

A portrait of Alexander Yakovlev, a Soviet military leader, in a dark brown military uniform. He is wearing a light-colored shirt and a dark tie. On his shoulders are epaulettes with five stars. On his left chest are two red ribbon bars and two star medals. The background is a solid grey.

Эпохальные
МЕМУАРЫ

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
Конец ознакомительного фрагмента.	34

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 авиамоделлистов.

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 партией». 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 двадцатиместный 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 видаться 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 зловеющий 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 терроризован 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 жесткой 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 ее листы как мореплаватели на чертеж морей.

Мудрость человеческая имеет нужду в опытах, а жизнь кратковременна.

Должно знать, как искони мятежные 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 видимого порядка вещей, как с обыкновенным явлением во всех веках; утешает в государственных бедствиях, свидетельствуя, что и прежде бывали подобные, бывали еще ужаснейшие, и Государство не разрушалось...».

«...для нас, сынов России, ее 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, разделенные 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.

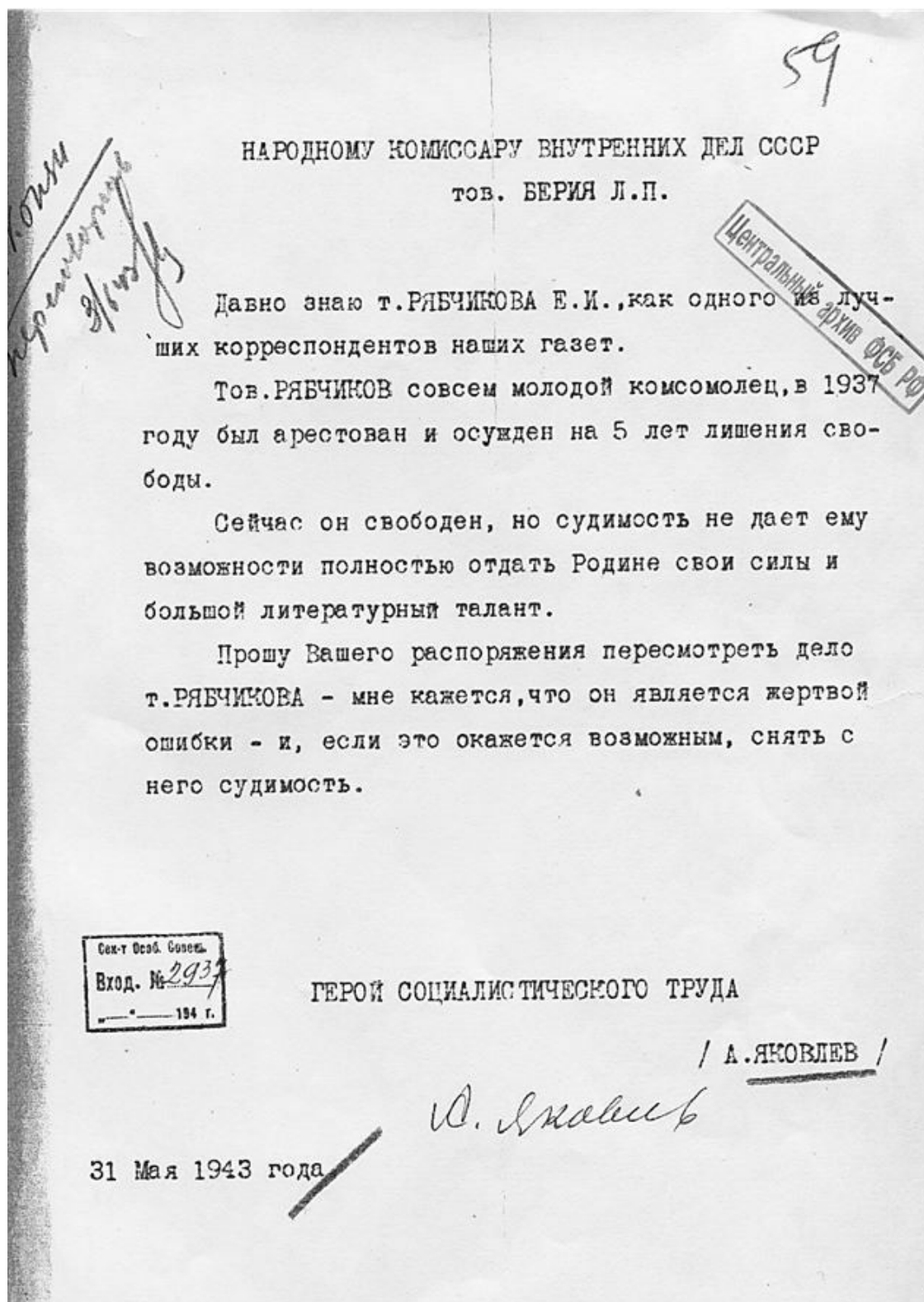
В связи с «делом» аэроклуба пострадал и сотрудник «Комсомольской правды» Евгений Рябчиков. Женя был влюблен в авиацию, сам научился летать, был страстным пропагандистом авиации.

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.



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. Вглянув 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, пилотирующий ДБ-3, сделал несколько мертвых петель. Это произвело очень сильное впечатление на всех, в том числе и на Сталина, как всегда во время парада находившегося на Мавзолее Ленина. Никто не предполагал, что на большом двухмоторном бомбардировщике можно проделывать фигуры высшего пилотажа.

На другой день, 2 мая, Ильюшина и Коккинаки вызвали в Кремль. Руководители партии и правительства 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 для обслуживающего персонала и при ремонте. Различные типы машин затрудняют ремонт, увеличивают его сроки, омертвляют материальную часть. Сталин высказался за то, чтобы свести количество типов машин до четырех-пяти.

Спасение челюскинцев, дальние перелеты экипажей Чкалова и Громова, рекорды Коккинаки, высадка в районе Северного полюса экспедиции Папанина, полет Гризодубовой, Осипенко и Расковой – все это явилось свидетельством зрелости советской авиационной научно-технической мысли, крупных успехов нашей авиационной промышленности, высокого мастерства и беспримерного мужества советских людей.

Это были успехи советской авиации и ее летчиков, окруженных заботами партии и любовью нашего народа.

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 туpoleвских 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 авиамооторов 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, свидетельствующий 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 поддерживали некоторые 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:

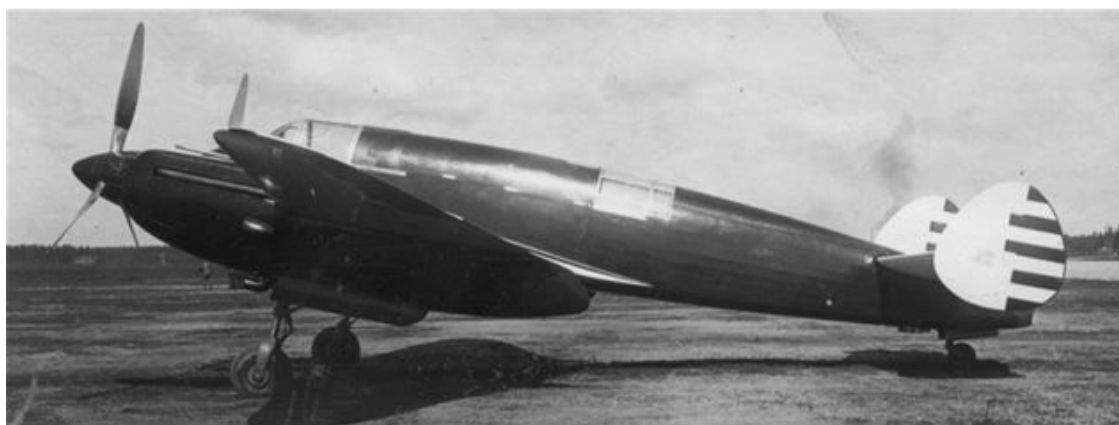
– Имейте в виду, вы за это отвечаете.

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.

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.