проект постановления.

На другой день, 13 июня 1940 года, вышло постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) об организации Летно-исследовательского института (ЛИИ) Наркомата авиационной промышленности. Начальником ЛИИ был назначен знаменитый летчик-испытатель М.М. Громов.

Начальник ЦАГИ генерал И.Ф. Петров, чтобы приблизить научных работников к авиационной практике, организовал для крупных ученых этого института полеты. Многие из них изъявили желание ознакомиться с техникой пилотирования самолетов.

Мы информировали об этом Сталина. Маленков выразил сомнение:

– Рискованное дело, а что, если кто-нибудь убьется.

Сталин ответил:

– Пусть летают. Как можно создавать самолеты и не знать, как они летают и как ими управлять? Надо только организовать как следует это дело, поручить опытным летчикам. А так, что же, пусть летают.

Б.Н. Юрьев, М.В. Келдыш, В.П. Ветчинкин, И.В. Остославский, Г.В. Мусинянц, вопреки предположениям скептиков, с увлечением стали посещать по утрам аэродром. Некоторые из них, например, И.В. Остославский и В.П. Ветчинкин, научились летать самостоятельно.

Принимавшиеся меры быстро приносили свои плоды. Однако не всем нравились новшества. Нашлись недовольные, которые стали подавать различные «сигналы», а попросту сказать – писать кляузы. Некоторые конструкторы весьма охотно объясняли свои неудачи тем, что «Яковлев не дает им хода». Одно дело дошло даже до Политбюро.

Летом 1940 года нас с наркомом вызвали в Кремль. Когда мы вошли в кабинет Сталина, там шло совещание. За длинным столом сидели почти все члены Политбюро. Сталин вышел навстречу, поздоровался, потом взял со стола какой-то документ и стоя, не приглашая, как обычно, сесть, начал его читать вслух без каких бы то ни было объяснений.

По мере того как он читал, мое самочувствие ухудшалось. Это было письмо одного из конструкторов, в котором он просил разрешить ему осуществить разработанный им проект самолета с очень высокими боевыми качествами. Конструктор писал, что не может рассчитывать на поддержку наркомата, где делом опытного самолетостроения руководит Яковлев, который, будучи конструктором и боясь конкуренции, не пропустит его проекта. Поэтому-де он и обращается непосредственно в ЦК.

В заключение автор письма выражал удивление, что на таком деле, как опытное самолетостроение, сидит конструктор, который никак не может быть объективным и станет «зажимать» других. А закончил он письмо обещанием выполнить задание, если оно ему будет поручено, и показать, что он может дать стране самый лучший, самый быстроходный и самый мощный по вооружению истребитель.

Стояла полная тишина, все присутствовавшие внимательно слушали. Мне уже стало казаться, что не случайно собрались здесь руководители партии.

Сталин кончил читать, не спеша, аккуратно сложил листки. – Ну, что скажете?

Я был крайне расстроен, но сказал:

– Конструктор этот ко мне не обращался.

– Ну, а если бы обратился?

– В таком случае мы рассмотрели бы проект, и, если бы он оказался хорошим, внесли бы предложение в правительство о постройке самолета.

– А как проект, хороший?

– Затрудняюсь что-нибудь сказать, потому что проекта не видел. Непонятно, почему автор обратился непосредственно в ЦК: я, как обещал, стараюсь быть объективным.

Нарком также в первый раз слышал о проекте и ничего сказать не мог. Тогда Сталин заявил:

– Конечно, он должен был, прежде всего, поговорить с вами. Не поговорив с вами, сразу писать на вас жалобу – не дело.

Я не знаю, что это за проект, может быть, хороший будет самолет, а может и плохой, но цифры заманчивые. Рискнем, пусть построит. Кстати, во что обойдется такой самолет?

– Думаю, что миллионов девять-десять.

– Придется рискнуть, уж очень заманчивы обещания. Возможно, деньги пропадут зря, – ну, что ж, возьму грех на себя. А вас прошу: не преследуйте его за это письмо, помогите построить самолет.

Я дал слово, что приму все меры, чтобы обеспечить постройку самолета. Такое же обещание дал и нарком.

Когда вопрос был решен, Сталин сказал мне:

– Вам, наверно, неприятно, что такие письма пишут.

А я доволен. Между прочим, это не первое письмо. Было бы плохо, если бы никто не жаловался. Это значило бы, что вы хотите жить со всеми в ладу за государственный счет. Не бойтесь ссориться, когда нужно для дела. Это лучше, чем дружба за счет государства. Не всегда ведь личные интересы людей совпадают с государственными. Кроме того, вы конструктор, у вас большие успехи, вам завидуют, и будут завидовать до тех пор, пока вы хорошо работаете. Не завидуют только тем, у кого нет успехов.

Я уже был в дверях, когда услышал вдогонку:

– А конструктора за жалобу не притесняйте, пусть построит, рискнем с миллионами, возьму грех на свою душу.

Само собой разумеется, конструктору была оказана необходимая поддержка. К сожалению, несмотря на большие затраты, самолет у него не получился и при первом же полете разбился. При этом, пытаясь спасти машину, погиб один из лучших военных летчиков-испытателей – Никашин.

А вот другой эпизод начального периода моей работы в Наркомате.

Однажды с утренней почтой секретарша подает мне пакет и смеется. Что это с ней? Смотрю – на конверте бланк газеты «Известия», адрес написан, как полагается, ничего нет смешного.

– А вы посмотрите, что там… Вынимаю какую-то бумажку и приколотую к ней вырезку из газеты. Оказывается, пишет мне известный журналист Э. Виленский, специальный корреспондент газеты «Известия»:

> «Уважаемый тов. Яковлев!
>
> В бытность мою в Западной Белоруссии я нашел газету «Русский голос», в которой сообщается о Вашей «смерти».
>
> Посылаю Вам копию этой заметки. Может быть, это Вас развлечет. Дата – 1939 год.
>
> С приветом, спецкор «Известий» Виленский».

Вот что говорилось в газетной вырезке:

> «ПОДРОБНОСТИ УБИЙСТВА. ИНЖ. ЯКОВЛЕВА В МОСКВЕ
> *(По Сов. России)*

Лондонские газеты приводят новые подробности об убийстве известного советского конструктора военных аэропланов в Москве Яковлева.

По утверждениям английских газет, Яковлев пользовался не только славой талантливого конструктора аэропланов, но и полным доверием руководящих советских государственных деятелей. Яковлева неоднократно вызывали к Сталину, который подолгу обсуждал с ним различные проблемы, связанные с воздухоплаванием. Главную работу Яковлев производил у себя дома, где у него хранились чертежи различных аэропланных конструкций.

На днях Яковлев должен был прибыть в Наркомат обороны на совещание, где он должен был продемонстрировать чертежи военного аэроплана новейшей конструкции. Яковлев, однако, на это заседание не прибыл. Ввиду того что он был известен своей аккуратностью, на это обстоятельство обратили внимание, и из Наркомата обороны пытались получить соединение с его квартирой. После того как там никто не ответил, об этом заявили в Наркомат внутренних дел, откуда на квартиру Яковлева немедленно выехал Берия в сопровождении других ответственных руководителей наркомата. Дверь в квартиру инженера Яковлева была взломана, и Яковлев был обнаружен мертвым на полу своей комнаты. У Яковлева была обнаружена рана, нанесенная каким-то острым предметом, но смерть его наступила, по мнению врачей, производивших вскрытие тела, от удушения.

Довольно большая сумма денег, имевшаяся в квартире Яковлева, осталась нетронутой. Исчезли только все чертежи, в том числе и чертежи нового военного аэроплана, выработанного Яковлевым.

В Москве не сомневаются, что убийство инженера Яковлева является делом рук контрразведки одного иностранного государства, заинтересованной в похищении планов новейших советских моделей аэропланов».

Я решил при случае, как курьез, показать эту заметку Сталину. Вскоре такой случай представился. Сталин внимательно прочитал, усмехнулся:

– Желаемое выдают за действительность. Они бы этого хотели. Потом, помолчав немного, спросил:

– А что, у вас дома есть сейф?

– У меня нет сейфа, он мне не нужен, дома я не работаю над чертежами и расчетами, а думать можно без сейфа.

– Это верно, мысли в сейф не спрячешь. А как другие конструкторы, тоже дома не работают?

– У всех у нас на работе отличные условия и обеспечена полная сохранность секретности.

– Это хорошо, нужно быть очень бдительными, сейчас время такое… Вот мы приставили охрану к вооруженцу Дегтяреву, он все свои секреты с собой носил и дома работал, мы запретили… Да ведь ко всем не приставишь охрану, и дело ваше не такое – самолет не пистолет.

– Можете быть спокойны – государственная тайна сохраняется в конструкторских бюро надежно, – говорю я.

– А вы все-таки поговорите с конструкторами на эту тему. Мне известно: есть еще среди вас беспечные люди. Лишний разговор не повредит.

– Слушаю, товарищ Сталин, я соберу конструкторов и от вашего имени с ними поговорю…

– Зачем от моего имени? Сами скажите. – Сталин сердито посмотрел на меня. – Вот многие любят за мою спину прятаться, по каждой мелочи на меня ссылаются, ответственности

брать на себя не хотят. Вы человек молодой, еще не испорченный и дело знаете. Не бойтесь от своего имени действовать, и авторитет ваш будет больше» и люди уважать будут.

После этого разговора я беседовал с конструкторами. Никто из них: ни Лавочкин, ни Ильюшин, ни Поликарпов – никто другой, дома, конечно, не работал, а специально организованная проверка соблюдения правил секретности в наших конструкторских бюро лишний раз убедила, что дело это поставлено хорошо.

Война принесла этому убедительные доказательства. Для Германии многие наши самолеты были полной неожиданностью. Немцы и не подозревали о наличии у нас таких истребителей, как МиГи, «Лавочкины» и «Яки», и тем более штурмовика Ильюшина.

Сергея Владимировича Ильюшина недолюбливали за прямоту и откровенность, за то, что он не смотрел в рот начальству.

Эта неприязнь лично к Сергею Владимировичу отразилась и на отношении к знаменитому штурмовику Ил-2, который прошел государственные испытания в марте 1940 года. Мелкие, неделовые придирки к этому самолету руководителей ВВС того времени тормозили решение о его дальнейшей судьбе.

Прошло девять месяцев, – вопрос не решался. Я рассказал об этом Сталину и просил его принять Ильюшина для личного доклада.

В начале декабря Сталин принял Сергея Владимировича, внимательно выслушал его объяснения и, вопреки критикам этого самолета, приказал немедленно запустить Ил-2 в серию.

Сталин сразу оценил эту выдающуюся машину.

Серийные «Илы» начали поступать в воинские части в первой половине 1941 года. Всего передано фронту около 40 тысяч «Илов».

Не успел я еще как следует освоиться с новой должностью, как в марте 1940 года пришлось вторично поехать в Германию с экономической делегацией И.Ф. Тевосяна. Это произошло так же неожиданно, как и первый раз.

Первоначально меня не включили в состав авиационной группы этой делегации. Авиационных специалистов представляли несколько работников промышленности и Военно-Воздушных сил. Как потом стало известно, Сталин, просматривая списки членов делегации, почему-то обратил внимание на отсутствие в списке моей фамилии. И тут же дал указание назначить меня руководителем авиационной группы.

За два дня до отъезда он вызвал меня к себе и стал говорить о задаче, возлагавшейся на комиссию. Она заключалась в том, чтобы в возможно короткий срок закупить в Германии авиационную технику, представлявшую для нас наибольший интерес. Требовалось сопоставить уровень наших самолетов и немецких, изучить технические новинки в области авиации вообще.

Внимательно выслушав Сталина, я, в свою очередь, поставил перед ним несколько вопросов.

Первый вопрос – о составе авиационной группы. Я считал, что поскольку мне придется отвечать за выполнение порученных группе заданий, то я имею право скорректировать состав ее участников, на что мне сразу же было дано согласие.

Второй вопрос был довольно щекотливым. Я сказал Сталину, что следовало бы создать для членов делегации приличные материальные условия. Некоторые товарищи стремятся экономить деньги на гостинице, на транспорте, на чаевых, чем иногда компрометируют себя в глазах иностранцев. А ведь по отдельным мелким штрихам нашего поведения за границей судят в целом о советских людях и о нашей стране.

– Зачем экономят?

– Да как же? Ведь каждый хочет привезти из-за границы своим домашним какие-нибудь гостинцы, сувениры, вот и экономит на копейках…

– Понятно, а сколько суточных получают наши командированные? – спросил Сталин.

– Пятнадцать марок в сутки.

– А сколько было бы нужно?

– Да я думаю, марок двадцать было бы хорошо.

Тогда Сталин подошел к телефону, набрал номер Анастаса Ивановича Микояна и сказал ему, что, по имеющимся у него сведениям, суточных денег, выдаваемых нашим командированным за границу, недостаточно и для того, чтобы наши люди чувствовали себя свободней, надо увеличить суточные членам делегации Тевосяна до 25 марок.

Я поблагодарил и доложил третий вопрос:

– Существующая у нас система оформления заказов очень громоздка и бюрократична. Для того, чтобы закупить что-нибудь, мы должны в Берлине дать заявку торгпредству. Торгпредство посылает письменный запрос в Москву, в Наркомвнешторг. Наркомвнешторг, в свою очередь, направляет заявку на заключение в Наркомат авиапромышленности и в ВВС, к людям, которые и в глаза не видели того, что мы, специалисты, на месте определили как целесообразное для закупки. Получается очень сложно, и, самое главное, совершенно неоправданно теряется много времени. Это противоречит основной цели поездки – скорее получить немецкую технику.

– Что же вы предлагаете?

– Я просил бы оказать нашей делегации больше доверия и разрешить закупать на месте под нашу ответственность то, что сочтем необходимым.

– Что же, пожалуй, разумно, – подумав, ответил Сталин.

– Разрешите также в случае каких-нибудь ведомственных заторов обратиться к вам лично.

– Не возражаю, пожалуйста.

– Кроме того, целесообразно было бы ассигновать какие-то свободные средства для оплаты непредусмотренного, но представляющего интерес оборудования и немедленного его приобретения через торгпредство.

– Сколько вы считаете необходимым выделить валюты для таких закупок? – спросил Сталин.

– Я думаю, тысяч сто-двести.

Сталин опять подошел к телефону и сказал Микояну:

– Выделите в распоряжение делегации миллион, а когда израсходуют, переведите еще миллион.

Затем, обратившись ко мне, Сталин сказал:

– В случае каких-либо затруднений в осуществлении вашей миссии обращайтесь прямо ко мне. Вот вам условный адрес: Москва, Иванову.

После этого он спросил:

– Какие еще есть вопросы?

Я поблагодарил за внимание и сказал, что больше ничего не нужно, все остальное будет зависеть от нас.

После поездки по заводам и встреч с Мессершмиттом, Хейнкелем и Танком у членов авиационной комиссии составилось вполне определенное мнение о необходимости закупить истребители «Мессершмитт-109» и «Хейнкель-100», бомбардировщики «Юнкерс-88» и «Дорнье-215».

Однако из-за бюрократических проволочек аппарата торгпредства мы не могли быстро и оперативно решить порученную нам задачу, то есть принять на месте решение о типах и количестве подлежащих закупке самолетов.

Заведующий инженерным отделом торгпредства Кормилицын предложил действовать по обычной в таких случаях схеме: от имени торгпредства послать запрос во Внешторг, чтобы

последний согласовал его с ВВС и Наркоматом авиационной промышленности, то есть потратить несколько месяцев на ведомственные переговоры без гарантии на успех.

Я, видя такое дело, попробовал послать телеграмму по адресу: «Москва, Иванову». Торгпредское начальство телеграмму задержало и запретило передавать ее в Москву. Только после того, как я объяснил Тевосяну, что, предвидя возможность каких-либо затруднений и учитывая важность задания, Сталин разрешил при осуществлении нашей миссии обращаться непосредственно к нему и для этой цели дал мне шифрованный телеграфный адрес: «Москва, Иванову», он согласился и приказал не чинить препятствий.

Буквально через два дня был получен ответ, предоставляющий право на месте определить типы и количество закупаемых самолетов без согласования с Москвой. Такая быстрая реакция на мою шифровку буквально потрясла торгпредских чиновников. Работать стало очень легко, и поставленная перед нами правительством задача была успешно решена.

В общем, вторая поездка в Германию оказалась такой же интересной и полезной, как и первая, а может быть, еще интереснее, потому, что если первая носила ознакомительный характер, то эта – деловой: мы отбирали и закупали нужную нам авиационную технику.

В день возвращения в Москву из Германии, вечером, я был вызван к Сталину. Со мной долго и подробно беседовали, сперва в кремлевском кабинете, а потом за ужином на квартире у Сталина.

Советская делегация в Германии у самолета Не-111. В центре в светлом пальто и темной шляпе – авиаконструктор Э. Хейнкель, второй слева от него – А.С. Яковлев, третий – начальник отдела НИИ ВВС КА И.Ф. Петров, четвертый и пятый – полковники А.И. Гусев и В.И. Шевченко. 25 октября – 15 ноября 1939 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Сталина интересовало все: не продают ли нам немцы старье, есть ли у них тяжелые бомбардировщики, чьи истребители лучше – немецкие или английские, как организована авиапромышленность, каковы взаимоотношения между немецкими ВВС – «Люфтваффе» и промышленностью и т. д.

Участвовавших в беседе, естественно, больше всего интересовало: действительно ли немцы показали и продали нам все, что у них находится на вооружении; не обманули ли они нашу комиссию, не подсунули ли нам свою устаревшую авиационную технику.

Я сказал, что у нас в комиссии также были сомнения, особенно в первую поездку, но сейчас разногласий на этот счет нет. Мы уверены, что отобранная нами техника соответствует современному уровню развития немецкой авиации.

Сталин предложил мне представить подробный доклад о результатах поездки, что я и сделал.

8 ноябри 1940 года я был вызван в Кремль к Молотову, где он мне сообщил, что я включен в состав советской правительственной делегации для поездки в Германию и встречи с Гитлером.

Когда мы вернулись в Москву после переговоров с Гитлером, я был вызван к Сталину, который проявлял чрезвычайный интерес к немецкой авиации. Поэтому не случайно, как уже, наверно, заметил читатель, каждый раз по возвращении из предыдущих поездок в Германию меня в тот же день к нему вызывали.

В этот вечер обсуждалось много всевозможных вопросов, большей частью не имевших отношения к авиации, но меня все не отпускали и нет-нет да и расспрашивали, что нового видел я на этот раз в Германии. Сталина, как и прежде, очень интересовал вопрос, не обманывают ли нас немцы, продавая авиационную технику.

Я доложил, что теперь, в результате этой, третьей поездки, создалось уже твердое убеждение в том, что немцы показали истинный уровень своей авиационной техники. И что закупленные нами образцы этой техники: самолеты «Мессершмитт-109», «Хейнкель-100», «Юнкерс-88», «Дорнье-215» и другие – отражают состояние современного авиационного вооружения Германии.

И в самом деле, война впоследствии показала, что кроме перечисленных, имевшихся в нашем распоряжении самолетов на фронте появился только один новый истребитель – «Фокке-Вульф-190», да и тот не оправдал возлагавшихся на него надежд.

Я высказал твердое убеждение, что гитлеровцам, ослепленным своими успехами в покорении Европы, и в голову не приходило, что русские могут с ними соперничать. Они были так уверены в своем военном и техническом превосходстве, что, раскрывая секреты своей авиации, думали только о том, как бы нас еще сильнее поразить, потрясти наше воображение и запугать.

Поздно ночью, перед тем как отпустить домой, Сталин сказал:

– Организуйте изучение нашими людьми немецких самолетов. Сравните их с новыми машинами. Научитесь их бить.

Ровно за год до начала войны в Москву прибыли пять истребителей «Мессершмитт-109», два бомбардировщика «Юнкерс-88», два бомбардировщика «Дорнье-215», а также новейший истребитель «Хейнкель-100». К этому времени мы уже имели свои конкурентоспособные истребители – ЛаГГи, Яки, МиГи, штурмовики и бомбардировщики Илы и Пе-2.

В дни нашего пребывания в Германии английская и французская пресса вопила истошным голосом, обвиняя нас в сговоре с Гитлером. Они все еще с упорством маньяков мечтали о том, чтобы немцы ввязались в драку с русскими, а им тем временем можно было бы выжидать, пока Россия будет разбита, а Германия обескровлена.

Но в сложившейся обстановке начала Второй мировой войны Советское правительство предпочитало переговоры. Каждый день мирной передышки работал на нас.

Выигрыш во времени был особенно дорог для нашей авиации: он позволил за 1939–1940 года создать новые, вполне современные типы боевых самолетов и к 1941 году запустить их в серийное производство.

Война

В ноябре 1940 года во время пребывания молотовской делегации в Берлине, гитлеровцы были с нами предельно, до приторности, любезны. Однако позже стало известно, что именно в те дни они лихорадочно трудились над разработкой плана нападения на Советский Союз.

План этот под кодовым названием «Барбаросса» – директива № 21, – утвержденный Гитлером 18 декабря 1940 года, то есть через месяц после нашего отъезда в Москву, гласил: «Немецкие вооруженные силы должны быть готовы к тому, чтобы победить Советскую Россию путем быстротечной военной операции». На полный разгром Советской Армии, захват Москвы и других важнейших промышленных центров Советского Союза в европейской части СССР отводилось всего шесть-восемь недель. И лишь в самом крайнем случае – три-четыре месяца.

22 июня 1941 года «план Барбаросса» был приведен в действие.

На рассвете этого дня первый удар по Советскому Союзу гитлеровцы нанесли своей авиацией. Фашистские бомбардировщики в сопровождении истребителей вторглись в советское воздушное пространство и сбросили бомбы на мирные города. Одновременно они напали на наши пограничные аэродромы. За три дня наша авиация потеряла сотни боевых самолетов. Легко понять последствия этого факта для наших наземных войск: они лишались защиты с воздуха от нападения вражеской авиации…

Тяжелые оборонительные бои, навязанные нам фашистскими полчищами, отступление советских войск породили у гитлеровцев головокружительное впечатление, будто война ими выиграна, как говорится, с первого захода.

В этом отношении очень любопытна хроника высказываний заправил гитлеровского рейха в первые недели войны:

3 июля 1941 года начальник гитлеровского генерального штаба Гальдер пришел к заключению:

– Не будет преувеличением, если я скажу, что кампания против России была выиграна в течение 14 дней.

5 июля фюрер решительно подчеркивает, что хотел бы немедленно сровнять с землей Москву и Ленинград.

7 октября, когда бои велись под Москвой, в берлинском Спорт-паласе, где собралась вся фашистская элита, зал встретил восторженными воплями следующие слова Гитлера:

– Сегодня я могу совершенно определенно сказать: этот противник разгромлен и больше никогда не поднимется.

Этим пророчествам, как мы знаем, не суждено было сбыться. Всего через два месяца, в декабре того же 1941 года, контрнаступлением советских войск гитлеровцы были отброшены от Москвы на триста километров.

Потом последовали: Сталинград, Курская дуга, Берлин.

30 апреля 1945 года в своем берлинском подземном бункере Гитлер покончил жизнь самоубийством.

К войне мы не были готовы. Нам не хватило для подготовки к войне, как мне приходилось слышать от Сталина в узком кругу, одного-полутора лет. Но воевать пришлось почти четыре года, и ценой огромных усилий и жертв обеспечить победу.

К числу ошибок начального периода войны малокомпетентные критики относят якобы не использованную Сталиным передышку после заключения пакта о ненападении с гитлеровской Германией.

Из предыдущего мы видели, с каким напряжением под руководством ЦК партии работники оборонных отраслей промышленности трудились над укреплением военной мощи страны. За короткий срок были созданы новые совершенные образцы боевой техники: само-

леты, танки, орудия. Я помню, как в период испытаний новых самолетов ежедневно к 12 часам ночи готовилась сводка для Сталина о результатах испытательных полетов.

Эти факты находятся в глубоком противоречии с бытующими, к сожалению, обывательскими разговорами. Так, например, И.Г. Эренбург в книге «Люди, годы, жизнь» писал: «Сталин не использовал два года передышки для укрепления обороны – об этом мне говорили военные и дипломаты».

Не знаю, кто именно из военных и дипломатов мог так сказать, Эренбург об этом умолчал, но все, кто в эти годы были причастны к вопросам укрепления обороны, решавшимся в ЦК, говорить этого никак не могли.

Все мы были свидетелями напряженнейшей, титанической работы ЦК партии по укреплению Красной Армии и оснащению ее современным оружием в 1939–1941 годах.

Новое оружие, необходимость которого подсказала война в Испании, в больших количествах стало поступать на фронт лишь к середине 1942 года, то есть спустя год после гитлеровского вторжения.

Только дальновидная политика социалистической индустриализации, осуществленная задолго до германской агрессии, позволила нам, несмотря на тяжелые потери первого года войны, устоять, создать на востоке страны поистине могучую промышленную базу.

В связи с приближением линии фронта, а следовательно, и аэродромов противника опасность надета вражеской авиации на столицу стада реальной, и в Ставке устроили для проверки, так сказать, механизма противовоздушной обороны военную игру по отражению воздушного нападения на Москву.

Военная игра проводилась в особнячке, по соседству с нашим Наркоматом, где в первые дни войны помещалась Ставка Верховного Главнокомандования, пока не было готово кремлевское бомбоубежище.

Мы с наркомом Шахуриным и замнаркома Дементьевым в числе других были приглашены на это учение.

В маленьком зальце особняка по стенам были развешаны схемы различных вариантов возможных налетов на Москву, карты размещения зенитных батарей вокруг города, а также аэродромов истребителей противовоздушной обороны. На стульях лежал большой фанерный щит с наколотой на нем картой московской зоны ПВО. В центре планшета – план Москвы, опоясанной несколькими кольцами разного цвета, изображавшими систему ближней и дальней противовоздушной обороны.

На плане города было нанесено также расположение зенитных батарей и аэростатов заграждения.

На учении присутствовали главком ВВС П.Ф. Жигарев, его заместитель И.Ф. Петров и еще несколько генералов, фамилии которых я, к сожалению, теперь уже не помню.

Докладывали командующий противовоздушной обороны генерал-майор М.С. Громадин и командующий истребительной авиацией ПВО полковник И.Д. Климов.

Проигрывались разные варианты воздушного нападения на Москву, то есть налеты с разных направлений, на разных высотах, днем и ночью, и демонстрировались соответствующие способы отражения этих налетов различными родами оружия противовоздушной обороны.

На протяжении всего учения Сталин внимательно за всем наблюдал и слушал, но не проронил ни слова. Когда игра была закончена и, как полагалось, атаки воображаемых самолетов противника отражены, он молча обошел вокруг планшета. Создалось впечатление, что разыгранные варианты ни в чем его не убедили, что у него какое-то недоверчивое отношение ко всему этому делу.

Наконец, раскуривая свою трубку, он произнес как бы сквозь зубы:

– Не знаю, может быть, так и надо…

Потом молча пошел в кабинет, пригласив туда Шахурина, Дементьева, Жигарева, Петрова и меня.

Не было уверенности, что защита Москвы с воздуха обеспечивается надежно.

Так же как и на нас, на него эта военная игра не произвела серьезного впечатления: как-то все схематично и бумажно.

И в кабинете Сталин опять сказал:

– Может быть, так и надо… Кто его знает?.. А потом несколько раз повторил:

– Людей нет, кому поручишь… Людей не хватает…

Ночь 22 июля 1941 года была первым экзаменом для московской ПВО, и вот какова оценка этому в приказе Наркома обороны от 22 июля 1941 года:

> «В ночь на 22 июля немецко-фашистская авиация пыталась нанести удар по Москве.
>
> Благодаря бдительности службы воздушного наблюдения (ВНОС) вражеские самолеты были обнаружены, несмотря на темноту ночи, задолго до появления их над Москвой.
>
> На подступах к Москве самолеты противника были встречены нашими ночными истребителями и организованным огнем зенитной артиллерии. Хорошо работали прожектористы. В результате этого более 200 самолетов противника, шедших эшелонами на Москву, были расстроены и лишь одиночки прорвались к столице. Возникшие в результате бомбежки отдельные пожары были быстро ликвидированы энергичными действиями пожарных команд. Милиция поддерживала хороший порядок в городе.
>
> Нашими истребителями и зенитчиками сбито, по окончательным данным, 22 самолета противника.
>
> За проявленное мужество и умение в отражении налета вражеской авиации объявляю благодарность:
>
> 1. Ночным летчикам-истребителям Московской зоны ПВО;
>
> 2. Артиллеристам-зенитчикам, прожектористам, аэростатчикам и всему личному составу службы воздушного наблюдения (ВНОС);
>
> 3. Личному составу пожарных команд и милиции г. Москвы.
>
> За умелую организацию отражения налета вражеских самолетов на Москву объявляю благодарность:
>
> Командующему Московской зоной ПВО генерал-майору Громадину, Командиру соединения ПВО генерал-майору артиллерии Журавлеву, Командиру авиационного соединения полковнику Климову.
>
> Генерал-майору Громадину представить к Правительственной награде наиболее отличившихся.
>
> Народный комиссар обороны Союза ССР
>
> И. Сталин».

Сталин получил письмо от одного из летчиков-фронтовиков о том, что мы несем большие потери в самолетах не в воздухе, а на земле, на аэродромах, так как наши самолета не камуфлированы и на аэродромных стоянках представляют собой отличную цель для немецких бомбардировщиков. Никакой маскировки не было.

Действительно, в первый же день войны наши ВВС потеряли 900 самолетов на земле[2].

Сталин спрашивает меня:

---

[2] «22 июня наша авиация потеряла около 900 самолетов только на земле». «Великая Отечественная война Советского Союза. Краткая история». Изд.2-е, 1970. С.60.

– А как обстоит дело с этим у немцев, французов и англичан? Отвечаю, что там все военные самолеты камуфлируются.

Обсуждается вопрос – как быть?

Руководители ВВС во главе с П.Ф Жигаревым говорят, что есть у нас научный институт маскировки для всех родов войск, там разрабатываются вопросы маскировки и для авиации, что нужно ждать их рекомендаций – другого пути нет.

Тогда я предложил не ждать рекомендаций института и обещал завтра же представить модели самолетов для образца камуфляжной окраски.

Предложение было принято, хотя уважаемый Павел Федорович заявил, что так вопрос решать нельзя, что это будет кустарщина.

На другой день, как и было обещано, я привез к Сталину модели с образцами камуфляжа и тут же было принято решение впредь все самолеты должны выпускаться с предложенным мной камуфляжем, а на аэродромах обеспечить необходимую маскировку стоянки самолетов.

В начале зимы 1941 года вызывают в ЦК, там уже собрались руководители ВВС во главе с главкомом П.Ф. Жигаревым. Идет какой-то оживленный разговор.

Как только я вошел Сталин спрашивает:

– Почему наши самолеты, особенно истребители, уступают по скорости немецким, ведь раньше этого не было?

Отвечаю:

– Совершенно верно, происходит это потому, что на советские самолеты в зимнее время вместо колес подвешивают лыжи, которые создают большое аэродинамическое сопротивление и снижают скорость.

– Как же быть?

– Очень просто, нужно расчищать от снежных сугробов взлетную полосу и летать на колесах.

На это Жигарев в очень резкой форме возразил, что это невозможно и потребовал от промышленности, чтобы мы каким-то чудодейственным способом обеспечили необходимую скорость полета при лыжах.

– Как же быть? – повторил свой вопрос Сталин.

Я опять сказал, что надо на аэродромах расчищать взлетную полосу от снега, чтобы взлетать на колесах, тогда скорость не потеряем.

Жигарев бурно протестовал, а я говорю:

– Немцы-то не используют лыж, а взлетают на колесах с наших же аэродромов, расчищая снег.

Решение было принято тут же: расчищать или укатывать взлетную полосу наших аэродромов от снежных сугробов.

Наиболее видные летчики-испытатели НИИ ВВС С.П. Супрун и П.М. Стефановский обратились в Центральный Комитет партии с письмом о необходимости иметь в нашем воздушном флоте истребители с двигателями не только воздушного охлаждения, но и водяного охлаждения, причем они подробно мотивировали эту свою идею.

Супрун говорил, что под впечатлением неудач в Испании в кругах наших военных летчиков, особенно в Научно-исследовательском институте ВВС, возникли критические настроения и сомнения в правильности технической политики в области военной авиации.

Через некоторое время летчиков вызвал Сталин. Он сказал, что их предложение в принципе встречает одобрение. Но при встрече Стефановский вел себя очень резко, нападал на Наркомат авиационной промышленности. По словам Стефановского, все у нас было плохо. Сталину это не понравилось. У него создалось впечатление, что Стефановский – злобный критикан.

Отпустив летчиков, Сталин тут же позвонил Ворошилову, рассказал о своем впечатлении от встреч с ними. Ворошилов предложил начальнику самолетного отдела НИИ ВВС генералу И.Ф. Петрову проверить Стефановского. Как на грех, у того в анкете было что-то не в порядке.

Иван Федорович Петров доложил все, что было известно о Стефановском, Ворошилову и спросил, как же с ним быть. Ворошилов спросил: «Вы сами-то ему верите?» И в ответ на слова Петрова: «Конечно, верю» – сказал: «Ну, тогда поступайте по совести».

Со Стефановским все обошлось.

Супрун рассказал мне о своем разговоре со Сталиным, у которого просил разрешения сформировать истребительный полк из летчиков-испытателей и во главе этого полка отправиться на фронт. Сталин не только одобрил намерение Супруна, но и предложил переговорить с другими опытными летчиками, чтобы создать несколько таких полков.

Прощаясь, мы крепко пожали друг другу руки, и он взял с меня слово, что первые модифицированные серийные «Яки» попадут в его будущий истребительный полк. Я от всей души пожелал этому замечательному человеку успеха в его смертельно опасной работе. Он прямо с завода уехал в генеральный штаб хлопотать насчет организации своего полка.

Дня через два Супруна, а также известнейших военных испытателей Стефановского и Кабанова принял Сталин, а уже 30 июня они во главе полков вылетели на фронт.

Перед промышленностью была поставлена задача в самый короткий срок, исчисляющийся днями, создать еще два-три истребительных полка из летчиков-испытателей Летно-исследовательского института Наркомата. Насколько я помню, все без исключения летчики этого института во главе с М.М. Громовым потребовали отправки на фронт, поэтому поручение правительства выполнить было нетрудно.

Сталин объяснил нам, почему он сразу поддержал предложение Супруна.

– Для того чтобы новые машины воевали успешно, – сказал он, – нужно, чтобы на фронте они попали в умелые руки, чтобы опытные испытатели показали, что можно выжать из этих машин в практических боевых условиях. Испытатели должны научить рядовых фронтовых летчиков, как использовать в бою новую технику против немецких самолетов с наилучшей отдачей.

Август 1941 года выдался солнечный и теплый, а на душе было очень тяжело. Немцы продвигались вглубь нашей страны.

Наши усилия были направлены на то, чтобы возможно быстрее ликвидировать преимущество немецкой авиации в численности самолетов, восполнить потери, понесенные нами в первые дни войны, и, самое главное, как можно быстрее развернуть производство новых истребителей, чтобы пресечь безнаказанное хозяйничанье в нашем воздухе фашистских воздушных пиратов.

19 августа 1941 года Сталин вызвал наркома Шахурина, конструктора Ильюшина, главкома ВВС Жигарева, его заместителя Петрова и меня.

Встретил нас посреди комнаты и, прежде чем объяснить, зачем вызвал, обратился к Ильюшину:

– На ваших самолетах хорошо воюют. Известно ли вам об этом? Военные особенно хвалят штурмовик Ил-2. Какую вам дали премию за Ил-2? (речь шла о первых Сталинских премиях, которые присуждались в марте 1941 года) Ильюшин ответил, что получил премию второй степени и очень благодарен правительству за это.

– Чего же благодарны? – сказал Сталин. – За эту машину вы заслуживаете премии первой степени.

И, обращаясь к наркому, сказал;

– Нужно дать Ильюшину премию первой степени.

Я был рад за Ильюшина, и мне припомнился один эпизод, происшедший незадолго до войны, в феврале 1941 года.

По срочному вызову нарком и я поехали к Сталину, в его кабинете находились Маленков, Жданов и директор ленинградского Кировского завода Зальцман. Сталин был возбужден и нервно расхаживал по кабинету. Как выяснилось, нас вызвали по поводу производства штурмовиков Ильюшина. Завод, выпускавший Ил-2, сорвал сроки сдачи машин.

Илы производились тогда в условиях довольно сложной кооперации. Бронированные корпуса штурмовика поставлял один завод, а ему, в свою очередь, раскроенные броневые плиты заготовлял другой. Не добившись накануне толкового ответа о причинах задержки выпуска штурмовиков, Сталин позвонил в Ленинград Жданову и поручил ему разобраться в этом деле. Жданов вызвал руководителей завода и дал им серьезную трепку за несвоевременную подачу корпусов штурмовика, но виновные ссылались на задержку в получении раскроя бронированных листов с Кировского завода. Пришлось вызвать и Зальцмана, Последний, чтобы оправдаться в глазах Жданова, привез ему одну из синек серийных чертежей корпуса Ил-2, полученных с авиазавода. Синька уже побывала в цехах, на верстаках, и была испещрена многочисленными технологическими пометками. Зальцман разложил на столе у Жданова этот чертеж и заявил, что низкое качество чертежей является причиной большого брака и срыва выполнения задания по броне, Жданов сообщил об этом Сталину, В результате состоялось обсуждение вопроса об Илах, на которое вызвали нас, Жданова и Зальцмана.

Когда Зальцман стал потрясать перед Сталиным якобы негодным чертежом, я сразу понял, в чем дело. Чертеж действительно был рабочим цеховым документом – рваный, в масляных пятнах, а многочисленные технологические пометки можно было принять за исправление ошибок. Зальцман изобразил дело так, будто бы все чертежи штурмовика находятся в таком состоянии. Сталин рассвирепел:

– Мне давно говорили, что Ильюшин неряха. Какой это чертеж? Безобразие. Я ему покажу!

Я вступился за Ильюшина, постарался объяснить, в чем дело, но Сталин ничего не хотел слушать. Он соединился по телефону с Ильюшиным и заявил дословно следующее:

– Вы неряха. Я привлеку вас к ответственности. Ильюшин что-то пытался объяснить по телефону, но Сталин не стал с ним разговаривать.

– Я занят, мне некогда. Передаю трубку Жданову, объясняйтесь с ним.

И опять:

– Я привлеку вас к ответственности.

В тот же вечер, расстроенный Сергей Владимирович поехал в Ленинград, и утром, прямо с поезда отправился на Кировский завод. Там с цеховыми работниками он детально во всем разобрался и о нечестном поступке Зальцмана доложил Жданову, от которого Зальцману крепко попало. Но Сергей Владимирович Ильюшин долго переживал несправедливый упрек Сталина в конструкторской неряшливости.

Теперь превосходная оценка «Илов» Сталиным служила для Ильюшина большей наградой, чем премия первой степени.

Другая встреча – в этот раз обсуждение началось с вопроса о возможности ускорения производства боевых самолетов, особенно истребителей. Затем пошла речь об эвакуации заводов, причем такой эвакуации, которая дала бы нам возможность в кратчайший срок восстановить производство самолетов на востоке.

Сталин подучил нам в самом срочном порядке подумать над тем, как увеличить выпуск боевых самолетов, как быстрее эвакуировать заводы на восток из европейской части СССР.

Зашел разговор о положении на фронтах. Мы выразили недоумение, почему наши войска отступают.

– Не везде удается организованное сопротивление, а это и приводит к крушению всей системы обороны на данном участке фронта, – сказал Сталин.

Присутствовавший при этом разговоре Ильюшин заметил:

– Нужно было бы вооружать народ на оставляемой нашими войсками территории…

Сталин сказал:

– Мы бы вооружали, да у нас не хватает винтовок и оружия даже для снабжения армии. Мы формируем пополнение, а вооружать нечем. Думали сначала заказать винтовки в Англии, но там другие патроны. Получилась бы мешанина. Поэтому решено всемерно усилить отечественное производство винтовок и патронов.

Вернувшись из Ставки, я застал в своем кабинете ожидавшего меня конструктора Николая Николаевича Поликарпова.

Вокруг работы Поликарпова стала создаваться нездоровая атмосфера. Нашлись любители при удобном случае «лягнуть» этого заслуженного человека. Однажды, при обсуждении в Кремле авиационных вопросов, кто-то подал даже реплику о том, что «давно надо прикрыть конструкторское бюро Поликарпова», что он «выдохся». Но это предложение не встретило поддержки. Во время обмена мнениями Сталин сказал, что нельзя забыть о заслугах Поликарпова в создании истребителей И-15, И-16, нельзя забыть и о том, что он создал самолет У-2, на котором в течение 15 лет готовились летные кадры нашей авиации.

Этим обсуждением был положен конец злословию по адресу Поликарпова.

Самые тревожные дни наступили после взятия немцами Орла 3 октября. 6 октября был сдан Брянск. В сводке Совинформбюро за 11 октября сообщалось о напряженных боях с противником на Вяземском и Брянском направлениях.

Заместитель Народного комиссара авиационной промышленности А.С. Яковлев принимает конструкторов В.Я. Климова (слева) и Н.Н. Поликарпова, декабрь 1940 года. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

В эти напряженные дни, которые переживала Москва, а с нею и вся страна, мне довелось побывать у Сталина. Настроение было, прямо скажу, нервное. Все мы, причастные к оборонной промышленности, особенно чувствовали свою долю ответственности за положение на фронте.

Сталин принял меня и наркома в Кремле у себя на квартире, в столовой. Было часа четыре дня. Когда мы зашли в комнату, то почувствовали какую-то необычную тишину и покой. Сталин был один. По-видимому, перед нашим приходом он прилег отдохнуть.

На стуле около дивана в белом полотняном чехле лежал раскрытый томик Горького, перевернутый вверх корешком.

Поздоровавшись, Сталин стал прохаживаться вдоль комнаты. Я очень внимательно всматривался в эту знакомую фигуру и старался угадать душевное состояние человека, к которому были теперь устремлены взоры и надежды миллионов людей. Он был спокоен, в нем незаметно было никакого возбуждения. Чувствовалось, правда, крайнее переутомление Сталина, пережитые бессонные ночи. На лице его, более бледном, чем обычно, видны следы усталости и забот. За все время разговора с нами, хотя и невеселого, его спокойствие не только не нарушилось, но и передалось нам.

Он, не спеша, мягко прохаживался вдоль обеденного стола, разламывал папиросы и набивал табаком свою трубку. Делал это очень неторопливо, как-то по-домашнему, а от этого я вся обстановка вокруг становилась обыденной и простой. Успокаивающе действовал также и примятый диван, на котором он только что отдыхал, и томик Горького, и открытая, неполная, лежавшая на столе черно-зеленая коробка папирос «Герцеговина Флор», и сама манера набивать трубку, такая обычная и хорошо знакомая.

Разговор начался с обсуждения важнейших вопросов, стоявших перед авиационной промышленностью и связанных с выпуском самолетов.

Сталин четко и целеустремленно поставил перед нами ряд задач и указал, как их осуществить. Он внес поправки в некоторые мероприятия, предложенные наркоматом по эвакуации заводов, причем осмотрительно исходил и из возможностей железнодорожного транспорта.

После обсуждения конкретных вопросов, связанных с работой наших конструкторов и заводов в эвакуации, разговор перешел на общие темы о войне, о последних событиях, о наступлении гитлеровцев. Сталин рассматривал тяжелое положение, в котором находилась тогда наша страна и армия, довольно трезво. Он не придавал решающего значения тому, что немцы уже захватили большую часть нашей территории и подошли совсем близко к Москве. Он говорил, что все равно немцы не смогут выдержать такого напряжения длительное время и что в этом смысле наши возможности и наши неограниченные ресурсы, безусловно, сыграют решающую роль в победе над врагом.

Сталин говорил, что только в нашей стране возможно положение, когда при таких военных успехах врага народ единодушно и сплоченно стал на защиту своей Родины. Ни одна другая страна, по его мнению, не выдержала бы таких испытаний, ни одно другое правительство не удержалось бы у власти.

В то же время он с горечью и большим сожалением высказал мысль, что некоторые наши военные (речь шла о высшем командном составе) надеялись на свою храбрость, классовую сознательность и энтузиазм, а на войне оказались людьми недостаточно высокой культуры, недостаточно подготовленными в области технической.

– Многие у нас кичатся своей смелостью, одна смелость без отличного овладения боевой техникой ничего не даст. Одной смелости, одной ненависти к врагу недостаточно. Как известно, американские индейцы были очень храбрыми, но они ничего не могли сделать со своими луками и стрелами против белых, вооруженных ружьями. Нынешняя война, – говорил Сталин, – резко отличается от всех прошлых войн. Это война машин. Для того чтобы командовать массами людей, владеющих сложными боевыми машинами, нужно хорошо их знать и уметь организовать.

Одной из серьезных причин наших неудач на фронте он считал нечеткое взаимодействие отдельных родов оружия. Он рассказал нам о мероприятиях, которые проводятся для того, чтобы в кратчайший срок изжить все эти недочеты. И действительно, скоро мы все убедились по изменившейся обстановке на фронте под Москвой, что эти мероприятия оказали свое огромное влияние на ход дальнейших военных операций.

В разговоре я высказал недоумение: как же идут против нас немецкие солдаты, ведь многие из них рабочие, социал-демократы?

Сталин ответил с сожалением:

– Когда попадают в плен, боятся, что им угрожает расстрел, тогда начинают ругать Гитлера.

Мне очень хотелось задать ему еще один вопрос, но я все не решался, однако, уже прощаясь, все-таки не вытерпел:

– Товарищ Сталин, а удастся удержать Москву?

Он ответил не сразу, прошелся молча по комнате, остановился у стола, набил трубку свежим табаком.

– Думаю, что сейчас не это главное. Важно побыстрее накопить резервы. Вот мы с ними побарахтаемся еще немного и погоним обратно.

Истребители Як-1 в сборочном цехе завода № 292, г. Саратов. 1942 год.
Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Он подчеркнул мысль о том, что Германия долго выдержать не сможет, несмотря на то, что она использует в войне ресурсы всей Европы. Сырьевых ресурсов у Гитлера надолго не хватит. Другое дело у нас.

Сталин повторил несколько раз:

– Государство не может жить без резервов!

Этот разговор по возвращении в Наркомат я записал дословно.

Мы ушли от Сталина с твердой верой в то, что, как бы ни тяжелы были временные неудачи, все равно неоспоримое преимущество на нашей стороне и наша победа неминуема. Мы ушли в приподнятом, бодром настроении и с новой энергией принялись за дела, чтобы не только восстановить выпуск самолетов и моторов на эвакуированных предприятиях, но и значительно увеличить его.

Через несколько дней я выехал в Саратов, куда эвакуировали наш Наркомат. Здесь на заводе «Саркомбайн» развертывалось производство истребителей Як-1. Однако в Саратове долго пробыть не пришлось, так как по указанию Сталина я был командирован в Новосибирск для организации здесь на заводе сельхозмашиностроения массового производства истребителей.

Октябрьский праздник 1941 года я встречал не в Москве. Здесь не было затемнений и других признаков прифронтовых городов, к чему уже привыкли москвичи. Но и наш сибирский город жил суровой, напряженной жизнью – все подчинялось интересам фронта.

В предпраздничную ночь мы услышали по радио о том, что в Москве, как обычно, состоялось торжественное заседание, на котором выступил Сталин. На другой день мы узнали о параде на Красной площади и о том, что Сталин, как всегда, стоял на Мавзолее. Весь день 7 ноября по радио передавалась речь Сталина перед фронтовиками, проходившими торжественным маршем по Красной площади.

Все это вливало в сердца миллионов людей чувство уверенности в завтрашнем дне, веру в нашу победу.

Ситуация на заводе усложнялась путаницей, какую вносил своими административными окриками уполномоченный Государственного комитета обороны (ГКО) – генерал, в течение нескольких лет работавший в аппарате одного из правительственных учреждений и общавшийся с авиацией только посредством бумажной переписки да кабинетных разговоров. Кроме того, этот человек страдал повышенным честолюбием. Вскоре я обнаружил, что он, не считаясь с директором и главным инженером, командовал на заводе, не имея никакого представления о деле. Этот уполномоченный мешал и мне, хотя я, будучи заместителем наркома, имел право распоряжаться на заводе. У нас с ним возникли серьезные разногласия. Однажды в момент наиболее острого спора, рассчитывая меня полностью обезоружить, генерал достал из сейфа и показал документ о том, что он является уполномоченным ГКО. Документ был подписан Сталиным. Положение создалось архисложное, и я решил при первом же разговоре со Сталиным просить отозвать генерала с завода.

Разговор вскоре состоялся.

В кабинете директора шло совещание руководящих работников завода с участием секретаря обкома партии. В разгар совещания раздался телефонный звонок из Москвы. Я снял трубку и услышал:

– Здравствуйте! Как дела? Как работает завод? Как растет выпуск самолетов?

Я коротко объяснил обстановку, рассказал, что первые дни здесь было трудновато, так как на завод эвакуированы четыре предприятия, в результате образовалось четыре дирекции, и

каждая из них не хотела расставаться со своим оборудованием, со своими рабочими. Не успел я еще сообщить о том, как нам удалось навести порядок, как Сталин удивленно сказал:

– Туда, же назначен уполномоченный Государственного Комитета Обороны! Ведь это его задача решать все эти вопросы. Для этого он и послан туда. Кто там уполномоченный ГКО?

На это я ответил, не стесняясь присутствия генерала, что уполномоченный ГКО – человек без производственного опыта, плохой организатор, на заводах никогда не работал, ему очень трудно справиться с создавшимся положением. Тем не менее, с помощью обкома партии мы все трудности постепенно разрешаем.

– Нам нужно не постепенно, – услышал я в телефонной трубке. – Вам нужно немедленно! Имейте в виду, что нам сейчас очень нужны истребители. Это главная задача. От этого зависит положение на фронтах. Примите все меры к тому, чтобы как можно скорее перейти на увеличенный выпуск истребителей. Мы ждем от завода трех истребителей в сутки. Считайте это своей основной задачей. Помните, что истребители сейчас – это главное. Примите все меры, какие сочтете нужными. Действуйте решительно. Мы вам верим и во всем поддержим. Нам нужны истребители как воздух, как хлеб. Имейте в виду, мы вас туда послали не только как конструктора «Яков», – вы заместитель наркома, не забывайте об этом. Мы требуем от вас истребителей!

Я заверил Сталина, что коллектив завода сделает все от него зависящее для всемерного увеличения выпуска истребителей. Каждый из нас не пожалеет никаких сил для того, чтобы оправдать доверие Центрального Комитета.

Прежде чем закончить разговор, Сталин коротко охарактеризовал обстановку на фронтах, положение с нашей авиацией и еще раз повторил:

– Давайте истребители. Ждем от вас истребителей. Сейчас это главное!

Буквально на следующий день после этого разговора пришла телеграмма, в которой сообщалось, что уполномоченный ГКО освобождается от занимаемой должности и отзывается в Москву, а обязанности уполномоченного ГКО возлагаются на меня.

Обстановка разрядилась, однако трудностей оставалось еще немало.

В связи с огромным размахом работ и необходимостью решить вопросы организации завода мне очень мало приходилось заниматься «Яками». Но коллектив московского завода самим энергичным образом продолжал свою работу по истребителям Як-7. Общезаводские механический и заготовительный цеха стали работать на два потока, которые шли в двух сборочных цехах: один цех готовил ЛаГГи, другой цех – «Яки». Параллельный и одновременный выпуск двух различных типов машин усложнял производство, но так работать нам пришлось недолго.

В первой половине января 1942 года опять позвонил Сталин. Расспросив о ходе работ, он сообщил, что в Государственном Комитете обороны решено перевести сибирский завод полностью на выпуск «Яков», а производство истребителей ЛаГГ-3 передать другому предприятию. Заводу предлагалось немедленно свернуть все работы по ЛаГГам и организовать поточное производство истребителей Як-7.

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.