



А. И. ШАХУРИН

Крылья победы

<Фрагменты>

<...>

Стремясь как можно лучше разобраться во всем, Лавочкин глубоко вникал в дела, связанные с его профессией. Примечательно, например, что Семен Алексеевич первым пошел на смелый эксперимент. Он применил в своем самолете новый материал — упроченную дельта-древесину¹, пропитанную особым составом из смол многослойную фанеру, не уступавшую в известной степени по твердости металлу и практически не горевшую. Дерево и раньше применяли в самолетостроении. Но Горбунов, Лавочкин и Гудков использовали дельта-древесину в лонжеронах, нервюрах и других несущих конструкциях, которые прежде изготавливали только из металла. Когда в начале войны мы остались почти без алюминия, самолеты ЛаГГ-3 от этого не пострадали. Правда, завод, где изготавливалась дельта-древесина, оказался на территории, занятой врагом. Но лес у нас был. Производство заменителя алюминия наладили на Урале.

Узнав, что Лавочкин использует в самолете дельта-древесину, пожелал познакомиться с этим материалом и Сталин. Мы были у Сталина вместе с Лавочкиным. Сталин с недоверием слушал доклад конструктора, а затем, подойдя к столу заседаний, на котором лежали лонжерон и нервюра, изготовленные из дельта-древесины, вынул изо рта трубку и, повернув ее, горящую положил на дерево. Оно даже не обуглилось. Тогда Сталин взял с письменного стола перочинный ножик и стал скрести поверхность фанеры. Все усилия были напрасны. Дерево оказалось твердо как камень. На наших глазах Сталин просветлел.

— Надо наградить того, — сказал он, — кто изобрел это.

Изобретателя дельта-древесины главного инженера завода винтов и лыж Леонтия Иовича Рыжкова вскоре наградили орденом.

<...>

Поездки в Германию, пополнившие наше представление о немецкой авиации и авиапромышленности, привели нас к важным выводам. Стало ясно, что если взять все заводы, которые мы сейчас знаем в самой Германии, и те, что действуют в оккупированных ею или зависимых от нее странах, то можно считать, что гитлеровцы имеют значительно более мощную авиапромышленность, чем наша². И могут еще расширить производство авиационной техники. Обмениваясь впечатлениями в своей среде, мы пришли к выводу, что можем оказаться позади, если не изменим положение у себя. Однажды я сообщил все эти соображения Сталину. Разговор произошел у него на даче. Вообще-то официальные доклады бывали у него в кабинете. Но иногда докладываешь, а он вдруг перебьет тебя:

— Кто не обедал, пойдемте обедать.

В начале своей работы в наркомате я пытался ездить обедать домой. Но из этого ничего не вышло. Только приедешь — звонок Поскребышева:

— Приезжайте!

Или войдешь в квартиру, а жена, открывая дверь, говорит:

— Не раздевайся, звонили из Кремля, просили немедленно приехать.

В один из первых вызовов к Сталину я, получив массу важных заданий и услышав: «Кто не обедал, идемте обедать», сказал:

— Товарищ Сталин, у меня так много заданий, нужно связаться с заводами, вызвать некоторых директоров в Москву, посоветоваться в наркомате. Большое спасибо за приглашение, но, если разрешите, я поеду.

Сталин недовольно заметил:

— Ну как хотите.

Мне подсказали, что я поступил неправильно. Нужно было из приемной передать задания заместителям, а самому идти обедать. Так я потом и поступал.

Эти обеды, несмотря на неофициальную обстановку, были, по сути, теми же заседаниями, только проходившими за другим столом. Здесь тоже всегда надо было быть собранным, знать, что сказать, но все же переход из кремлевского кабинета Сталина в его квартиру делал встречу менее официальной. Эти обеды точнее

было бы назвать ужинами: начинались они в 10–11 вечера и продолжались до 2–4 ночи, а то и до утра. Раздевались в передней, проходили по коридору к умывальнику, потом — в столовую. Сталин заходил в столовую через другую дверь. Стол всегда был уже накрыт. Когда все усаживались, простая русская женщина вносила две миски с первым блюдом — харчо и щи из свежей капусты, а также горячую картошку в мундире. Обращаясь, если нужно, к Сталину, она называла его «товарищ Сталин». Кроме нее, в столовой никто не появлялся. Выпив рюмку коньяку или водки, Сталин переходил на сухое вино и пил его такими же маленькими глотками, иногда разбавляя водой. Ел мало. Мало ели и окружающие, ограничиваясь самым необходимым. Сами наливали себе щи или харчо и брали что-нибудь холодное из мяса или рыбы.

За столом Сталин вел неторопливую беседу. Рассказывал, главным образом, о ссылках и своем пребывании в тюрьмах: как там жили, чем питались. Иногда говорили о прочитанных книгах. Помню, я рассказал Сталину о книге «Из окна посольства», написанной Мартой Додд, дочерью американского посла в Германии. Она подробно описала Гитлера, Геринга, Геббельса, их окружение, дала им резкие отрицательные оценки, сообщила немало подробностей из жизни фашистской верхушки, об обстановке, царившей в гитлеровской Германии. Оказалось, Сталин знал эту книгу.

Как я убедился, он был начитанным человеком. Во время бесед особенно любил ссылаться на изречения персонажей Горького. При этом обязательно спросит, читал ли это я. Если скажу, что читал, но не помню место, о котором идет речь, Сталин показывал на книжный шкаф и говорил:

— Найдите такой-то том и дайте мне! Отыскав нужное место, предлагал:

— Читайте!

В книгах Горького было много мудрых мыслей, дававших повод для разговоров на самые разные темы.

Чаще всего в моем присутствии говорили об авиации. Авиация, если не разбирались какие-то общие вопросы, за обеденным столом была главной темой. Вместе со Сталиным обычно находились Молотов, Микоян, Маленков и Берия. Иногда, очень редко, бывал Ворошилов. Кагановича я почти не видел. Приглашались на обед и авиационные работники, преимущественно известные

конструкторы. Но в большинстве случаев среди этого состава я был один. Сталин любил разбирать наши самолеты, сравнивать их с немецкими, американскими и английскими машинами. Когда я рассказывал о посещении заводов, институтов, о беседах с рабочими, летчиками, конструкторами, Сталин внимательно слушал, задавал вопросы. Сам он никуда не ездил и свое ближайшее окружение тоже старался никуда не посылать.

Обычно эти беседы, как я говорил, происходили на квартире Сталина. Но иногда, в выходной день, он звонил и звал к себе на дачу. У него было две дачи. На дальней жила его семья. Там я ни разу не был. А на так называемой ближней бывать приходилось довольно часто. Обстановка там была подобна той, что и на квартире. Беседовали за столом, с тем же угощением. И речь в основном шла о деле, о поездках на заводы, о новых самолетах, их испытаниях и тому подобном. Эти беседы, отличавшиеся большей непринужденностью, были удобны тем, что когда, например, возникали какие-либо осложнения, а в промышленности они случаются часто, то говорить о них в официальных докладах бывало подчас рискованно: можно навлечь неприятности на достойных людей. А в застольной беседе это было удобно. Говоришь, что вот, мол, плохо у нас с тем-то, сходит с испытания такой-то двигатель, а что-то в нем не ладится: то ли подшипники горят, то ли еще что-то там случается.

— В чем причина? — спрашивал Сталин.

Поясняешь, что причины выясняются, что подключены такие-то институты, есть полная уверенность, что дело непременно наладим. В такой обстановке доклад носил уже иной характер, но ты знал, что правительству о ходе испытаний и о тех или иных трудностях известно.

В один из таких вызовов на дачу, а дело было в июне 1940 года, я и рассказал Сталину о том, к каким выводам мы пришли, обобщив материалы поездок наших специалистов в Германию. Я прямо сказал, что выясняется очень опасная для нас картина. Немецкая авиапромышленность вместе с промышленностью оккупированных ею стран примерно в два раза мощнее нашей. Сталин знал немецкие серийные самолеты. Тут для него ничего нового не было. Но, как я мог заметить, он несколько удивился, услышав, что мы существенно отстаем от мощностей немецкой авиапромышленности. Сталин задал несколько вопросов о германских подземных заводах, чем они отличаются от обычных, и предложил:

— Напишите все это официально и представьте свои соображения!

В записке, направленной в ЦК партии, основанной на впечатлениях наших товарищей, побывавших в Германии, наркомат предлагал увеличить количество авиационных заводов и ускорить строительство тех, что уже возводились.

Прежде всего мы просили дать дополнительную рабочую силу, механизмы и стройматериалы, предлагали ускорить поставки отечественного и импортного оборудования. Указывая, что создание завода как слаженного организма займет определенное время, которым мы вряд ли располагаем, просили передать нам уже действующие заводы, без которых народное хозяйство, учитывая в первую очередь интересы обороны страны, может обойтись.

Все наши предложения были приняты.

<...>

Однако нас не оставляло чувство тревоги. Все ли мы делаем? Укладываемся ли в сроки, которые нам отведены? Не окажемся ли «безоружными» к началу войны? Как-то в октябре или ноябре 1940 года, когда мы переходили из кремлевского кабинета Сталина в его квартиру, я, поотстав от других, сказал Сталину, что наступило какое-то очень тревожное время для авиапромышленности. Прекращен выпуск старых самолетов. А вот удастся ли к нужному моменту наладить производство новых в достаточном количестве, трудно сказать. Это меня очень беспокоит. Успеем ли?

Без долгого раздумья, очень уверенно Сталин ответил:

— Успеем!

Это единственное слово «успеем» крепко запало в память. И этот короткий разговор меня очень приободрил³.

Прошло месяца два, как снова разговор за обедом. Сталин спросил:

— Как разворачивается выпуск самолетов?

Ответил, что с каждым днем самолетов делаем все больше. На одну-две боевые машины в неделю, но рост непрерывный. Со мной оказались полугодовой и годовой планы нашей работы. Полугодовой — подробно отработанный. Я показал Сталину эти документы.

Просмотрев их, Сталин заметил:

— Давайте условимся так.

И на одном из планов синим карандашом написал: «Обязательство. Мы, Шахурин, Дементьев, Хруничев, Воронин... (одним

словом, перечислил всех заместителей), настоящим обязуемся довести ежедневный выпуск новых боевых самолетов в июне 1941 года до 50 самолетов в сутки».

— Можете принять такое обязательство?

— Не могу один решить, — отозвался я.

— Почему?

— Здесь написана не только моя фамилия. Нужно посоветоваться со всеми, кого вы указали.

— Хорошо, — согласился Сталин, — посоветуйтесь и доложите.

На следующий день я показал своим заместителям запись Сталина. Обсудили, разошлись, чтобы разобраться в возможностях наших заводов, поговорить с директорами, главными инженерами, прикинуть, что получится. Проверили положение дел на каждом заводе, какие они имели заделы, могут ли нарастить эти заделы, как и выпуск в целом. С директорами говорили много раз, обсуждали этот вопрос снова и снова и в конце концов пришли к выводу, что такое обязательство можно принять: довести выпуск новых боевых самолетов в июне 1941 года до 50 в сутки. Представили документ, который подтверждал возможность выполнения задания.

Признаться, у всех нас, несмотря на расчеты, были все-таки опасения, выдержим ли мы такой темп. Пятьдесят самолетов в день! В 1939 и 1940 годах мы производили, используя сверхурочные работы, в среднем менее чем по 20 машин в сутки. Причем это были в основном самолеты устаревших конструкций. Однако теперь мы опирались на иную индустриальную мощь⁴. Авиапромышленность располагала большим, чем прежде, количеством заводов, их оборудование значительно улучшилось, совершенней стала технология, да и люди сердцем поняли поставленную перед ними правительством задачу.

Слово свое авиастроители сдержали. К началу войны мы выпускали более 50 самолетов в день. В июле 1941 года изготовили 1807 самолетов в месяц, а значит, 60 в день. В сентябре 1941 года сделали 2329 боевых машин — более 70 в день. Правда, потом в связи с эвакуацией заводов в глубокий тыл выпуск стал падать, но в дальнейшем мы довели его до 100 и более самолетов в сутки.

Если оценивать готовность к войне по освоению новых самолетов, то такая готовность была. Авиацонная промышленность работала очень четко, ритмично, все время наращивая выпуск

продукции. Когда приходится слышать, что новые самолеты появились у нас только во второй половине войны, то совершенно очевидно, что утверждают это люди малокомпетентные, слабо разбирающиеся в технике, не понимающие, что такую технику создать в ходе войны уже невозможно. Если бы нас война застала со старой техникой на стапелях, то никакими усилиями мы бы уже серийное производство новых самолетов освоить не могли.

<...>

И вдруг незадолго до начала войны узнаю: Ванников отстранен от должности. Это произошло, конечно, не без помощи Берии, который сумел внушить Сталину подозрение в «шпионской» деятельности наркома. Высоко ценя Бориса Львовича как работника, Сталин поначалу решил не арестовывать его, а поручил Маленкову и Берии встретиться с ним и предложить рассказать обо всем чистосердечно. В этом случае он будет прощен и оставлен на своем посту. Состоялись две такие встречи. И конечно, Ванников ничего не мог сказать о своих занятиях «шпионажем»: встречался с иностранными представителями, но по поручению правительства и в интересах страны.

Сталин не поверил.

Вскоре после ареста Бориса Львовича, когда мы остались со Сталиным вдвоем, он, зная о наших близких отношениях с Ванниковым, сказал, что тот оказался шпионом. Я ничего не ответил. Тогда Сталин спросил:

— Почему вы молчите?

— А что я могу сказать? Удивлен!

Когда началась война и люди, знающие оборонную промышленность, стали еще больше нужны, Б. Л. Ванникова спустя примерно месяц прямо из тюрьмы привезли в кабинет Сталина. И Сталин сказал ему:

— Мы хотим назначить вас уполномоченным Государственного комитета обороны по организации оборонной промышленности на Урале. И добавил:

— Вы на нас не сердитесь, в свое время я тоже сидел в тюрьме.

На что Борис Львович со свойственной ему находчивостью ответил:

— Вы, товарищ Сталин, сидели как народный герой, а я как «враг народа».

Так Ванников вновь приступил к государственной деятельности. Когда в начале 1942 года выявилась необходимость улуч-

шения производства боеприпасов, Борис Львович был назначен народным комиссаром промышленности боеприпасов.

Сталин почти ежедневно занимался авиационными делами. Как Председатель Совнаркома он как-то созвал совещание наркомов и выступил с речью о стиле руководства. Говорил о том, что главное — тщательно разбираться в порученном деле, знать людей, учить их работать и учиться у них, не считать, что ты все понимаешь и знаешь лучше других. Закончил свое выступление Сталин так:

— Вот я часто встречаюсь с молодым наркомом товарищем Шахуриным и вижу определенную пользу от этих встреч, да и ему, думаю, они не бесполезны.

Эти слова вызвали в зале гул одобрения.

Когда мы уходили с заседания, нарком общего машиностроения П. И. Паршин заметил:

— Вот это здорово, я к своему шефу раз в три месяца не всегда попадаю, а ты почти каждый день бываешь у Сталина.

— Это так, — отозвался я, — но ты не думай, Петр Иванович, что это просто бывать у Сталина. Когда едешь к нему, никогда не знаешь, по какому вопросу вызван и какой вопрос возникнет в ходе доклада или беседы, а ответить всегда нужно точно. Сталин мог согласиться, что ответ ему будет дан завтра по вопросу, требующему подготовки: совета с заводом, конструкторами. Но на вопросы, которыми непосредственно занимается руководитель, ответ должен быть незамедлительным.

Частые общения со Сталиным многому учили меня, молодого наркома. Главное выработывалось умение все решать быстро, оперативно. Если возникал какой-то вопрос и по ряду обстоятельств он не мог быть решен сразу, то после изучения и проработки он все равно решался в ближайшее время. Общение со Сталиным приучало к быстрой организации нового дела, а также и к безусловному выполнению принятых решений.

Теперь может показаться странным, но мы не уходили из своих кабинетов до двух-трех, а то и до четырех-пяти часов утра. Так было заведено. Вероятно, можно было работать и по другому распорядку, но тот, кто был непосредственно связан со Сталиным, работал именно так, потому что так работал и сам Сталин.

Сталин приезжал в Кремль примерно в пять часов дня и находился там, включая обед, часов до трех-четырёх ночи. В это время обычно начинались вызовы к нему или звонки от него по тому или иному вопросу. Это не значит, что до пяти часов Сталин отдыхал.

Где бы он ни был: в кабинете, на квартире в Кремле или на даче, материалы и донесения к нему поступали все время. А в указанное время он приезжал с уже готовыми решениями: чем заниматься в этот вечер, кого вызвать.

Вспоминается такой случай. У Сталина обсуждались какие-то авиационные вопросы. Шел двенадцатый час ночи. Понадобилась справка по гражданской авиации, начальником которой был в то время В. С. Молоков. Сталин вызвал Поскребышева и распорядился:

— Соедините меня с Молоковым!

Поскребышев ушел и долго не являлся. Сталин вызвал его снова:

— В чем дело?

Тот ответил, что Молокова нет в управлении.

— Позвоните домой!

— Звонил, — ответил Поскребышев, — его там тоже нет. Он, наверное, в дороге.

Прошло еще какое-то время. Сталин опять вызвал Поскребышева и очень сердито ему напомнил:

— Вы что, заснули? Почему до сих пор не соединили меня с Молоковым?

— Товарищ Сталин, я выяснил, Молоков принимает ванну и потому не может подойти к телефону.

Это известие поразило всех присутствующих. Всего двенадцать часов ночи, а он уже принимает ванну. Никто не проронил ни слова — так все были удивлены.

<...>

Настроения эти стали известны в ЦК. Созвали совещание военных летчиков. Оно состоялось в феврале 1941 года. В нем кроме военных летчиков, командиров звеньев и эскадрилий, летчиков-испытателей НИИ ВВС и авиационной промышленности — словом, тех, кто уже летал на новых боевых самолетах, участвовало командование Военно-Воздушных Сил, руководство авиационной промышленности, конструкторы. Совещание проходило в Свердловском зале Кремля. Открыл совещание Молотов. Он сказал, что Центральный Комитет хочет знать мнение военных летчиков о новых самолетах.

Не скажу, чтобы сразу ринулись к трибуне желающие выступить, но постепенно разговорились. Помню, военный летчик И. А. Лакеев, будущий генерал, рассказывал, что, облетывая

новые самолеты, он получает истинное удовольствие. И даже обронил фразу:

— Перелетая в Москву, я запел в самолете от наслаждения.

Кто-то произвольно спросил:

— А что запел-то? Лакеев с улыбкой ответил:

— «Выходила на берег Катюша...»

Были и более сдержанные выступления. Некоторые указывали только на недостатки. А кое-кто пытался приписать новым боевым машинам даже то, чего у них и не было. Серьезный разбор достоинств и недостатков поступавших на вооружение самолетов сделали военные летчики-испытатели С. П. Супрун и П. М. Стефановский.

Сталин не перебивал и не поправлял выступавших. Как обычно, ходил за столом президиума с трубкой в руке. Казалось, что главное для него — дать указания, о мнении летчиков он был уже наслышан. Когда выступления закончились, стал говорить Сталин. Он сказал, что старых машин мы больше не производим и тот, кто надеется продержаться на них, пусть откажется от этой мысли. На старых самолетах легче летать, но на них легче и погибнуть в случае войны. Выход только в быстром освоении новой техники, в овладении новым оружием.

Затем Сталин подробно остановился на основных типах боевых самолетов военно-воздушных сил Германии, Англии, Франции и США. Он говорил об их скоростях, вооружении, боевой нагрузке, скороподъемности, высотах. Все это он излагал на память, не пользуясь никакими записями, чем немало удивил присутствовавших на совещании специалистов и летчиков.

Свое выступление он закончил словами:

— Изучайте новые самолеты. Учитесь в совершенстве владеть ими. использовать в бою их преимущества перед старыми машинами в скорости и вооружении. Это единственный путь.

Совещание как бы повернуло весь командный состав, всех летчиков лицом к новой технике. Эхо этого совещания разнеслось по всем частям. Больше стали требовать новых самолетов, которых в то время в части еще поступало слишком мало. Однако для освоения новой техники почти не оставалось времени. В первый период войны я не раз убеждался в том, что летный опыт молодых пилотов на современных самолетах, отправлявшихся на фронт, был слишком мал. И мы много из-за этого потеряли.

<...>

Запомнился прием, который проходил в Кремле в честь Черчилля⁵. С советской стороны было человек десять и шесть-семь человек с английской, включая посла и его помощников. Представляя нас, нескольких наркомов, которые были на приеме, Сталин пошутил не очень, на мой взгляд, удачно. Подведя Черчилля ко мне, он сказал:

— Вот наш нарком авиационной промышленности, он отвечает за обеспечение фронта боевыми самолетами, и, если он этого не сделает, мы его повесим.

И он сделал выразительный взмах рукой.

Сделав вид, что мне очень понравилась эта шутка, я весело засмеялся. Смех, однако, был для публики. Сам я представлял это и по существу.

Подобное Сталин повторил, представляя генерала А. В. Хрулева, ведавшего снабжением Красной Армии.

Подведя Черчилля к наркому вооружения Д. Ф. Устинову, Сталин сказал:

— Это наш самый молодой нарком.

С назначением Дмитрия Федоровича я перестал быть самым молодым наркомом.

Встреча проходила рядом с залом заседаний Президиума Верховного Совета СССР. Вскоре все перешли в соседний небольшой зал, где был накрыт стол с установленными на нем карточками: кому где сесть. С обеих сторон было произнесено несколько обязательных тостов, и ужин скоро закончился.

Все в этой встрече было сдержанным: и разговор, и тосты, да и сам прием получился коротким, что соответствовало напряженности военной обстановки и наших взаимоотношений. Сталин внешне сохранял полное спокойствие, все делал в своей манере — без лишнего ухаживания, вел себя просто и естественно, изредка обращаясь к Черчиллю.

Черчилль, видимо, тоже полагал, что он свое дело сделал, разрядив в какой-то степени этим визитом напряженность во взаимоотношениях. Это было действительно так. Его приезд имел в то время большое значение.

Забегая вперед, скажу и о втором визите У. Черчилля в Москву в октябре 1944 года. Этот приезд руководителя Англии протекал в более благоприятной атмосфере, хотя острых вопросов и в это время оставалось немало. Многие из них уже были предвестниками отдельных трещин, что потом в совокупности с другими

факторами привело к более серьезным разногласиям между союзниками. В честь Черчилля состоялся большой прием. Сталин впервые поехал в английское посольство. И даже провожал Черчилля и Идена на аэродром.

<...>

В дни наиболее острых боев за Сталинград осенью 1942 года, когда фронт требовал все больше самолетов, я получил указание выехать на саратовский завод и обеспечить отправку с заводского аэродрома ежедневно полка самолетов, готовых к бою, максимально разгрузить аэродром, на котором скопилось много самолетов, и, кроме того, совместно с местными товарищами посмотреть готовность Саратова к обороне. Последнее задание было вне моей компетенции, и я сказал:

— Товарищ Сталин, я военный инженер и вряд ли смогу разобраться с готовностью Саратова к обороне. На это Сталин ответил:

— Я тоже гражданский человек, а вы как член ЦК ВКП(б) обязаны разобраться в этом. Посмотрите оборонительные сооружения, подумайте, что еще можно сделать для обороны в самом Саратове.

<...>

Когда осматривали оборонительные сооружения, я, не являясь специалистом этого дела, ничего существенного сказать не мог. Заметил только про себя, что, высаживаясь в Саратове, в сторону Сталинграда идут в пешем строю крупные подразделения. В Саратове уже несколько месяцев не было дождя, на дорогах даже после одной машины поднималось целое облако пыли, а когда в строю шагали сотни людей, пыли поднималось так много, что только первые ряды могли идти без масок, а все остальные — в противогазах.

Вернувшись в Москву, я доложил о выполнении задания. По поводу новых пополнений заметил, что, на мой взгляд, вряд ли целесообразно так изматывать людей. Их можно доставить по железной дороге ближе к Сталинграду, а не вести под знойным солнцем в облаках пыли в противогазах. Сталин не согласился со мной.

— Нет, — сказал он, — им нужно пройти вместе в строю и побывать на привалах. Они должны узнать друг друга, иначе это не часть. Они ведь только сформированы.

Наверное, он был прав⁶.

<...>

Вспоминаю, как в конце 1940 года вместе с В. П. Баландиным и В. Я. Климовым я был вызван в Кремль к Сталину. Его очень интересовал мотор М-105⁷ мощностью 1000 лошадиных сил. Раскрыв красную записную книжечку, в которую он заносил сведения о зарубежной технике, Сталин заметил:

— Было бы у нас в достатке таких моторов, как М-105, мы бы с этой сволочью по-другому разговаривали.

Высказывание относилось к гитлеровскому руководству.

<...>

Другим фронтовым бомбардировщиком был самолет конструкции А. Н. Туполева. Испытания показали, что Ту-2 превосходил все существовавшие в то время фронтовые бомбардировщики. Его скорость почти на 100 километров превышала скорость основного серийного немецкого бомбардировщика «Юнкерс-88». Самолет имел большой потолок и мог нести значительную бомбовую нагрузку. Однако выпуск Ту-2, начавшийся было в 1942 году, прервался и был продолжен во второй половине 1943 года.

Почему так случилось?

Ту-2 запускали в серию на одном из сибирских заводов. Завод не был до конца построен, шло формирование коллектива, который состоял из рабочих и инженеров местного и эвакуированного заводов. А машина сложная. Наконец полк Ту-2 направили на Калининский фронт для войсковых испытаний. Командующим авиацией фронта был в то время бывший начальник Лётно-исследовательского института М. М. Громов — человек, как уже говорилось, очень основательный и неторопливый в выводах. Почти каждый день я звонил по телефону командиру дивизии, в которой испытывали Ту-2, узнавал об их участии в боях. Мне отвечали, что летчики отзываются о самолете высоко, боевые и летные качества бомбардировщика хорошие, он не только метко поражает наземные цели, но и успешно сражается с истребителями противника.

А к Сталину никаких сообщений не поступало. То, что говорил я, его почему-то не убеждало. Положение на фронтах было в ту пору острым, а так как испытания затягивались, он стал настаивать на снятии Ту-2 с производства. Как мог, я доказывал, что этого делать не следует, необходимо дождаться официального отчета о фронтовых испытаниях самолета. А отчета, как на грех, все нет и нет. Сложившаяся ситуация очень раздражала Сталина. И однажды он сказал мне сердито:

— Вы что, продались Туполеву? Почему не даете предложений о снятии самолета с производства? Нам очень нужны сейчас истребители.

Пришлось повторить, что машина хорошая, очень нужная фронту. Мы затратили большие усилия, чтобы оснастить ее и наладить производство. Сталин разговор продолжать не стал. А через два дня, вызвав меня к себе, сказал, обращаясь к находившемуся у него Маленкову:

— Пишите: снять с производства самолет Ту-2. Обязать НКАП Шахурина и директора завода Соколова организовать на этом заводе производство истребителей.

Поразмыслив немного, Сталин спросил:

— Какие истребители там поставить? Я ответил:

— Если вопрос решен окончательно, то на этом заводе лучше выпускать истребители Яковлева. Нам легче организовать их производство, так как сравнительно близко находится другой завод, который уже их делает. Он может помочь по-соседски.

— Когда начнете выпуск?

— Разрешите посоветоваться и завтра назвать срок?

— Хорошо, согласен!

Производство Ту-2 прекратили и начали готовиться к выпуску истребителей, как всегда, когда есть решение, в очень высоком темпе. А дней через двадцать приходит акт о фронтовых испытаниях туполевского бомбардировщика — объемистая прошнурованная книга с грифом «Совершенно секретно». Много подписей летчиков, инженеров, командиров полка и дивизии. А сверху: «Утверждаю. Генерал-майор авиации М. Громов». Оценка самолета очень высокая.

Примерно часов в пять-шесть вечера меня вызвали к Сталину. Вхожу в кабинет. Сталин один. На длинном столе, покрытом синим сукном, лежит экземпляр акта испытаний Ту-2.

— Оказывается, хвалят машину. Вы читали?

— Да, читал. Зря сняли самолет с производства. И сколько я упреков от вас получил.

— И все-таки вы неправильно поступили, — вдруг сказал Сталин.

— В чем?

— Вы должны были жаловаться на меня в ЦК.

Сказал и пошел дальше по кабинету, попыхивая трубкой. Это не было шуткой с его стороны. Он говорил вполне серьезно и для того момента, может быть, искренне.

Я промолчал. Никому из нас в голову не могло прийти писать на Сталина в ЦК. В лучшем случае над этим посмеялись бы.

После паузы я заметил:

— На месте эвакуированного завода сейчас восстанавливается завод по производству бомбардировщиков. Это предприятие, конечно, не такое крупное, как в Сибири, но наладить выпуск Ту-2 можно.

Сталин отозвался:

— Хорошо, готовьте решение.

Туполевский бомбардировщик начали выпускать. За годы войны удалось сделать около 800 машин.

Со Сталиным можно было спорить, как я уже говорил, по практическим вопросам хозяйственной деятельности, доказывать нецелесообразность того или иного мероприятия, даже предложенного им, и спорить настойчиво. Но бывало, что все попытки, как в истории с туполевским бомбардировщиком, что-то доказать Сталину оказывались безрезультатными.

— Это мы уже слышали, — говорил он, и переубедить его оказывалось невозможным.

Можно привести и такой пример. Самолет С. В. Ильюшина — штурмовик Ил-2 ставился в серийное производство на одном из заводов. Сталин предложил перевести на этот завод и опытно-конструкторское бюро Ильюшина, которое находилось в Москве. Мотив: освоение и налаживание серии при этом будет проходить значительно быстрее, возникающие трудности конструкторы тут же устранят. Я возражал, подчеркивая, что ОКБ — сложный организм, очень много людей, свое опытное производство и т. д. Переброска стольких сил в другой город может ослабить производство, часть конструкторов просто потеряем. Освоение серийных самолетов это вряд ли ускорит, а вот создание новых, точно, задержит. Ведь когда опытная машина идет в заводском варианте, конструкторы работают уже над следующей. На завод для освоения посылается группа во главе с заместителем главного конструктора, она и решает все вопросы. В необходимых случаях вызывают главного конструктора. А как быть, если самолет ставят в производство сразу на двух или нескольких заводах? Тогда опять переводить?

Сталин ссылаясь на пример моторостроительных опытно-конструкторских бюро: они все находятся при моторостроительных заводах, в разных местах страны, и это полезно для дела. Действительно, сложилось так, что ОКБ мотористов располагались

на заводах, хотя им и не подчинялись. Это обуславливалось в основном технико-производственными причинами. Опытное моторостроение, как и серийное, нуждалось в специальном станочном оборудовании, причем разном для двигателей водяного и воздушного охлаждения⁸, так как они конструктивно принципиально отличны. ОКБ самолетчиков находились, главным образом, в Москве, что имело много плюсов.

Сталин настоял на своем. Решение о переводе ОКБ Ильюшина состоялось. Издали соответствующий приказ по наркомату. Но, по-честному, за его исполнением никто не следил. Потому что выполнить этот приказ — значило «развалить» конструкторское бюро. Не могу сказать, знал ли об этом Сталин. С. В. Ильюшин выезжал на этот завод, как ездил он и на другие заводы, особенно эвакуированные. Но ОКБ продолжало быть в Москве.

В ходе войны, когда потребность фронта в самолетах еще не удовлетворялась, Сталин предложил передать все станочное оборудование опытно-конструкторских бюро заводам. Снова я возражал, убеждал, что, во-первых, оборудования у конструкторов не так много, а во-вторых, они все время работают над модификацией самолетов, и станки им нужны. Сталин заявил твердо:

— Сейчас я серийщик, выпуск самолетов должен нарастать.

И решение состоялось, но, признаюсь, и его мы спустили на тормозах.

<...>

Как нарком авиационной промышленности, я состоял в Военном совете ВВС и поддерживал деловые контакты со многими прославленными авиационными военачальниками.

Бывая иногда в Ставке при обсуждении заданий авиации дальнего действия, я всегда восхищался выдержкой ее командующего генерала А. Е. Голованова, четкой аргументацией выдвигаемых им предложений. Вспоминаю, как однажды в кабинете Сталина возник разговор о необходимости бомбардировки немецких аэродромов, находившихся в Северной Норвегии. Гитлеровцы наносили оттуда удары по Мурманску, а также по арктическим коммуникациям, по которым шли морские конвои союзников. Сталин сказал, что надо разбомбить эти аэродромы, ослабить возможности противника в совершении этих акций. И тут же предложил Голованову использовать для этой цели наши тяжелые бомбардировщики Пе-8. Подумав, Александр Евгеньевич ответил, что это будет трудно сделать.

— Почему? — спросил Сталин.

— На севере нет подходящих аэродромов для этих самолетов. Длина взлетно-посадочных полос не подходит для тяжелых «петляковых».

— Нам нужно нанести очень мощные удары, — повторил Сталин, — а это лучше всего могут сделать наши Пе-8. Но Голованов настаивал на том, что это невозможно.

— Что вы предлагаете в таком случае? — рассердился Сталин.

— Нужно перебросить на север дивизию Ил-4. Им тоже будет тяжело, но с тех аэродромов эти самолеты уже взлетали.

Сталин остался недоволен, но принял предложение Голованова. По аэродромам противника в Северной Норвегии были нанесены неожиданные и точные удары. На какое-то время противник лишился части своих самолетов в этом районе и снизил боевую активность.

Только несколько позже я узнал, что А. Е. Голованов в первые дни войны лично водил на бомбежку один из полков дальней бомбардировочной авиации и бил немецкие танки где-то в районе Бреста. С августа 1941 года, вступив в командование дальней бомбардировочной дивизией, он стал выполнять непосредственные задания Ставки Верховного Главнокомандования.

<...>

В день получения Звезды Героя Социалистического Труда, а дело было в сентябре 1941 года, меня вызвали к Сталину. Награды снять не успел, а вернее, даже не подумал об этом. Время напряженное, поэтому настроение было вполне рабочее. Но Сталин, увидев меня и не имея особых причин для раздражения, моментально вспыл. Этот пыл вылился в такие выражения: «Нацепили всего на себя, может, вам только праздновать, а работать некогда». Я объяснил, что только час назад получил награду и потому так пришел. Сам Сталин никогда не носил орденов, и все, кто работал с ним близко, — секретари ЦК и наркоматы — тоже. Исключение представляли военные. Они придерживались устава.

<...>

