



А. С. ЯКОВЛЕВ

Цель жизни

<Фрагменты>

<...>

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, авиамоделлистов, собрали на Тушинском аэродроме... 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; невысокого роста, в сером коверкотовом однобортном пальто-макинтоше, такого же материала фуражке, в мягких шевровых сапогах.

Сталин и его спутники тепло с нами поздоровались, держались очень просто, и сразу же началась оживленная беседа с авиаспорсменами. Стал накрапывать дождь, и мы испугались, как бы не отменили программу. Но дождь вскоре прекратился, и показ всех видов авиационного спорта состоялся...

...Затем показали новые спортивные и учебные самолеты. Они, в том числе и наш УТ-2, взлетели один за другим и пошли в сторону деревни Павшино. Над Павшином на высоте 150–200 метров выстроились в одну линию, подошли к границе аэродрома, и тут

летчики сразу дали полный газ. Машины стали обгонять одна другую, резко прибавляя скорость. Раньше всех отстала учебная старушка У-2. Потом начали отставать другие машины. УТ-2 вырвалась вперед и первой промчалась над центром аэродрома.

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

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...

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.

<...>

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!

<...>

Сталин интересовался созданием бомбардировщика ДБ-3¹ конструктора Ильюшина. Этот самолет был построен в начале 1936 года. Первый полет состоялся в марте этого же года. Летные испытания проводил летчик-испытатель В. К. Коккинаки. А 1 Мая в числе других принимавших участие в воздушном параде самолетов был и ДБ-3. Проходя над Красной площадью, Коккинаки, пилотируя ДБ-3, сделал несколько мертвых петель. Это произвело очень сильное впечатление на всех, в том числе и на Сталина, как всегда во время парада находившегося на Мавзолее Ленина. Никто не предполагал, что на большом двухмоторном бомбардировщике можно проделывать фигуры высшего пилотажа.

На другой день, 2 мая, Ильюшина и Коккинаки вызвали в Кремль. Руководители партии и правительства поздравляли конструктора и летчика, подробно расспрашивали их о самолете. Тут же приняли решение о запуске машины в серийное производство.

Решающим обстоятельством запуска ДБ-3 в серию были, конечно, не мертвые петли над Красной площадью. Этот самолет имел скорость большую, чем самолет аналогичного назначения ДБ-2 Туполева, незадолго до того запущенный в серийное производство. Скорость ДБ-2—343 километра, а ДБ-3—403 километра.

Однако, несмотря на решение правительства, ДБ-3 строился медленными темпами. ДБ-3 делать не хотели, чтобы не мешать уже запущенному в серийное производство бомбардировщику ДБ-2. Это стало известно в ЦК. На завод приехали Ворошилов, Орджоникидзе и начальник Военно-Воздушных Сил Алкснис, которые устроили директору и руководителю партийной организации серьезный разнос. Особенно досталось директору завода. Его вскоре сняли с работы. После этого производство ДБ-3 развернулось полным ходом.

Для проверки дальности полета В. К. Коккинаки вместе со штурманом А. М. Бряндинским совершили на самолете ДБ-3 дальний беспосадочный перелет Москва — Баку — Москва. На следующий день Коккинаки был приглашен в Кремль, где доложил о подробностях перелета.

После этого перелета самолет ДБ-3, названный впоследствии ИЛ-4, твердо завоевал репутацию отличного дальнего бомбардировщика.

В 1936 году Владимир Коккинаки решил установить на ДБ-3 рекорд высоты полета с коммерческой нагрузкой в полтонны. Сообщил об этом наркому Орджоникидзе. Серго повел его к Сталину. Здесь Коккинаки изложил свой план.

— Ну что, разрешим Коккинаки слетать? — спросил Сталин у присутствовавших В. М. Молотова и К. Е. Ворошилова. Оба выразили согласие.

— А сделает? — спросил Сталин.

— Раз Коккинаки берется, значит, сделает, — сказал Климент Ефремович.

Полет состоялся, и международный рекорд, принадлежавший французскому пилоту Синьерину, был побит. Советский Союз только что вступил в Международную авиационную федерацию — ФАИ, и она зарегистрировала первый международный рекорд советского летчика.

В 1938 году В. К. Коккинаки со штурманом А. М. Бряндинским готовились на самолете Ильюшина к беспосадочному перелету на Дальний Восток.

В канун старта, 26 июня, Коккинаки пришел к Сталину.

— Ну, как дела?

Коккинаки развернул карту маршрута и показал прогноз погоды.

Сталин особенно интересовался маршрутом, спросил, далеко ли отстоит трасса от Якутска, и, напомнив, что маршрут проходит по ненаселенным местам, предложил при малейшей опасности немедленно прекратить полет.

<...>

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.

В первую очередь пострадали, как потом оказалось совершенно невинно, Герои Советского Союза Смушкевич и Рычагов, а также некоторые другие летчики — участники войны в Испании.

Арестовали и группу работников ЦАГИ во главе с начальником ЦАГИ Николаем Михайловичем Харламовым.

Большинство из них незадолго до этого в составе технической комиссии, возглавлявшейся Туполевым и Харламовым, побывали во Франции и в США, где, в частности, закупили лицензию на постройку в СССР всемирно известного пассажирского самолета «Дуглас».

В чем только их не обвиняли!

Аресты среди работников авиапромышленности и ВВС вызвали у досужих обывателей разные слухи. Например, о том, что истребитель «Мессершмитт» — советская конструкция и разработан перед войной у нас и что вредители продали его чертежи в Германию. Это, конечно, чепуха, но она долгое время имела хождение среди московских сплетников.

Многие неудачи тогда объяснялись вредительством. Обрушилось подгнившее деревянное перекрытие цеха на одном из самолетостроительных заводов — вредительство. Крошатся поршневые кольца авиационных двигателей моторного завода — вредительство. Гибель Чкалова 15 декабря 1938 года на истребителе Поликарпова И-180 — вредительство. За это поплатились начальник ГУАП Беляйкин, директор опытного завода, где был построен самолет И-180, Усачев и заместитель Поликарпова конструктор Томашевич.

Как же обстояло дело в действительности?

Производственные мощности наших авиазаводов, созданных за две первые пятилетки, обеспечивали массовый выпуск самолетов, моторов, приборов. Уровень авиапромышленности в целом был достаточно высок. Промышленность давала армии необходимое количество боевых самолетов. Но все дело в том, что самолеты эти были устаревшими, не такими, каких требовала война.

Если провести сравнение основных типов советских самолетов, находившихся в серийном производстве к началу второй мировой войны, то есть к 1939 году, с такими же немецкими, то это сравнение будет не в нашу пользу.

Истребители МиГ, Як, ЛаГГ, способные драться с новыми «мессерами», появились в опытных образцах лишь в 1940 году.

Сравнение бомбардировщиков СБ с Ю-88 также не в нашу пользу. По скорости, по бомбовой нагрузке немцы имели преимущество и в бомбардировочной авиации.

Советский пикирующий бомбардировщик Пе-2 появился у нас в опытных образцах, так же как и новые истребители, только в 1940 году.

Самолета взаимодействия с сухопутными войсками, подобного немецкому пикирующему бомбардировщику «Юнкерс-87», в воздушном флоте СССР практически вовсе не было.

В таком самолете у нас не видели необходимости. Когда в октябре 1939 года нам была предоставлена возможность не только ознакомиться, но и закупить немецкую авиатехнику, то горе-тактики категорически отвергли покупку Ю-87. «Зачем зря тратить деньги? Устаревший, тихоходный» — вот были их аргументы. А в первые же дни войны эти «устаревшие, тихоходные» машины принесли нам неисчислимы бедствия.

Наличие у немцев большого количества Ю-87 не привлекло внимания наших военных к этому типу самолета. Слепота в этом отношении поразительна.

Намного превосходящий во всех отношениях Ю-87 ильюшинский бронированный штурмовик Ил-2, который в 1939 году проходил летные испытания, встретил также прохладное отношение: недостаточна броня, мала скорость и т. д.

Удивительное пренебрежение к самолетам поля боя, самолетам взаимодействия с войсками — пехотой, танками, артиллерией — четко сформулировал нарком обороны в процитированном мною его выступлении на XVIII съезде ВКП(б) в марте 1939 года. Нарком

как о достижении доложил съезду, что выпуск легких бомбардировщиков, штурмовиков, разведчиков сокращен в два раза².

На тяжелых самолетах военный летчик А. Б. Юмашев и другие установили множество мировых рекордов грузоподъемности. Эти рекорды характеризовали наши тяжелые самолеты как самые грузоподъемные и произвели большое впечатление в авиационном мире. Однако задача бомбардировщика заключается не только в поднятии бомбового груза, но и в доставке его к цели — в этом смысл. Но для этого наши бомбардировщики были слишком тихоходны и дальность полета их была недостаточна.

Точно так же некоторые увлекались тогда хорошей маневренностью наших истребителей, считая это основным качеством. При этом упускали из виду основную задачу истребительного самолета. А она заключается прежде всего в том, чтобы догнать противника и затем его уничтожить. Для этого нужна не только маневренность, но в первую очередь скорость и мощное оружие. Ни того, ни другого у наших серийных истребителей выпуска 1937–1938 годов не было.

Тревога об отставании отечественной военной авиации в полной мере проявилась у нас уже к концу 1938 года.

<...>

В начале 1939 года правительством было созвано большое совещание. В Овальном зале Кремля собрали всех, кто проявил себя как авиационный конструктор или изобретатель, кто за последнее время вносил какие-нибудь 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 бомбардировщиков Пе-8. Сталин возражал: он считал, что нужно строить двухмоторные бомбардировщики Пе-2 и числом побольше. Филин настаивал, его поддержали 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.

<...>

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 начал расспрашивать 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 ББ³ 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 5 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.

<...>

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

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

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

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

— А как вы думаете, — спросил он, — почему англичане на истребителях «Спитфайр» ставят мелкокалиберные пулеметы, а не пушки?⁴

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

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

— Верно.

— У них ведь и двигателя такого нет?

— Нет.

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

— Знаком.

— Как вы расцениваете эту работу?

— Работа интересная и очень полезная.

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

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

— Вот подумайте над этим.

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

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

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

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

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

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

— Так как же, возьметесь за истребитель?

— Подумаю, товарищ Сталин.

— Ну хорошо, когда надумаете, позвоните. Не стесняйтесь... Желаю успеха. Жду звонка. И уже вдогонку сказал:

— А все-таки дураки англичане, что пренебрегают пушкой.

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

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

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

Александр Николаевич Поскребышев, секретарь Сталина, время от времени заходил в приемную и вызывал по списку при-

глашенных. Наконец настала и моя очередь. Я приготовился к разговору заранее, так как имел уже поручение Сталина подумать над возможностью постройки в нашем конструкторском бюро истребителя с мотором Климова.

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

Сталин спросил меня:

— Ну, как, надумали делать истребитель с двигателем Климова?

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

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

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

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

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

— Я понимаю, товарищ Сталин.

— Понимать мало. Надо машину сделать быстрее.

— А какой срок?

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

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

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

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

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

<...>

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

<...> Я не скрыл, что в нашей авиационной группе были разногласия. Наши военные руководители считали, что немцы обманывают нас, втирают очки, показывают старье. Что самолеты «Мессершмитт», «Юнкерс» и другие — это устаревшие, несовременные машины, а что с современной техникой нас не познакомили. Работники промышленности, наоборот, считали, что такие самолеты, как истребители «Мессершмитт», бомбардировщики «Юнкерс», — сегодняшней день немецкой военной авиации. Правда, и нас смущало то, что если это техника современная, то почему нам ее показывают. Однако мы твердо считали, что технику эту надо закупить и как следует изучить.

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

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

<...>

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

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

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

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

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

Именно тогда он сказал мне:

— Мы не знаем, кому верить.

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

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

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

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

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

— Уверен, товарищ Сталин, — ответил я.

— Я тоже так думаю, — сказал Сталин, — а он вот сомневается.

— Душно сегодня, — Ворошилов расстегнул ворот своего маршальского кителя и, уклоняясь от дальнейшей дискуссии, с улыбкой обратился к Сталину, кивая на меня:

— Вот ему хорошо, что с него возьмешь? Конструктор!

<...>

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

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

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

Тут мне вспомнился такой эпизод. Незадолго до того М. М. Каганович при обсуждении вопросов по ильюшинскому самолету выразился так: «У этого самолета надо переделать «мордочку»». Сталин прервал его: «У самолета не мордочка, а нос, а еще правильнее — носовая часть фюзеляжа. У самолета нет мордочки. Пусть нам лучше товарищ Ильюшин сам доложит».

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

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

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

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

— Я специалист-конструктор, а не руководящий работник.

— Это как раз и хорошо.

— Я еще очень молод.

— Это не препятствие, а преимущество...

<...>

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

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

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

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

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

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

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

По мере того как он читал, мое самочувствие ухудшалось. Это было письмо одного из конструкторов, в котором он просил разрешить ему осуществить разработанный им проект самолета с очень высокими боевыми качествами⁵. Конструктор писал, что не может рассчитывать на поддержку наркомата, где делом опытного самолетостроения руководит Яковлев, который, будучи конструктором и боясь конкуренции, не пропустит его проекта. Поэтому-де он и обращается непосредственно в ЦК.

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

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

Сталин кончил читать, не спеша, аккуратно сложил листки.

— Ну, что скажете?

Я был крайне расстроен, но сказал:

— Конструктор этот ко мне не обращался.

— Ну, а если бы обратился?

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

— А как проект, хороший?

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

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

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

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

— Думаю, что миллионов девять-десять.

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

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

Когда вопрос был решен, Сталин сказал мне:

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

Я уже был в дверях, когда услышал вдогонку:

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

Само собой разумеется, конструктору была оказана необходимая поддержка. К сожалению, несмотря на большие затраты, самолет у него не получился и при первом же полете разбился. При этом, пытаясь спасти машину, погиб один из лучших военных летчиков-испытателей Никашин⁶.

<...>

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

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

Сталина интересовало все: не продают ли нам немцы старье, есть ли у них тяжелые бомбардировщики, чьи истребители луч-

ше — немецкие или английские, как организована авиапромышленность, каковы взаимоотношения между немецкими ВВС — «Люфтваффе» и промышленностью и т. д.

<...>

От нас потребовали объяснений, как маскируются самолеты. Мы доложили, что бомбардировщики СБ выпускаются серебристой окраски, то есть никак не маскируются и очень заметны на фоне аэродрома сверху. Истребители окрашиваются сверху зеленой краской, а снизу голубой — это считается защитной окраской. Но зеленая краска делается в один цвет и сверху покрывается лаком, поэтому машина очень блестит и заметна не меньше, чем покрашенная алюминиевой краской.

Сталин подробно интересовался тем, как маскируются военные самолеты за границей. Услышав, что немцы, а также американцы и англичане покрывают свои самолеты трехцветным камуфляжем под окружающую окраску местности, он упрекнул нас в беспечности. В ходе совещания выяснилось, что один из институтов Наркомата обороны, разрабатывающий образцы маскировки, имеет несколько вариантов маскировочной окраски самолетов, но до сих пор не дал еще окончательного. Нас назвали безответственными бюрократами и приказали дать в трехдневный срок предложения о маскировке самолетов.

В установленный срок в нашем конструкторском бюро изготовили модели разных типов самолетов с маскировочной окраской (камуфляжем).

После обсуждения вопроса у наркома авиационной промышленности с участием представителей ВВС мы показали эти модели в Кремле. Образцы были утверждены, и руководителям Военно-Воздушных Сил вменялось в обязанность в самый короткий срок замаскировать все самолеты.

Вспомнился и такой случай.

Зимой 1940 года были выпущены новые скоростные истребители и бомбардировщики, и возникли большие затруднения с их зимней эксплуатацией. Обычно наши аэродромы не расчищались от снега, самолеты ставились на лыжи и по любому снежному покрову, без расчистки, взлетали после разгона на лыжах. Это устраивало до тех пор, пока машины были недостаточно скоростными; когда же скорость перевалила за 500 километров и стала подходить к 600 километрам в час, мы встретились с серьезными препятствиями. Новые самолеты имели убирающиеся шасси,

а производить уборку шасси вместе с лыжами было технически очень сложно. В полете шасси с лыжами никак не хотели убираться, а лыжи на больших скоростях отсасывало. Кроме того, лыжи создавали значительное аэродинамическое сопротивление. Все это ставило наши машины в невыгодное положение по сравнению с самолетами других стран, которые летали круглый год на колесах и поэтому не имели потери скорости.

При испытании обнаружилось, что наши истребители из-за лыж начали отставать по скорости; лыжи снимали несколько десятков километров.

Этот вопрос обсуждался в ЦК. Нас, конструкторов, и военных работников расспрашивали с пристрастием, почему немецкие самолеты летают без лыж, как обстоит дело в этом отношении в Северной Америке и Канаде, где зимой также бывает много снега. Мы отвечали, что в Америке самолеты круглый год летают на колесах. В северных районах США аэродромы расчищаются. В Канаде, где условия такие же, как у нас, военные аэродромы тоже расчищаются от снега, нельзя ли у нас расчищать аэродромы? Начальник Военно-Воздушных Сил П. Ф. Жигарев категорически отвергал такую возможность. Он считал, что расчищать огромное количество полевых аэродромов непосильно и настаивал на применении лыж⁷.

При этом от нас требовали, чтобы мы каким-то чудодейственным способом, не отказываясь от лыж, дали бы истребителям скорость, достаточную для борьбы с самолетами противника. Мы же доказывали, что лыжи неизбежно влекут большую потерю скорости и восполнить ее невозможно. Сталин согласился с нами.

Командованию ВВС предложили организовать очистку и укатку аэродромов, чтобы можно было летать в зимнее время на колесных шасси без лыж. С тех пор все наши аэродромы регулярно в зимнее время очищаются от снега.

<...>

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

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

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

В маленьком зальце особняка по стенам были развешаны схемы различных вариантов возможных налетов на Москву, карты размещения зенитных батарей вокруг города, а также аэродромов истребителей противовоздушной обороны. На стульях лежал большой фанерный щит с наколотой на нем картой московской зоны ПВО. В центре планшета — план Москвы, опоясанной несколькими кольцами разного цвета, изображавшими систему ближней и дальней противовоздушной обороны. На плане города было нанесено также расположение зенитных батарей и аэростатов заграждения. На учении присутствовали главком ВВС П. Ф. Жигарев, его заместитель И. Ф. Петров и еще несколько генералов, фамилии которых я, к сожалению, теперь уже не помню.

Докладывали командующий противовоздушной обороной генерал-майор Громадин и командующий истребительной авиацией ПВО полковник Климов.

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

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

— Не знаю, может быть, так и надо...

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

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

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

И в кабинете Сталин опять сказал:

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

— Людей нет, кому поручишь... Людей не хватает...

Когда Сталин заговорил о людях, Дементьев шепнул мне:

— Давай попросим за Баландина.

Я кивнул ему, и мы воспользовались паузой в разговоре.

— Товарищ Сталин, вот уже больше месяца, как арестован наш замнаркома по двигателям Баландин. Мы не знаем, за что он сидит, но не представляем себе, чтобы он был врагом. Он нужен в наркомате, — руководство двигателестроением очень ослаблено. Просим вас рассмотреть это дело.

— Да, сидит уже дней сорок, а никаких показаний не дает. Может быть, за ним и нет ничего... Очень возможно... И так бывает... — ответил Сталин.

На другой день Василий Петрович Баландин, осунувшийся, остриженный наголо, уже занял свой кабинет в наркомате и продолжал работу, как будто с ним ничего и не случилось...

А через несколько дней Сталин спросил:

— Ну, как Баландин?

— Работает, товарищ Сталин, как ни в чем не бывало.

— Да, зря посадили.

По-видимому, Сталин прочел в моем взгляде недоумение — как же можно сажать в тюрьму невинных людей?! — и без всяких расспросов с моей стороны сказал:

— Да, вот так и бывает. Толковый человек, хорошо работает, ему завидуют, под него подкапываются. А если он к тому же человек смелый, говорит то, что думает, — вызывает недовольство и привлекает к себе внимание подозрительных чекистов, которые сами дела не знают, но охотно пользуются всякими слухами и сплетнями... Ежов мерзавец! Разложившийся человек. Звонишь к нему в наркомат — говорят: уехал в ЦК. Звонишь в ЦК — говорят: уехал на работу. Посылаешь к нему на дом — оказывается, лежит на кровати мертвецки пьяный. Многих невинных погубил. Мы его за это расстреляли.

После таких слов создавалось впечатление, что беззакония творятся за спиной Сталина. Но в то же время другие факты вызвали противоположные мысли. Мог ли, скажем, Сталин не знать о том, что творил Берия?

<...>

В связи с огромным размахом работ и необходимостью решить вопросы организации завода мне очень мало приходилось заниматься Яками. Но коллектив московского завода самым

энергичным образом продолжал свою работу по истребителям Як-7. Общезаводские механический и заготовительный цехи стали работать на два потока, которые шли в двух сборочных цехах: один цех готовил ЛаГГи, другой цех — Яки. Параллельный и одновременный выпуск двух различных типов машин усложнял производство, но так работать нам пришлось недолго.

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

— Яки и ЛаГГи близки по своим летным качествам, но летчикам больше нравятся Яки⁸, — сказал он. — Яки более маневренны и не страдают некоторыми дефектами, обнаруженными на фронте у самолета ЛаГГ-3. Документ по этому вопросу получите на днях, а сейчас немедленно приступайте к перестройке производства.

Откровенно говоря, я был очень смущен. Со стороны могло показаться, что я приехал сюда проталкивать свою машину и что это по моей инициативе снимают машину Лавочкина с производства. На самом же деле для меня самого перевод завода полностью на выпуск Яков был совершенной неожиданностью.

<...> С гордостью вспоминаю, что уже через три недели после прибытия эшелонов нашего завода начался регулярный выпуск самолетов на новом месте, а еще через три месяца мы не только восстановили, но и значительно увеличили выпуск по сравнению с московским. А через одиннадцать месяцев самолетов выходило в семь с половиной раз больше, чем до эвакуации...

<...>

При первой же встрече после моего возвращения в Москву из Сибири Сергей Владимирович Ильюшин рассказал о своем последнем разговоре со Сталиным. В начале февраля Сталин вызвал его вместе с наркомом.

Только они вошли в кабинет, как Сталин с места обратился к Ильюшину:

— А ведь вы были правы.

— В чем, товарищ Сталин? — удивился Ильюшин.

— А как же, это мы вас сбили с толку. Вы сделали двухместный штурмовик Ил-2, а мы, не разобравшись как следует, по настоя-

нию некоторых легкомысленных советчиков заставили переделать его в одноместный. Истребителей у нас мало, а одноместные штурмовики требуют прикрытия и несут очень большие потери. Вот несколько двухместных показали себя хорошо, они себя обороняют. Нужно немедленно вернуться к двухместной машине. Только с одним условием — чтобы их выпускалось не меньше.

— Трудновато будет, товарищ Сталин, — сказал Ильюшин.

— Делайте что хотите, но выполните это условие обязательно, — сказал Сталин...

...Ильюшин попросил на размышление три дня.

Через три дня его опять вызвал Сталин. Ильюшин принес к нему прямо в кабинет чертеж и доложил о том, что найдено весьма удачное решение — почти без всяких переделок и без потерь для количественного выпуска машин на серийных заводах — можно восстановить вторую кабину стрелка-радиста и поставить пулемет для обстрела назад⁹. Он обещал первую такую машину подготовить к 1 марта, а вторую — к 10 марта.

Сталин очень обрадовался. Тут же, еще до проверки в полете этой машины, было принято решение о запуске ее в серийное производство.

С тех пор на протяжении всей войны штурмовики выпускались в двухместном варианте. Потери их в воздушных боях резко снизились.

За недооценку и просчеты по самолету Ил-2 Сталин упрекал некоторых авиаторов, критиковал их за отсутствие инициативы, свежих мыслей. Он выговаривал им:

— А что с вас взять! Военные всего мира такие — держатся за рутину, за «проверенное», боятся нового.

— Знаете ли вы, — сказал он однажды, — что не кто иной, как руководители нашего военного ведомства, были против введения в армии автоматов и упорно держались за винтовку образца 1891 года? Вы не верите, улыбаетесь, а это факт, и мне пришлось перед войной упорно воевать с маршалом Куликом по этому вопросу. Так и в авиации — боятся нового. Чего стоит одна история со штурмовиком Ильюшина.

Между прочим, однажды Сталин сказал по адресу одного из руководителей ВВС:

— Увеличение числа звездочек на погонах ему ума не прибавило.

<...>

Мы вошли в тот момент, когда Сталин, стоя, зачитывал сообщение Совинформбюро «В последний час» о взятии Харькова. Он редактировал текст сообщения, читая его вслух, и тут же вносил поправки толстым синим карандашом. Наконец, внеся все исправления, прочел снова сообщение и сказал:

— Ну, так будет хорошо!

И передал окончательный текст Щербакову, который унес его для перепечатки и сообщения по радио.

После этого Сталин прочел вслух письмо конструктора Н. Н. Поликарпова, в котором тот докладывал о новом быстроходном истребителе, проходившем заводские испытания и показавшем большую скорость.

Он спросил:

— Что знаете об этой машине? Я отвечаю:

— Хорошая машина, скорость действительно большая. Сталин сразу же:

— Вы бросьте свою корпоративную мораль. Не хотите обидеть конструктора — хорошо отзываетесь! Как беспристрастно?

Мы с наркомом постарались объективно оценить машину и дать ей возможно более исчерпывающую характеристику. Но так как самолет прошел только часть заводских летных испытаний, дать окончательное заключение было невозможно¹⁰.

Между прочим, Сталин заинтересовался дальностью полета этого истребителя, заметив, что одна скорость без необходимой дальности еще мало о чем говорит. Мы назвали цифру дальности.

— Проверено в полете?

— Нет, дальность еще не проверена в полете. Это расчетные данные.

— Я словам не верю. Сперва проверьте в полете дальность, а потом будем решать, как быть с этой машиной. Сейчас решать рано.

И отложил письмо Поликарпова в сторону.

Затем он задал вопрос о моторе М-82 — мощном двигателе воздушного охлаждения конструкции Швецова. Сталин и раньше неоднократно говорил, что нужно выпускать больше этих моторов, а теперь спросил, почему задерживается их освоение в серийном производстве. Серийный завод действительно испытывал большие трудности с освоением мотора М-82, и выпуск его сильно задерживался.

Нарком стал приводить ряд причин, объясняющих задержки.

Сталин вспылал:

— Почему вовремя не докладываете о своих затруднениях? Если не можете сами их ликвидировать или решить, нужно докладывать. Мы не отказываемся помочь, но своевременно докладывайте о затруднениях, если не можете сами справиться.

Нарком несколько раз пытался оправдаться:

— Товарищ Сталин...

Сталин не слушал и продолжал:

— А вы вместо того, чтобы вовремя доложить, скрываете затруднения, чем наносите большой вред делу... Нарком опять:

— Товарищ Сталин... Тогда Сталин вскипел:

— Какой я вам товарищ?! Я вам не товарищ, я что обещаю, то и делаю, а вы меня обманываете, значит, вы не товарищ! Давайте скорее моторы, тогда будем товарищами!

Последние слова были уже сказаны смягченным тоном.

— Будут моторы, — ответил нарком, обрадованный, что гроза миновала...

<...> Потом нарком поставил вопрос о запуске в серийное производство туполевского фронтового пикирующего бомбардировщика Ту-2, который успешно прошел государственные испытания.

— Пускать в серию новую машину сейчас, во время войны, — это авантюра, — сказал Сталин. — Вот через некоторое время подтянемся с количеством по другим самолетам, тогда и к этому вопросу вернемся.

Мы продолжали настаивать на необходимости запуска Ту-2, так как по своим боевым качествам он был выше Пе-2 и Ил-4. Но Сталин был непреклонен.

— В принципе я — за, но пока подождем.

(Действительно, к вопросу о производстве Ту-2 позже, когда наше военное положение стало еще лучше, вернулись, и в 1944 году самолеты Ту-2 начали появляться на фронте.)

Затем Сталин заговорил о выпуске истребителей Як-9 с тяжелыми пушками калибра 37 миллиметров. Эта машина в опытном экземпляре прошла государственные испытания. Сталин сильно ругал нас за то, что еще не налажен серийный выпуск машин.

Он потребовал также выпуска самолета Як-9Д с дальностью полета 1400 километров, который в опытном образце тоже прошел испытания. Об этом военные уже доложили правительству, но серийный выпуск машины задерживался.

Нам предложили срочно представить проект решения Государственного комитета обороны о серийном выпуске в самые сжатые

сроки истребителей Як-9Т с 37-миллиметровыми пушками и истребителей Як-9Д увеличенной дальности.

Дальность полета истребителей, в частности Ла-5 и Як-9, стала предметом разговора при обсуждении в ЦК любого авиационного вопроса. О чем бы ни говорили, непременно в конце концов переходили на дальность. Объяснялось это тем, что Верховное главнокомандование планировало крупное наступление летом 1943 года и быстрое продвижение наземных войск необходимо было прикрывать с воздуха истребителями. Мы не могли вслед за сухопутными войсками, теснящими и отгоняющими врага, сразу строить аэродромы, поэтому увеличение дальности стало проблемой номер один.

В один из мартовских дней 1943 года вызвали в Кремль по вопросу о двигателе Климова ВК-107, а разговор опять зашел о дальности полетов истребителей.

Мы доложили о том, что конструктор Лавочкин выпустил новую модификацию самолета Ла-5 с мотором М-71 — мощным двигателем воздушного охлаждения конструктора Швецова — и что самолет показал при этом хорошие летные качества.

Сталин обрадовался, стал подробно расспрашивать о данных машины, но заметил:

— Скажите Лавочкину, что дальность его самолета мала. Нам нужно, чтобы она была не меньше тысячи километров...

Тут же он перешел к сравнению наших истребителей с английским «Спитфайром» и американским «Айробра». При этом он заметил, что фирменные данные заграничных машин преувеличиваются.

Когда он назвал данные самолета «Спитфайр», я, полагая, что он имеет в виду «Спитфайр» — разведчик, дальность которого превышала 2 тысячи километров, сказал, что этот самолет не имеет стрелкового оружия, он не истребитель, а разведчик.

На это Сталин возразил:

— Что вы ерунду говорите? Что я ребенок, что ли? Я говорю об истребителе, а не о разведчике. «Спитфайр» имеет большую дальность, чем наши истребители, и нам нужно обязательно подтянуться в этом деле...

Я обещал принять все меры, в частности, к увеличению до 1200 километров дальности истребителей с тяжелыми пушками.

<...>

Действительно, наша техника была хорошей. Но нам пришлось пережить с этой техникой одну общую и для авиации, и для танковых войск, и для артиллерии болезнь — эпидемию «улучшений».

Отработанную, принятую на вооружение и налаженную в массовом производстве машину принимались «улучшать», внося «непринципиальные» конструктивные изменения, технологические «улучшения», «усовершенствования», «повышающие» боееспособность и т. п. И эти мелкие, казалось бы действительно непринципиальные, изменения, но вносимые неорганизованно и в больших количествах, стали настоящим бичом.

Не будет ошибкой сказать, что не было почти ни одной боевой машины, которую бы так или иначе под тем или иным предлогом не пытались улучшить. И все это с самыми благими намерениями — дать фронту лучшее. Вначале на это как-то не обращали внимания, а спохватились лишь после того, как выяснились пагубные последствия проводимых наспех, без достаточной проверки, а часто и неоправданных «улучшений».

Таких примеров сколько угодно было и у нас в авиации, но мне особенно запомнился очень показательный случай с танками КВ, когда они в самый разгар ответственных боев под Харьковом вышли из строя.

При разборе этого вопроса вызвали в Кремль и нас с наркомом.

В ГКО были получены с фронта сведения, что танк КВ, в свое время всесторонне испытанный, потерял свои боевые качества. Оказалось, что его сильно перетяжелили, и он стал ненадежен.

Сталин потребовал объяснения у танкистов и прежде всего спросил:

— А где конструктор Котин?

Ему ответили, что Котин вылетел на фронт как раз по этому вопросу и занимается доводкой танка.

Выяснилось, что военные предъявили ряд необоснованных требований по «улучшению» танка, а конструктор по мягкости характера пошел на удовлетворение этих требований.

Сталин был очень рассержен и бросил танкистам серьезные обвинения в безответственности. Он сказал:

— Улучшать боевые машины нужно с умом. Нельзя односторонне, не учитывая всего комплекса боевых качеств, увеличивать толщину брони, добавлять горючего, забывая о том, что вес танка увеличился, а двигатель остался тот же самый. В результате перетяжеления двигатель оказался перегруженным, перенапря-

женным. Надежность машины уменьшилась, танк потерял проходимость и маневренные качества... И конструктору передайте, что нельзя быть таким мягкотелым. Конструктор не должен идти на поводу у всех, он в первую очередь отвечает за машины, и если предъявляются неосновательные, безответственные требования, должен протестовать.

Танкисты не могли дать сколько-нибудь вразумительных объяснений, и, поскольку Котин отсутствовал, на этом разговор о КВ закончили.

Отпустив генералов-танкистов, Сталин обратился к нам:

— Вы думаете, это вас не касается? Я ведь знаю, что вы тоже любите «улучшать» самолеты и моторы, охотно выполняете всякие безответственные требования, прислушиваетесь к обывательским разговорам. Советчиков много, а спросим с вас.

Он погрозил пальцем:

— Запомните: конструктор должен быть твердым, должен защищать свою машину от безответственных советчиков. Сделать хорошую машину трудно, испортить очень просто. А спрашивать будем с конструктора!

<...>

Насыщенность истребителями в то время стала уже достаточной, но они были распылены на фронте огромной протяженности. В этих условиях встал вопрос о создании крупных ударных соединений истребителей для решения целевых оперативных заданий Ставки...

<...> Сталин начал с того, что истребителей у нас с каждым днем выпускается все больше, поэтому нужно подумать о более эффективном их применении.

— Наша истребительная авиация, — сказал он, — разбросана по отдельным фронтам и не может быть использована концентрированно, как ударная сила, для решения самостоятельных задач, как, например, завоевание господства в воздухе на том или другом участке фронта. Пока что наши истребители в основном взаимодействуют с наземными войсками и самостоятельного значения не имеют. Силы истребительной авиации распылены. А что могут дать собранные в кулак и целеустремленно использованные истребители, показало Кубанское воздушное сражение. Пока у нас не хватало истребителей, мы не могли и думать на эту тему, а теперь можно поговорить.

Сталин предложил создать несколько специализированных истребительных корпусов, подчиненных Главному командованию,

с тем чтобы использовать эти части для массированных ударов против вражеской авиации, для завоевания господства в воздухе на решающих участках фронта. Все присутствующие единодушно согласились с этим предложением.

После оживленного обсуждения были решены также вопросы о количестве формируемых корпусов, о вооружении их теми или иными типами истребителей и о распределении их на основных направлениях фронта.

Почти все кандидатуры командиров корпусов Сталин называл сам, и после короткого обсуждения их деловых характеристик они были утверждены...

<...> — Некоторые наши военные, — говорил Сталин, — любят кружки ставить на картах и передвигать флажки, отмечать продвижение войск, составлять оперативные планы, считая, что этим ограничивается деятельность военного руководителя. А грош цена этим оперативным планам, если не организованы люди и техника. Современный командир должен быть прежде всего организатором людей и боевой техники, и не только организатором, но и смелым новатором, применять новые методы тактики, знать новое оружие. А некоторые, как показал опыт, не любят нового, свежего, непроверенного и со времен Кира Персидского ходят по проторенной дорожке. Сейчас у такого командира ничего не получится. Так воевать сейчас нельзя.

<...>

На одном из совещаний у Сталина при обсуждении вопросов работы авиационной промышленности было рассмотрено предложение наркома А. И. Шахурина о серийном производстве захваченного нашими войсками трофейного реактивного истребителя «Мессершмитт-262». В ходе обсуждения Сталин спросил, знаком ли я с этим самолетом и каково мое мнение.

Я ответил, что самолет Me-262 знаю, но возражаю против запуска его у нас в серию, потому что это плохой самолет, сложный в управлении и неустойчивый в полете, потерпевший ряд катастроф в Германии. Если он поступит у нас на вооружение, то отпугнет наших летчиков от реактивной авиации. Они быстро убедятся на собственном опыте, что это самолет опасный и к тому же обладает плохими взлетно-посадочными свойствами.

Я заметил также, что если будем копировать «Мессершмитт», то все внимание и ресурсы будут мобилизованы на эту машину

и мы нанесем большой ущерб работе над отечественными реактивными самолетами.

Наконец, нужно было учесть, что у наших конструкторов по реактивным самолетам дела шли успешно. Артем Микоян работал над двухмоторным истребителем МиГ-9. Мы построили одномоторный истребитель Як-15, в октябре 1945 года он был уже на аэродроме, делал пробежки и подлеты. Мы собирались отправить его в ЦАГИ продуть в натурной аэродинамической трубе и после этого начать полеты. Микоян тоже обещал вылететь весной. Причем наши самолеты были легче по весу, проще в управлении, лучше по летным качествам и надежнее немецких. Их можно было гораздо быстрее освоить в серийном производстве...

<...> В результате обмена мнениями в правительстве предложение о копировании Me-262 было отклонено.

Насчет истребителей Як-15 и МиГ-9 на том же заседании Сталин сказал:

— Если не подведете, сделаете машины в срок — пустим их на тушинском параде.

Так решался вопрос о развитии реактивной авиации в нашей стране собственными путями.

<...>

Я заметил в Сталине такую особенность: если дела на фронте хороши — он сердит, требователен и суров; когда неприятности — шутит, смеется, становится покладистым. В первые месяцы войны мы находились под впечатлением неудач, наши войска отступали, всем было очень тяжело. Сталин никогда не показывал вида, что и ему тяжело. Я никогда не замечал у него растерянности, наоборот, казалось, что настроение у него бодрое, отношение к людям терпимое. Он понимал, видимо, что в такие моменты людей нужно поддержать, подбодрить.

<...>

Прочитав однажды документ, составленный одним военным, Сталин сказал:

— Вот безграмотный человек! А попробуй упрекнуть — сейчас начнет свою неграмотность объяснять рабоче-крестьянским происхождением. Это некультурность и неряшливость. Особенно в оборонном деле недопустимо рабочим и крестьянским происхождением объяснять недостатки своего образования, свою техническую неподготовленность, незнание дела. Враги нам скидки на социальное происхождение не сделают. Именно потому, что мы

рабочие и крестьяне, мы должны быть всесторонне и безукоризненно подготовлены по всем вопросам не хуже врага.

Часто, сам хорошо зная данный вопрос, Сталин вместе с тем требовал у докладчика подробностей, желая проверить его подготовленность и осведомленность в докладываемом деле.

Однажды, когда мне хотелось доложить один технический вопрос доходчивее, понятнее, он сказал:

— А ну-ка ещё попроще, еще популярнее.

Потом опять:

— А ещё понятнее нельзя? И через некоторое время?

— Ну, а ещё? — И засмеялся.

Только тогда я понял, что переусердствовал.

<...>

Сталин не мог спокойно относиться к фактам безразличного отношения командиров к нуждам бойцов. Однажды, выслушав доклады нескольких высших командиров, прибывших с фронта, и узнав о плохом подвозе питания и обмундирования для солдат, Сталин вспылил и с возмущением сказал:

— Стыдно! Вы — коммунисты! Смотрите, — он кивнул на висевшие у него в кабинете портреты Суворова и Кутузова, — дворяне, помещики Кутузов, Суворов проявляли больше заботы о своих солдатах, больше знали своего солдата, больше любили его, чем вы, советские командиры-коммунисты.

Еще во время войны с белофиннами мне довелось слышать разговор о снабжении войск продовольствием. В ту зиму стояли необычно сильные морозы. Сталин возмущался:

— Посылают на фронт белый хлеб, колбасу, икру. Кому это нужно? Все померзло, превратилось в камень. Забыли о простых русских сухарях, известных еще со времен Петра. Удобная пища для солдата в любом походе: и в жару и в холод.

<...>

В первые годы знакомства Сталин интересовался моим чтением, рекомендовал книги, которые следовало бы перечитать.

Однажды речь коснулась работников, не совсем хорошо себя проявивших, и Сталин вскользь заметил:

— Вот еще Мильтиад и Фемистокл из Замоскворечья! Я не понял и задал вопрос:

— Почему из Замоскворивья?

— А вы не знаете, кто были Мильтиад и Фемистокл?

— Полководцы в Древней Греции.

— А чем они отличались?

— В битвах каких-то... А чем, точно не знаю.

Сталин достал из книжного шкафа том энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона, отыскал статью «Фемистокл», указал пальцем нужное место.

— Читайте вслух, — сказал он.

Я прочитал фразу, относящуюся к Фемистоклу:

«После Марафонской битвы он, как говорили, не спал по ночам и на вопрос друзей отвечал, что “слава Мильтиада не дает ему спать”».

— Как известно, оба они кончили печально, — заметил Сталин. — Так и наши доморощенные, замоскворецкие, — завидуют один другому, а дело страдает.

<...>

