

Герой Социалистического Труда  
Яковлев Александр Сергеевич

## Рассказы конструктора

**Издание:** Яковлев А. С. Рассказы конструктора. — М.: Воениздат МВС СССР, 1950.

**Книга на сайте:**

**Иллюстрации:** нет

**OCR, правка:** Андрей Мятишкин (amyatishkin@mail.ru)

[1] Так обозначены страницы. Номер страницы предшествует странице.

Яковлев А. С. **Рассказы конструктора**. — М.: Воениздат МВС СССР, 1950. — 96 с. — (Библиотека солдата). Цена 1 р. 25 к.

**Аннотация издательства:** Самолёты, носящие наименование «Як», широко известны в нашей стране. Их хорошо знают советские летчики, все советские люди. Крепко били Яки воздушного врага на фронтах Великой Отечественной войны. Як — это первые две буквы фамилии авиаконструктора Яковлева. Конструкторскую работу Александр Сергеевич Яковлев начал в 1923 году, в кружке авиамоделизма. Он страстно любит это дело. Вслед за моделями ему удалось построить планёр, потом самолёт... За два с половиной десятилетия тов. Яковлевым создано несколько десятков самолётов — спортивных, учебных, боевых. Як — основной советский истребитель в годы Великой Отечественной войны. Летчики, прежде чем сесть за штурвал боевого самолета, проходят через учебно-тренировочные машины Яковлева. Генерал-полковник инженерно-авиационной службы Александр Сергеевич Яковлев — пионер отечественной реактивной авиации. За достигнутые успехи в оснащении советского Военно-Воздушного Флота совершенными машинами правительством присвоило А. С. Яковлеву звание Героя Социалистического Труда, он кавалер многих орденов и имеет 6 Сталинских премий. Неутомимый конструктор продолжает плодотворно трудиться на благо нашей великой Родины. О своей жизни и работе тов. Яковлев делится с читателями в книге «Рассказы конструктора». Она представляет собой значительно переработанное и дополненное издание книги «Рассказы из жизни». А. С. Яковлев доводит рассказ до Великой Отечественной войны. Все сделанное им в суровые для Родины военные годы и в период послевоенного строительства коммунизма составит новую книгу.

1	От издательства.....	2
2	Ходынское поле.....	2
3	Воспитатели.....	3
4	Друзья воздушного флота.....	5
5	Подмастерье в авиации.....	7
6	На планёрных состязаниях.....	8
7	Планёр школьников.....	10
8	Воздушная мотоциклетка.....	11
9	Академия.....	13
10	Авария.....	14
11	Кроватная мастерская.....	16
12	На Тушинском аэродроме.....	17
13	«Южный санаторий».....	18
14	Конструкторское бюро.....	18
15	Люди и работа.....	19
16	Рождение самолёта.....	20
17	«Наш красавец».....	21
18	На Красной площади.....	22
19	Высокая награда.....	23
20	Друзья-товарищи.....	25
21	Старшие.....	26
22	Ильюшин.....	26
23	Лётчики-испытатели.....	28
24	О великом и простом человеке.....	30
25	Мечтать, творить!.....	34

## СОДЕРЖАНИЕ

Ходыньское поле [5]
Воспитатели [8]
Друзья воздушного флота [13]
Подмастерье в авиации [17]
На планёрных состязаниях [21]
Планёр школьников [24]
Воздушная мотоциклетка [28]
Академия [32]
Авария [35]
Кроватная мастерская [41]
На Тишинском аэродроме [45]
«Южный санаторий» [48]
Конструкторское бюро [49]
Люди и работа [50]
Рождение самолёта [52]
«Наш красавец» [57]
На Красной площади [59]
Высокая награда [61]
Друзья-товарищи [66]
Старшие [69]
Ильюшин [70]
Лётчики-испытатели [75]
О великом и простом человеке [81]
Мечтать, творить! [91]

## От издательства

Самолёты, носящие наименование «Як», широко известны в нашей стране. Их хорошо знают советские летчики, все советские люди. Крепко били Яки воздушного врага на фронтах Великой Отечественной войны.

Як — это первые две буквы фамилии авиаконструктора Яковлева.

Конструкторскую работу Александр Сергеевич Яковлев начал в 1923 году, в кружке авиамоделизма. Он страстно любит это дело. Вслед за моделями ему удалось построить планёр, потом самолёт... За два с половиной десятилетия тов. Яковлевым создано несколько десятков самолётов — спортивных, учебных, боевых. Як — основной советский истребитель в годы Великой Отечественной войны.

Летчики, прежде чем сесть за штурвал боевого самолета, проходят через учебно-тренировочные машины Яковлева.

Генерал-полковник инженерно-авиационной службы Александр Сергеевич Яковлев — пионер отечественной реактивной авиации.

За достигнутые успехи в оснащении советского Военно-Воздушного Флота совершенными машинами правительство присвоило А. С. Яковлеву звание Героя Социалистического Труда, он кавалер многих орденов и имеет 6 Сталинских премий. Неутомимый конструктор продолжает плодотворно трудиться на благо нашей великой Родины. [4]

О своей жизни и работе тов. Яковлев делится с читателями в книге «Рассказы конструктора». Она представляет собой значительно переработанное и дополненное издание книги «Рассказы из жизни». А. С. Яковлев доводит рассказ до Великой Отечественной войны.

Все сделанное им в суровые для Родины военные годы и в период послевоенного строительства коммунизма составит новую книгу. [5]

## Ходыньское поле

В первый раз я увидел самолёт, когда мне было семь лет.

Вот как это произошло.

Однажды в воскресенье родители ушли в гости, а меня оставили на попечение бабушки. Бабушка меня любила и всегда старалась чем-нибудь побаловать. На этот раз она решила доставить мне совсем необычное удовольствие.

— Мы, Шурик, — сказала она, — пойдём с тобой на Ходынку — смотреть, как шары летают. Сгорая от нетерпения и любопытства, я быстро собрался в дорогу.

И вот мы с бабушкой, седой старушкой, одетой по-старомодному, во всё чёрное, едем в трамвае. Я верчусь, заглядываю в окно и всё время пристаю с расспросами, скоро ли приедем. Меня очень интересовало, какие бывают воздушные шары, как и куда они летят.

Наконец, мы добрались до Ходынского поля. Здесь и тогда, много лет назад, был аэродром. Он представлял большое неограждённое поле. Никакой охраны не существовало, и всем разрешалось свободно ходить по нему.

Было часов 6—7 вечера. [6]

На аэродроме собралось уже много людей, приехавших, как и мы, посмотреть, «как шары летают». Запрокинув голову, я долго разглядывал небо, разыскивая там шары. Но никаких шаров не было видно. Мне становилось скучно. Вдруг я услышал какой-то треск и шум. Что-то делалось на поле. Протиснувшись вперёд, увидел небольшой диковинный аппарат, похожий скорее на этажерку, но уж никак не на шар. Это был, как я потом узнал, аэроплан «Блерио». Аэроплан бежал по полю, страшно трещал, наводя панику на любопытных зрителей.

— Сейчас полетит! — закричали кругом.

Но аэроплан развернулся на земле в обратную сторону, пробежал в конец поля и там остановился. Через некоторое время он снова затрещал и побежал.

— Что же он не летит? — теребил я бабушку за руку.

— Вот сейчас обязательно полетит.

Но самолёт опять не взлетел. Несколько раз делал он пробежки, а от земли так и не оторвался.

Поздно вечером, усталый и разочарованный, вернулся я домой.

Это было моё первое знакомство с авиацией и с московским аэродромом.

В то время авиация у нас находилась в самом зачатке. Несмотря на то, что Россия является родиной авиации: Можайский построил свой самолёт еще в 1887 году, несмотря на то, что великий русский учёный математик и механик профессор Николай Егорович Жуковский впервые создал науку летания — аэродинамику самолёта, которая и по сей день является основой авиационной науки во всём мире, в России почти не было своих самолётов.

Царское правительство считало более спокойным закупать «проверенные» иностранные аэропланы, чем рисковать с «доморощенными самоучками», как презрительно называли тогда высокопоставленные чиновники зачинателей нашей отечественной авиации, знаменитых теперь учёных и конструкторов.

И капиталистам-предпринимателям невыгодно было возиться [7] с отечественными конструкторами и учеными, тратить деньги на науку и опыты. Они предпочитали выписывать из-за границы части французских аэропланов и собирать их на месте — коммерчески это было прибыльнее.

Тогда на заграничных самолётах-этажерках русские лётчики делали первые и часто неудачные полёты. Я был свидетелем одной из таких неудачных попыток, поэтому никакого восторга первое знакомство с авиацией во мне не вызвало. И я скоро забыл и про самолёты и про аэродром.

Конечно, в то время никто и не думал, что я стану конструктором самолётов. Только мать пророчила мне будущность инженера.

Потому ли, что я очень любил свою мать и находился целиком под её влиянием, или потому, что она верно поняла мои склонности, но с тех пор, как я себя помню, я тоже мечтал стать инженером. Свои игрушки — паровозики, вагоны, трамваи, заводные автомобили — я безжалостно разламывал, движимый непоборимым стремлением заглянуть внутрь, как они устроены. Крутить, завинчивать и отвинчивать что-нибудь было моей страстью. Отвёртки, плоскогубцы, кусачки — в то время предметы моих детских вожделений. Пределом наслаждения была возможность покрутить ручную дрель.

Когда мне исполнилось девять лет, я решил, что стану инженером-путейцем, буду строить железные дороги.

Вот что натолкнуло меня на это.

Мой дядя, инженер-путеец, взял меня на всё лето к себе в глухомань ветлужских лесов на постройку железной дороги Нижний-Новгород — Котельнич. Помню, в первый же день своего приезда туда я исчез из дому на несколько часов.

Родственники забеспокоились и начали меня разыскивать. Нашли только к вечеру. Я сидел на насыпи железнодорожного полотна и, забыв обо всём, с упоением смотрел, как рабочие прокладывают рельсы. Потом все привыкли к моим исчезновениям. А я наблюдал, как производят насыпи, укладывают рельсы, собирают мосты. Как много было в этом для меня, мальчишки, поэзии! [8]

И, наконец, однажды я увидел, как по новому железнодорожному пути проходил первый поезд.

Дядя чувствовал себя именинником: он стоял радостный и взволнованный. Поезд шёл тихо, осторожно. Машинист часто выглядывал из окна на путь. Около паровоза бежали рабочие.

А я стоял, как зачарованный, и с этого момента решил быть инженером-путейцем.

## Воспитатели

Мне исполнилось девять лет, когда мама подарила мне книгу «Робинзон Крузо». Эту книгу я прочитал много раз и сам мечтал быть Робинзоном.

Но что же можно делать Робинзону в городе? Жили мы в маленькой тесной квартире большого пятиэтажного дома. А дом стоял на углу Сухаревской площади, где в то время помещался громадный и

бестолковый рынок. С раннего утра и до поздней ночи на рынке стоял невероятный гомон: там торговались, кричали и часто поднимали драку. Во дворе нашего дома были склады муки, крупы, свежего и тухлого мяса. Вонь и грязь были здесь ужасающие. Два старых дуба под окном квартиры чахли и засыхали в этом неуютном и смрадном уголке.

Другое дело летом, когда я жил на даче. Тут можно было дать полную волю своему воображению. Тут я находил массу «необитаемых островов», с игрушечным ружьём охотился за «дикими зверьями», копал на огороде грядки, сажал цветы и овощи...

На даче у меня был свой столярный уголок. Мне купили столярные инструменты, и целыми часами я пилил, строгал, сколачивал. Здесь я научился обращаться с инструментами, приучился мастерить своими руками всякую всячину. Так зарождалась и крепла любовь к труду, и это принесло мне впоследствии громадную пользу.

Я с нетерпением ждал, когда мне, наконец, исполнится десять лет: знал, что тогда начну учиться в гимназии. [9]

Решено было отдать меня в мужскую казённую гимназию. Тут в первый раз пришлось мне столкнуться с настоящей жизнью. Признаться, рос я «маменькиным сыночком»: всюду и всегда ходил и ездил с мамой, отцом или бабушкой. А здесь чужие люди, учителя в зелёных мундирах, холодные, недоступные... Я буквально трепетал. И вот экзамен. В большом классе за партами сидят испуганные мальчики. Даётся задание. Учитель ходит по классу, заглядывает в тетради. От волнения у меня дрожат руки.

Я поступал в подготовительный класс, и нужно было сдавать экзамен по арифметике, русскому языку и закону божьему. Получил я две пятёрки и одну четвёрку. Казалось бы, всё хорошо, но в гимназию меня не приняли: нужно было иметь одни пятёрки. Детей дворян и государственных чиновников принимали и с четвёрками и с тройками. Мой отец не был ни дворянином, ни государственным чиновником, и одна четвёрка лишила меня права на место в казённой гимназии.

Первое столкновение с жизнью оказалось горьким и обидным.

Потом меня стали устраивать в частную гимназию, где не существовало таких жёстких правил. Туда я сдал экзамен с такими же отметками и был принят.

Гимназистом я пробыл недолго. Через два года произошла Великая Октябрьская революция. Гимназия стала советской школой.

В нашей школе были хорошие учителя, хорошие порядки, и любовь ко многим полезным вещам я получил именно там.

Никогда не забуду преподавателя математики Андрея Кузьмича. Суровый с виду и очень требовательный, он привил нам, ребятам, перешедший в привычку вкус к математическому порядку, к точности всех записей, выкладок, расчётов при решении задач. Эта привычка сохранилась у меня и до сих пор.

Особенно любили ребята учителя географии. Звали его Виктор Октавианович. Свой первый урок с нами он начал так: [10]

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

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

...В Новой Гвинее, на маленьком островке с высокими пальмами, жил в шалаше туземец Мапуи со своей семьёй. Как и другие жители острова, Мапуи занимался поисками жемчуга. Всю жизнь он мечтал о том, чтобы построить себе хороший дом и чтобы в доме обязательно были восьмиугольные часы. Несмотря на то, что во время сильных штормов островок заливался волнами, все постройки уносило, а жители спасались лишь на высоких деревьях, Мапуи и вся его семья только и мечтали о даме с восьмиугольными часами.

Однажды Мапуи нашёл большую жемчужину необычайной красоты. Теперь он был уверен, что за эту жемчужину ему построят дом. Но европеец, торговец жемчугами, взял у Мапуи жемчужину в уплату за небольшой долг и тут же за громадную сумму продал её другому торговцу. В тот день поднялся небывалый шторм. Погибли все постройки на острове, погибло и большинство людей. Мапуи оказался счастливым — он, жена и дочь остались живы.

Мать Мапуи, Каури, во время шторма прибило к другому островку. Там она увидела труп торговца и в кармане у него нашла замечательную жемчужину. С невероятными усилиями старуха добралась до своего острова. Жемчужина опять в руках Мапуи, и снова он и вся семья мечтают о доме с восьмиугольными часами...

Весь класс с затаённым дыханием слушал чтение учителя и его интересные пояснения прочитанного. Он читал весь первый урок и закончил только после перемены, на втором.

С тех пор мы очень полюбили Виктора Октавиановича, и уроки географии стали для нас самыми интересными.

Я тогда впервые познакомился с Джеком Лондоном и после этого стал увлекаться его книгами. Мне нравились его герои — сильные, смелые и мужественные люди, которые идут навстречу опасностям, вступают в борьбу с препятствиями и [11] побеждают их, как, например, в рассказах «Любовь к жизни» и «Сказание о Кише».

Я прочитал также книги Марка Твена «Том Сойер» и «Приключение Гекльберри Финна».

Правда, увлечение романтикой и приключениями иногда приводило и к вредным последствиям. Так, под впечатлением походов Тома Сойера и рассказов о всяких открытиях и приключениях я и несколько моих товарищей начали исследовать здание школы. Здание это было старинное, и нам удалось отыскать подвал, соединяющий школу с другим домом. Мы вообразили, что это древние подземные ходы. И правда, длинный мрачный коридор, своды, ответвления — всё это было похоже на катакомбы. Таинственно и жутко!

Весь подвал мы обследовали с электрическим фонариком в поисках клада или черепов. Но сколько ни трудились, ни человеческих костей, ни клада не нашли. Тогда мы решили кого-нибудь напугать и в этом добились «успеха».

Мы уговорили нескольких ребят из другого класса пойти с нами в подвал. И вдруг перед ними выросло привидение. Привидение — это был я, «тихоня», закутанный в белую скатерть (стащили из столовой!). Вместо глаз светились две зелёные лампочки (а батарейка была у меня в кармане). Весь эффект испортила одна девочка. Она так испугалась, что с ней случилась истерика.

Нас потом водили к директору, вызывали родителей...

В школе была хорошая библиотека, которой заведывал один из учителей. Он знал, чем интересуется каждый ученик, и умел подбирать нам книги. Я читал запоем и увлекался главным образом детской приключенческой литературой. Прочитал Майн-Рида, Купера. «Всадник без головы», «Кожаный чулок», «Последний из могикиан» понравились мне. Я познакомился с Монтигемо — Ястребиным Когтем, узнал, что такое вигвам, что такое трубка мира и как и по какому случаю её курили. [12]

В одиннадцать лет я уже прочитал почти все романы Жюль Верна. Эти книги, где техника переплетается с фантастикой и приключениями, укрепили во мне интерес к технике.

Потом я прочитал много книг из серии «Жизнь замечательных людей»: о великом русском учёном — основателе русской науки Михаиле Васильевиче Ломоносове, об изобретателе радио Попове и о других учёных и изобретателях.

Бывало, подготовишь уроки и садишься за чтение. Пора спать, но нет сил оторваться от увлекательного повествования. Сколько неприятностей переносил из-за этого! Войдёт мама, захлопнет книжку и... ложись спать! Приходилось прибегать к уловкам. Притворишься спящим, а когда все улягутся, заснут, тихонько босиком подбежишь, зажжешь свет и читаешь до трёх — четырёх часов утра. Ну, а если мать увидит — беда!

Гораздо легче было у дяди, когда я гостил у него летом. Там за мной не устанавливали такого надзора. У дяди была большая библиотека. Он выписывал журналы «Нива», «Природа и люди», а к этим журналам в качестве приложения присылали много книг о путешествиях, открытиях и изобретениях. Я прочитал о замечательных делах Пржевальского, Миклухи-Маклая, Крузенштерна, Седова, Беринга, Христофора Колумба, Амундсена, Нансена, Ливингстона и многих других смелых путешественниках. Даже теперь, будучи взрослым человеком, я больше всего люблю книги о путешествиях и приключениях. Много литературы было прочитано и по истории. Увлекали и пробуждали чувство любви к своей Родине и гордости за свой народ, исторические события древней Руси, выдающиеся полководцы и деятели — Александр Невский, Иван Грозный, Петр Первый, Суворов. У нас в школе была учительница по древней истории — Зоя Николаевна. Она привила нам большую любовь к истории. Её уроки всегда сопровождалась интересными рассказами о древней Греции, Риме, Египте, о фараонах, о пирамидах и саркофагах. Мы с увлечением делали [13] чертежи пирамид, модели саркофагов, рисовали картинки и даже издавали журнал по истории.

И ещё за одно я очень благодарен школе: там было хорошо поставлено рисование. Рисование вообще было моим любимым предметом, и мать всячески поощряла это: дарила тетради для рисования, краски, карандаши. В школе я не только научился рисовать, но и прочитал несколько книг по искусству.

Я много рассказываю о школе, о книгах. Всё это как будто и не имеет прямого отношения к моей будущей работе инженера, конструктора самолётов, но это только так кажется.

Книги развили во мне страсть к технике, научили мечтать, фантазировать, постоянно к чему-то стремиться, воспитали во мне любовь и уважение к труду. Наконец, чтение дало мне общее развитие, расширило мой кругозор. А хорошим инженером-конструктором может быть только человек всесторонне развитый. Узкий делец, который знает только свою счётную линейку и определённые формулы, необходимые для повседневной работы, не создаст ничего ценного и интересного.

Очень помогло мне в будущем умение рисовать. Ведь когда инженер-конструктор задумывает какую-нибудь машину, он мысленно во всех деталях должен представить себе свое творение и уметь изобразить его карандашом на бумаге.

## Друзья воздушного флота

Книги не только увлекали, заставляли фантазировать, но и побуждали к действию. Трудно было оставаться бездеятельным, когда любимые герои всю жизнь упорно трудились, упорно стремились к намеченной цели, преодолевая все преграды. Мне хотелось быть похожим на них, сделать самому что-нибудь очень важное и трудное.

Начал я с изобретения вечного двигателя. Мне было лет десять, когда я прочитал книгу о русском изобретателе Кулибине, который хотел построить вечный двигатель, или, как называют по-латыни,

«перпетуум мобиле». Мне очень понравилась эта идея. «Вот было бы здорово, — думал я, — построить [14] такую машину, которая бы вечно работала, не требуя ни топлива, ни энергии, — стоит только раз её запустить!» И хотя в той же книге было сказано, что это невозможно, что очень многие изобретатели напрасно бились над этим, мне казалось, что они не смогли, а я вот смогу изобрести. Схемы даже какие-то придумывал и рисовал. Пробовал строить — ничего, конечно, не выходило.

Побывав у дяди на постройке железной дороги, захваченный его творческим подъёмом, я сам начал строить модели паровозов, вагонов, железнодорожных мостов и станций. Получались занятные сооружения, и намастерил я этих моделей очень много. Но скоро они наскучили. Сделаешь один вагон, два, целый поезд, паровоз — всё равно это не двигается, это мёртво. А мне хотелось сделать что-то такое, что работало бы по-настоящему.

Позже я увлёкся радиотехникой. Когда в Москве было всего еще несколько человек радиолюбителей, я построил радиоприёмник. Кое-что даже принимал на него. Но и это не удовлетворяло. Скучно было сидеть целыми часами с наушниками и прислушиваться к эфиру.

И вот как-то мне попала одна хорошая большая книга. Это была история развития техники в рассказах. Здесь были рассказы из истории развития железных дорог, об открытии электричества, о современных достижениях техники и об авиации. В этой же книге была описана модель планёра и приложена его схема.

Я подумал: если кто-то построил планёр, то по схеме и я могу его построить. Радиоприёмник забыт. В квартире пахнет клеем, пол завален стружками и обрезками бумаги. Больше месяца строилась модель. Сделана она была из тонких сосновых планок, обтянутых бумагой, и скреплена на гвоздях и клею.

Модель получилась довольно большая — два метра в размахе, и дома испытать её было невозможно. Пришлось её разобрать и притащить в школу. Тут нашлось много желающих посмотреть, как полетит планёр. [15]

В большом зале при торжественной тишине я запустил свой первый летательный аппарат, и он пролетел метров пятнадцать.

Модель летала, плоды моих рук ожили... С этого момента и родилась моя страсть к авиации.

После испытания планёра заболели «авиационной болезнью» и некоторые мои школьные товарищи. В свободное от занятий время мы начали собираться вместе и строить одну модель за другой. Некоторые из них летали немножко, другие совсем не летали, но от этого наш энтузиазм не убывал. Одна модель была так велика, что мы не нашли даже подходящего помещения, чтобы испытать её.

В 1923 году, когда я учился в последнем классе школы, было создано Общество друзей воздушного флота — ОДВФ.

Немедленно мы организовали в своей школе ячейку юных друзей воздушного флота. Все страстные моделисты объединились в кружок по постройке авиамоделей. Для нас это не было новостью — мы ведь уже целый год испытывали свои силы на этом поприще. Теперь нам хотелось какого-то настоящего дела. И вот мы, человек пять школьников, начали появляться на всех докладах, которые устраивались в ОДВФ, выпрашивать себе литературу по авиации и просить какой-нибудь работы. В это время проходил сбор средств в пользу воздушного флота. И мы, наконец, получили работу: с кружками на ремешках, надетых через плечо, ходили по улицам города, собирая пожертвования на воздушный флот.

Потом нам дали другую работу. На том месте, где сейчас находится Центральный парк культуры и отдыха имени Максима Горького, была организована сельскохозяйственная выставка. Там, у Крымского моста, на Москве-реке, располагался авиационный уголок, где настоящий гидросамолёт катал посетителей выставки. Нам, ребятам-активистам ОДВФ, и предложили работать на выставке. Это я так дома сказал, что нам предложили; на самом деле мы, конечно, сами напросились. [16]

На выставке я работал с одним очень забавным школьным товарищем. Когда он с кем-нибудь знакомился, то всегда, представляясь, полностью называл своё имя, отчество и фамилию: Александр Павлович Гришин. Всем так представлялся — и взрослым и детям, причём с таким видом и так важно произносил это, как будто был солидным, пожилым человеком. А на самом деле это был худенький курносый парнишка.

С «Александром Павловичем» мы трудились азартно. Летать не летали, самолет, конечно, не ремонтировали, а очередь устанавливали и билеты продавали. В награду за это нам разрешали потрогать самолёт и, стоя по колено в воде (самолёт на поплавках взлетал с Москвы-реки), протирать некоторые его части. Подобное вознаграждение нас вполне удовлетворяло. Только «Александр Павлович» был не очень ловок: почти каждый раз при работе срывался с поплавок самолёта в воду и уходил домой обычно мокрым до нитки.

Однажды, посоветовавшись, юные друзья воздушного флота решили раздобыть выбывший из строя настоящий самолёт, чтобы разобрать его до последнего винтика и хорошенько рассмотреть. Ходками выбрали меня и Гришина. Сколько потребовалось энергии для того, чтобы получить самолёт, трудно сказать! Много раз мы ходили к руководителям ОДВФ; нам отказывали, но мы приходили снова, пока не добились своего.

С драгоценной бумагой — разрешением на получение самолёта — мы поехали на Ходынку в Центральный авиационный парк-склад. На ломовую подводку взгромоздили полуразбитую машину. Всея

группой, довольные и серьёзные, мы шли по середине улицы, рядом с подводой. Дело было зимой, в мороз, лошадь шла медленно, но никто из нас не ощущал холода. Мы были даже довольны таким медленным шествием — пусть все смотрят!

В школе, когда самолёт перетаскивали в гимнастический зал, поднялся большой переполох. Все школьники сбежались, и хотя самолёт был без крыльев, без хвоста (крылья и хвостовое оперение мы привезли вторым рейсом) и, конечно, [17] без вооружения, все поглядывали на него с опаской. Осторожный и критически настроенный завхоз даже высказал опасение: «Как бы что-нибудь не взорвалось».

Мы чувствовали себя если не героями, то, во всяком случае, взирали на всех, особенно на девочек, свысока.

Долго разбирали, потом собирали самолёт, восстанавливали поломанные части. Лететь он, конечно, не мог, но эта работа принесла всем нам и мне, в частности, большую пользу. Первый раз и довольно основательно я познакомился с настоящей машиной.

В это время мы часто ездили на аэродром, вернее не на аэродром, а к его воротам, так как на самый аэродром нас не пускали — требовался пропуск. Стоя у забора, мы в щелочку с замиранием сердца следили за полетами самолётов, за жизнью на аэродромном поле, с восторгом, с каким-то подобострастием смотрел я на лётчиков в шлемах с очками, в кожаных тужурках. Мне казалось, что все они необыкновенные, особенные люди, герои.

Авиация стала для меня заветной мечтой, и к ней я стремился всеми своими мыслями.

## Подмастерье в авиации

Несколько раз мне встречалась в газетах фамилия инженера-конструктора одного из отечественных самолётов Пороховщикова. Я решил обратиться к нему с просьбой помочь устроиться на работу в авиации.

Мне было семнадцать лет, я только что окончил среднюю школу и никаких знакомых в среде авиационных людей не имел.

Я разыскал Пороховщикова и, помню как сейчас, смущённый и робкий подошел к нему. Пороховщиков — высокий, стройный, в военной форме с ромбами. Человек он был занятой, времени у него было мало, а я не собирался быстро кончить разговор. Хотелось многое ему рассказать.

— Пойдёмте со мной на аэродром, по дороге и поговорим, — сказал Пороховщиков. [18]

Я с радостью согласился. Ещё бы! Сколько раз, глядя в щёлочку забора, я мечтал побывать на аэродроме, посмотреть самолёты поближе!

Когда мы подошли к воротам аэродрома, часовой строго спросил меня:

— Куда?

— Это со мной, — ответил за меня Пороховщиков.

Часовой козырнул, и я важно прошёл в заветные ворота.

Ангаров тогда почти не было, и самолёты стояли прямо в поле под открытым небом. На аэродроме находилось несколько трофейных аэропланов, отбитых у противника в боях во время гражданской войны. Сейчас эти самолёты произвели бы убогое и жалкое впечатление, но тогда я искренне восхищался ими.

Пороховщиков приехал на аэродром главным образом для того, чтобы посмотреть недавно прибывший новый французский самолёт «Кодрон». Особенно запомнилась мне исключительно гладкая, полированная, цвета слоновой кости обшивка крыльев и хвостового оперения. Но в целом самолёт производил странное впечатление: это было какое-то неуклюжее нагромождение большого количества различных частей.

Пороховщиков осмотрел «Кодрон» и направился к другой машине. Тут я вспомнил, что еще ничего не успел рассказать ему о себе, и, шагая рядом с ним, начал:

— Знаете, я всегда мечтал быть инженером. Два года назад я построил модель планёра...

Но в это время мы уже подошли к другому самолёту, и Пороховщиков стал разговаривать с лётчиком. Я стоял и ждал. Минут через десять разговор их окончился, мы пошли дальше, и я продолжал:

— Я работал в кружке авиамоделизма, меня это дело очень заинтересовало. Хочу быть авиационным инженером, конструктором, прошу вас...

Тут мы снова подошли к какому-то самолёту, и Пороховщиков начал осматривать его, кидая на ходу замечания механику. [19]

Как только он отошёл от этой машины, я, улучив свободную минуту, уже торопливо заговорил:

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

Пороховщиков рассеянно слушал, продолжая ходить от самолёта к самолёту.

Наконец, он кончил свои дела и ответил мне:

— Все хотят быть конструкторами. Это фантастическая идея. Не такое простое дело стать конструктором.

Начинать надо не с этого.

А с чего начать, не сказал. И хотя я понимал, что Пороховщикову некогда возиться со мной, стало горько и обидно.

Пороховщиков направил меня к другому работнику, который должен был помочь. Делать нечего, я пошёл. Тот выслушал мою просьбу и сказал:

— Зайдите завтра.

На другой день он опять сказал: «Зайдите завтра». Я пришёл и не застал его. В следующий раз он не принял меня. Наконец, я понял, что здесь ничего добиться не смогу. А обращаться снова к Пороховщикову не хотелось.

Я начал искать других путей в авиацию.

Еще зимой 1923 года в газетах было объявлено, что в Крыму в ноябре состоятся первые планёрные состязания. Представление о планёре я имел и хотел принять участие в постройке первых советских планёров. Решил обратиться к организатору состязаний, известному тогда лётчику-конструктору Арцеулову.

Арцеулов встретил меня очень ласково. Внимательно и участливо выслушал и тут же предложил:

— Хотите, я вас устрою помощником к лётчику Анощенко? Он строит сейчас планёр собственной конструкции.

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

Первое моё знакомство с планеристами произошло в Военно-воздушной академии. Помню громадный зал Петровского [20] дворца, заваленный строительными материалами и деталями планёров, над которыми работали планеристы. Я был новичком и смотрел на них, как на чародеев и волшебников. Арцеулов подвёл меня к широкоплечему статному человеку.

— Николай Дмитриевич, познакомьтесь, вот вам помощник.

Анощенко протянул мне руку:

— Здравствуйте, будем знакомы! Как вас зовут? Шура? Очень хорошо, Шура, давайте работать.

Хозяйским тоном он добавил:

— Будете хорошо работать — поедете в Крым на состязания.

Этому я тогда, по правде сказать, не поверил, но с большой охотой принялся за постройку планёра.

Еще в детстве я научился обращаться со столярными инструментами, поэтому работа у меня шла неплохо. Первое время Анощенко сам много трудился над планёром, а потом, когда убедился, что я всё делаю добросовестно, стал заходить реже. Придёт, посмотрит, даст указание.

Такое доверие наполняло меня гордостью, и я ещё больше напрягал свои силы.

Я так увлёкся постройкой планёра, что целые дни до поздней ночи проводил над ним в большом холодном зале академии.

Отец был недоволен мной. Он любил меня, и ему хотелось, чтобы я поскорее устроился на хорошую работу. Поэтому, когда я поздно появлялся дома, он ворчал:

— Безобразие, сидишь там бестолку! Планёр задумал строить! Пустая затея...

Мать обычно поддерживала меня:

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

Я тоже об этом думал и на это надеялся.

Приближалось время планёрных состязаний, а планёр еще не был готов. Ещё больше и упорнее пришлось грядиться. [21]

И тут к великой радости я узнал, что за активную работу планёрный кружок командирует меня на состязание в Коктебель. Планёр Анощенко решено было закончить там, на месте.

## На планёрных состязаниях

На планёрные состязания в Крым решено было послать планеристов вместе с планёрами. Из Москвы отправлялся целый эшелон — несколько платформ и одна теплушка. На платформах разместили планёры, накрыли их брезентами, а в теплушке ехали планеристы.

Поездка в Крым — одно из самых ярких впечатлений в моей жизни. До того я никогда не бывал в Крыму и без матери вообще никуда не ездил. А тут какую необычайную гордость я испытывал от того, что еду самостоятельным человеком в первое самостоятельное путешествие! В кармане у меня были командировочное удостоверение и деньги.

В теплушке я чувствовал себя как на седьмом небе. Народ здесь собрался молодой, всё энтузиасты авиации. Тут были конструкторы планёров Ильюшин, Пышнов, Горощенко. Теперь этих людей знает вся страна. Ильюшин сейчас — известный авиаконструктор, Пышнов и Горощенко — учёные, профессора. А тогда они были слушателями Военно-воздушной академии и делали первые шаги в авиации.

В пути свободного времени было много: поезд шёл медленно, мы ехали шесть дней. За это время я услышал много интересного из области авиации и техники. В эти дни от общения с чудесными людьми и товарищами я получил моральную зарядку для работы в авиации.

Из Москвы мы выехали глубокой осенью, в холод и слякоть. Но по мере приближения к югу становилось все теплее и теплее. И, наконец, в теплушке стало так жарко и душно, что пришлось переселиться на платформы к планёрам. Днём мы собирались вместе, и в разговорах время протекало весело и интересно, а ночью уходили к своим планёрам и, забравшись под брезент, крепко спали. [22]



Однажды ночью я проснулся от необычного и непонятного шума, быстро встал, вылез из-под брезента, огляделся кругом... и увидел море, увидел его впервые и совсем рядом, в нескольких шагах от себя. Светила полная луна, и море, серебристое, с большой лунной дорожкой, было видно далеко, до горизонта.

Оказывается, мы приехали в Феодосию, где вокзал стоит на самом берегу моря. До самого утра я любовался морем и слушал его рокот.

На другой день мы разгрузили эшелон и повезли планёры в Коктебель. Там разбили лагерь, построили палатки и разместились.

Все планёры были закончены в Москве. Здесь оставалось их только собрать и сразу пускать в полёт. А планёр Анощенко оставался незаконченным, и над ним приходилось ещё много работать.

Это было очень досадно. Уже начались состязания, планёры летали, а я оставался в палатке и трудился. Палатка от места старта находилась за два километра, а посмотреть на полёты хотелось мучительно. Наконец, я не выдержал, бросил работу и побежал на состязания. Анощенко меня там обнаружил и сказал:

— Идите, идите работать, потом всё посмотрите.

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

Теперь наши планёры летают на несколько сот километров, устанавливают рекорды высоты, совершают замечательные групповые полёты, проделывают исключительные по красоте фигуры высшего пилотажа, а тогда в первых планёрных состязаниях участвовало всего десять планёров, и вначале никто не знал, как они будут летать. Каждый конструктор имел только одно тайное желание: лишь бы его планёр полетел!

А как полетит, куда полетит, какая будет продолжительность полёта, об этом не думал. Только бы он взлетел, полетел и благополучно сел. [23]

Поэтому, когда планёр конструкции лётчика Арцеулова плавно поднялся над стартом, затем сделал несколько небольших кругов и благополучно опустился на землю, участники состязаний были полны удивления и восторга. Арцеулову устроили бурную овацию, качали его.

Через две недели был готов и наш планёр. Конструктор назвал его «Макака». Увидев на состязаниях другие машины, я уже мало возлагал надежд на нашу «Макаку».

Все планёры были построены наподобие самолётов. Они имели органы управления, крылья, хвостовое оперение, фюзеляж, кабину лётчика и колёсные шасси нормального самолётного типа. Планёр же «Макака» был крайне примитивен: у него были крылья и хвостовое оперение, но отсутствовали кабина, органы управления и шасси. Лётчик должен был нести этот планёр на себе, разбежаться и, балансируя своим телом, парить в воздухе. Тип этого планёра напоминал тот, который около полувека назад строил Лиолиенталь.

Многие планеристы сомневались в том, что на нашем планёре можно будет летать. Поэтому к старту собрались все участники состязаний и с нетерпением ждали, что произойдёт. Конструктор сам взялся испытывать свой планёр.

Планёр оказался несколько тяжелее, чем предполагалось, и был плохо сцентрирован: перевешивал хвост. Когда конструктор водрузил на себя своё детище и вдел руки в поручни, то хвост настолько перевешивал, что взлететь оказалось невозможным. Мне было поручено придерживать при разбеге хвост и таким образом быть «участником» первого полёта.

Решили для предосторожности сначала испробовать планёр на небольшом пригорке, а не пытаться взлететь и парить над склоном горы, где летали остальные планёры. Николай Дмитриевич сам выбрал место, приготовился к разбегу и стал ждать подходящего порыва ветра. Я торжественно держал хвост планёра. Вдруг раздалась команда:

— Раз, два, три, приготовиться!

И, наконец, Анощенко крикнул:

— Бежим! [24]

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

— Бросай!

Я бросил хвост. Планёр поднялся метра на два-три, перевернулся в воздухе и... с треском грохнул на землю вместе с конструктором.

Все окружающие устремились к обломкам, среди которых барахтался Анощенко. Мы боялись за его жизнь. Но он вылез оттуда живой и невредимый, и первые его слова были обращены ко мне:

— Вы плохо держали хвост, потому ничего и не получилось.

Все прекрасно понимали, конечно, что дело не в том, как я держал хвост, а в том, что планёр был неудачной конструкции. Нечего было рассчитывать на успех. Восстановить «Макаку» было невозможно. Теперь я имел много свободного времени и мог спокойно наблюдать за полётами.

Замечательное зрелище — парящий планёр. Распластав неподвижные крылья, совершенно бесшумно кружит в высоте громадная белая птица.

Тем, кто привык видеть полёты аэропланов с оглушающим рёвом мотора, кажется совершенно невероятным парение на планёре. Эти полёты без помощи какого-либо механического двигателя, основанные на совершенстве аппарата и искусстве лётчика, произвели на меня глубокое впечатление. Я уже окончательно стал авиационным человеком, окончательно стал болельщиком авиации. С тех пор выбор профессии был решен мною бесповоротно.

## Планёр школьников

В Коктебеле у меня зародилась мысль попробовать самому сконструировать настоящий планёр. Я был уже знаком с различными конструкциями планёров, но не имел специального [25] технического образования и понимал, что один не справлюсь с такой трудной задачей.

Решил обратиться за советом к Сергею Владимировичу Ильюшину, с которым познакомился на планёрных состязаниях. Он относился ко мне хорошо и внимательно.

Сергей Владимирович выслушал, одобрил моё намерение, но предупредил:

— Одного желанья здесь недостаточно. Нужно иметь и знания, лишь тогда можно правильно сконструировать планёр. Можно всё это за тебя сделать — рассчитать и вычертить, но от этого мало будет пользы. Если ты сам будешь работать, я тебе помогу, посоветую, разьясню, что не понятно.

Он указал мне книги, которые необходимо прочитать, дал даже свои записи лекций по конструкции и по расчёту прочности самолёта. Я долго изучал всё это и потом уже начал разработку планёра. А когда встречалось что-нибудь непонятное, обращался к Ильюшину.

Ильюшин жил тогда в общежитии Академии воздушного флота с женой и маленькой дочкой Ирой. Комната у них была небольшая, тесная. Когда я приходил туда вечером, Иру уже укладывали спать, и мне было очень неловко, что я их стесняю. Но встречали меня всегда ласково, приветливо.

Ильюшин охотно занимался со мной. Засиживались мы иногда по несколько часов подряд, часто до поздней ночи. Позже, когда строил самолёт, я обращался за помощью также к Владимиру Сергеевичу Пышнову, который уже в ту пору был специалистом по аэродинамике.

Я часто задаю себе вопрос: был бы я конструктором, если бы тогда, на первых шагах моей работы, мне не помогли Пышнов и Ильюшин? Замечательные люди! Они с утра и до вечера занимались в академии и все-таки находили время помогать мне, хотя я был еще мальчишкой и ничем себя не проявил. Придётся, бывало, поздно вечером к Пышнову — он сидит, работает, готовит лекции. Но меня выслушает, даст все объяснения, которые нужны, и отпустит только тогда, когда убедится, что мне всё ясно. [26]

Пышнову и Ильюшину я останусь благодарен на всю жизнь. Под их руководством прошёл я настоящую техническую школу.

Когда с помощью Ильюшина я сделал все расчёты и чертежи планёра, передо мной встал вопрос, где и с кем его строить.

Тут я вспомнил свою родную школу и решил: конечно, там можно организовать планёрный кружок и построить планёр.

Я пришёл в школу, и первым, с кем завёл разговор о постройке, был Гуца. Этот худенький и робкий парнишка, с такой смешной фамилией, считался самым горячим «другом воздушного флота», очень настойчивым и трудолюбивым.

Я рассказал ему, за чем пришёл. Гуца серьёзно выслушал и деловито спросил:

— Настоящий планёр-то будем делать или так, дурака валять?

— Конечно, настоящий, — не менее деловито ответил я. — И на планёрные состязания в Крым поедем! Сказал и поразился своей смелости. Об этом я сам пока лишь втихомолку мечтал.

Но куда ни шло! Вспомнив Анощенко, я по-хозяйски добавил:

— Будешь хорошо работать — и ты поедешь на состязания в Крым.

Гуца недоверчиво усмехнулся:

— Ну, это ты брось! Не может быть.

И хотя он не поверил, что поедет на состязания, но работать начал с большим энтузиазмом. Он и «Александр Павлович» Гришин, который еще учился в школе, стали самыми лучшими моими помощниками.

В планёрный кружок записалось пятнадцать школьников, и работа закипела. После занятий все собирались вместе — строгали, клеили, пилили, заколачивали гвозди. Всё до последней мелочи, необходимой для планёра, мы делали сами, а материал доставали на авиационном заводе. Там нам давали [27] отходы и брак, который не шёл в производство боевых самолётов.

Планёр мы строили в гимнастическом зале школы, и к нам было постоянное паломничество школьников. Многие смеялись над нашей выдумкой, не верили, что у нас что-нибудь выйдет путное. Но большинство школьников нам сочувствовало, особенно, когда стало видно, что получается какой-то аппарат. Правда, пока это было довольно бесформенное сооружение — нагромождение реек, планок и проволоки.

Планёр надо было обтянуть материей. Но тут мы стали перед большим затруднением: всё построили, всего добились, а обтяжку сделать не можем. В кружке состояли только мальчишки и шить не умели.

Гуца всё-таки решил сам взяться за это дело. Но нитка не лезла в иголку, а иголка всё время колола ему пальцы.

— Нет, придётся звать девчат, — хмуро проговорил он.

Девочки с радостью согласились помочь, и скоро их умелыми руками обтяжка была сделана. Хорошо и весело работалось нам по вечерам. Но наступили летние каникулы, и наш кружок стал таять с каждым днём. Ребята уезжали в лагеря, в деревню, на дачу. К концу постройки осталось всего только пять человек, но это были настоящие энтузиасты. Нам очень хотелось, чтобы планёр попал на состязания, а времени оставалось мало, и приходилось работать уже целыми ночами. Наконец, планёр готов и специальной комиссией допущен на состязания. За два дня до отъезда я принёс Гуцце и Гришину командировочные удостоверения на вторые всесоюзные планёрные состязания в Коктебеле.

По дороге в Крым ребята частенько без всякой необходимости вытаскивали кошельки с деньгами. Там лежали их командировочные деньги, первый раз в жизни самостоятельно добытые. Я понимал их гордость: всего лишь год назад сам испытывал то же самое.

И вот, наконец, мы прибыли в Коктебель. [28]

В первый же подходящий, ясный и с небольшим ветром, день вывели наш планёр на старт. Лётчик сел в кабину и привязал себя ремнями к сиденью. Техническая комиссия окончательно всё осмотрела.

Прицепили тросы. Стартовая команда встала по своим местам.

Стартёр поднял флажок и, когда набежал порыв ветра, махнул рукой. Планёр покатился, поднял хвост и, быстро оторвавшись от земли, набрал небольшую высоту и бесшумно скользящим полётом спланировал к подножию горы.

Увидев своё творение в воздухе, я почувствовал прилив великого счастья. Гуцца и Гришин тоже были взволнованы и счастливы.

Вскоре выяснилось, что планёр хорошо слушается рулей и устойчиво держится в воздухе. На нём совершались полёты почти каждый день.

В награду за удачную конструкцию я получил приз: двести рублей и грамоту. Этот успех навсегда приковал меня к авиации. Через год я сконструировал новый планёр, а потом начал строить и самолёты. Работа над планёром не прошла бесследно и для Гуццы — он тоже навсегда стал авиационным человеком. Через несколько лет я его встретил. Он был уже лётчиком, командиром одного авиационного соединения.

## Воздушная мотоциклетка

После планёрных состязаний я поступил на работу в Академию воздушного флота, сначала рабочим в авиамастерские, а потом мотористом в учебную эскадрилью на Московском центральном аэродроме. Наконец-то я добился своей цели! С раннего утра и до вечера я возился на аэродроме с самолётами, помогал готовить их к полётам, принимал после полётов, дежурил на старте. Труд этот был тяжёлый и непривычный для меня, но я с увлечением выполнял все свои обязанности.

Здесь я прошёл суровую школу будничной авиационной работы, хорошо изучил самолёт и его эксплуатацию, каждую деталь много раз проверял и разглядывал. [29]

Впоследствии я оценил, какую огромную пользу принесли мне работа мотористом в эскадрилье как будущему конструктору боевых самолётов.

Ободрённый успехом с планёром, я решил сконструировать одноместную воздушную мотоциклетку, или, как тогда называли, авиетку, с мотором в восемнадцать лошадиных сил. Но Владимир Сергеевич Пышносов посоветовал заняться постройкой двухместной авиетки с более сильным мотором.

— Такой самолёт нужнее, — сказал он, — его можно будет использовать для учебных полётов.

Я согласился с таким доводом и начал проектировать двухместную авиетку с мотором в сорок пять лошадиных сил.

Сразу же стало видно, что это куда серьёзнее и труднее постройки планёра. Пришлось основательно заняться теорией авиации, расчётом самолёта на прочность, сопротивлением материалов и другими специальными науками. По журналам я начал следить за новейшими достижениями авиатехники; часто бывал на авиационных заводах, присматривался к производственному процессу.

В это время я впервые познакомился с «кладбищем» самолётов.

Там, где сейчас высится здание Московского аэропорта, куда каждый день прибывают десятки самолетов со всех концов нашей страны и из-за границы, в то время был овраг, почти до краёв наполненный разбитыми аэропланами. Все машины, потерпевшие аварию, негодные к дальнейшему употреблению, сбрасывались в овраг. За полтора десятка лет там накопились обломки сотен самолётов самых различных конструкций: тут были и трофейные и построенные в России. Тут были истребители, разведчики, бомбардировщики и пассажирские самолёты.

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

Это был замечательный университет для начинающего конструктора. Я видел поломанный аэроплан, видел характер [30] поломки, задумывался над причинами поломки, над слабыми местами данной машины.

Расчёты и составление чертежей авиетки заняли около года. Когда вся работа была окончена и проект утверждён, мне отпустили деньги на постройку самолёта.

Строили авиетку механики лётного отряда академии и мастера с авиазавода.

За восемь месяцев, ушедших на работу, я совершенно измучился. Постройку приходилось производить во внеслужебное время. Днём я работал помощником механика в эскадрилье на аэродроме, а вечером, от пяти до одиннадцати часов, принимался за самолёт. Кроме конструкторских обязанностей, приходилось выполнять роль чертёжника, казначея, администратора. Всё это очень изматывало. Но, кроме того, пришлось пережить и много неприятностей.

Во всяком новом деле, когда требуется известный риск, есть доброжелатели и недоброжелатели. У меня были доброжелатели — Пышнов, Ильюшин и другие товарищи, которые своим опытом и добрым словом поддерживали меня; но нашлись люди, которые то ли из личного недружелюбия, то ли просто потому, что во всём видели больше плохого, чем хорошего, хотели во что бы то ни стало посеять во мне неуверенность и помешать работе.

К таким людям относился один из руководителей академии. Как-то вечером он подошёл ко мне и начал такой разговор:

— Мне думается, товарищ Яковлев, вы не имеете никаких оснований для того, чтобы строить самолёт. У вас нет ни образования, ни настоящего опыта. А ведь вам отпустили большие деньги для постройки! И потом не забывайте, что в самолёт должен будет сесть живой человек. Где у вас уверенность, что лётчик не разобьётся? Я бы на вашем месте отказался от несерьёзной затеи.

Мне стало очень обидно. Конечно, я не кончал Академии воздушного флота, но сколько ночей я просидел над учебниками и книгами! Сколько передумал! [31]

Машина строилась в большом зале академии, а в этот зал выходило несколько аудиторий. Поэтому целый день мимо нас ходили слушатели академии, смотрели, наблюдали за работой. Некоторые подолгу останавливались и рассматривали детали.

Однажды меня вызвали в ячейку Осоавиахима и учинили буквально допрос относительно прочности деталей самолёта. Оказывается, один из слушателей написал заявление, что деталь узла крепления крыльев рассчитана неточно, неправильно и, по его мнению, в полёте она наверняка развалится. Не знаю почему, но мне этот слушатель ни слова не сказал, а сразу решил «разоблачить» меня и затеял целое «дело».

Я стал втупик и был совершенно обескуражен. Во мне зашевелились сомнения и неуверенность в прочности конструкции самолёта. «Критикует меня, — думал я, — студент старшего курса академии, человек, имеющий определённые знания. Очевидно, он прав».

Со своей бедой я пошёл к Пышнову. Пышнов проверил эту деталь, внимательно во всём разобрался и дал письменное заключение, что он ручается за прочность самолёта. Пышнов был ещё слушателем академии, но уже в то время слыл большим специалистом. Поэтому его заключение имело решающее влияние на судьбу авиетки. Мне дали возможность закончить постройку.

К 1 мая 1927 года самолёт был готов и перевезён на аэродром, а на 12 мая назначен первый пробный полёт.

В день испытания на лётном поле собралось много народу. Самолётик произвёл на всех хорошее впечатление: маленький, белый, сверкающий на солнце свежей лакировкой, он имел какой-то воздушный, летучий вид, и почти никто не сомневался в том, что он полетит.

Лётчик Пионтковский сел в самолёт.

Наступил решительный момент и для машины и для меня.

После нескольких минут пробы мотора Пионтковский сделал пробежку по земле, чтобы узнать, как самолёт слушается рулей. Потом вырулил на старт. Стартёр махнул флажком — можно лететь. Полный газ! Самолёт рванулся с места, покатился [32] по траве и легко оторвался от земли. Всё выше и выше уходил он. Потом лётчик сделал несколько кругов над аэродромом и благополучно сел.

Все меня поздравляли, жали руку, желали успеха в дальнейшем. Я почувствовал, что сдал экзамен на конструктора. Тогда это был самый счастливый день в моей жизни.

После первого испытания в течение двух недель производились испытания самолёта. Он летал очень хорошо, и нам было разрешено провести на нём спортивный перелёт Москва — Харьков — Севастополь — Москва.

Я решил сам участвовать в этом перелёте в качестве пассажира. 12 июля на рассвете с Пионтковским вылетел из Москвы.

Никакие награды не сравнить с чувством удовлетворения, испытанным мною в воздухе на машине, которая вся, до последнего болтика, была плодом моей мысли.

После остановки в Харькове мы полетели дальше и вечером того же дня были в Севастополе.

Обратный путь из Севастополя в Москву Пионтковский совершил один. На место пассажирского сиденья мы поставили добавочный бак с бензином.

Вылетев утром из Севастополя, Пионтковский, не делая посадок в пути, продержался в воздухе пятнадцать часов тридцать минут и вечером опустился в Москве.

Такой перелёт являлся в то время двойным мировым рекордом: на дальность без посадки — тысяча четыреста двадцать километров и на продолжительность без посадки — пятнадцать часов тридцать минут. В награду за этот перелёт нам выдали денежную премию и грамоты. Меня, кроме того, за

хорошую конструкцию самолёта приняли учиться в Академию воздушного флота. Это было моей давнишней мечтой.

## Академия

С гордостью и большой радостью я надел лётную форму — форму слушателя Военно-воздушной академии. Учиться начал с большой охотой и увлечением. [33]

На первых курсах, где проходятся общетеоретические предметы — математика, физика, механика, ничего «специально самолётного» не было. А я так пристрастился к авиационной конструкторской работе, что меня всё время тянуло к ней. Поэтому, несмотря на то, что первые курсы были для меня наиболее трудными, я продолжал заниматься и конструированием.

В первый год пребывания в академии я сконструировал новый маломощный самолёт. Проектировал, рассчитывал и строил его в свободное от занятий время. Этот самолёт был установлен на поплавки и летал в Парке культуры и отдыха, с Москвы-реки.

На втором курсе я построил ещё один самолёт. От предыдущих он уже сильно отличался. Те были бипланами — самолётами с двумя крыльями, а теперь я построил моноплан — самолёт с одним крылом. Строился этот самолёт так же, как и другие самолёты этого периода, на средства Осоавиахима на одном из авиазаводов, и с этого времени с заводом у меня завязалась тесная связь.

В 1929 году самолёт-моноплан был готов и вышел на аэродром. Он оказался очень удачным, на нём был совершён перелёт Москва — Минеральные Воды без посадки. По тому времени это являлось большим достижением для спортивного самолёта.

В последний год своей учёбы в академии я сконструировал четырёхместный пассажирский самолёт, но строился он уже после того, как я кончил академию, на авиазаводе, куда меня направили на работу.

На третьем и четвёртом курсах академии мы проходили такие предметы, как строительная механика аэроплана, аэродинамика, расчёт на прочность, двигатели внутреннего сгорания и целый ряд других.

Учиться было интересно и легко. Все эти науки имели прямое отношение к конструированию и постройке самолёта, и мне они были близки и знакомы. Преподаватели шли мне навстречу: в качестве учебных заданий по этим специальным предметам они давали отдельные задачи [34] и проекты по моим же самолётам; например, если для зачёта требовалось сделать расчёт самолёта на прочность, мне зачитывали расчёт уже сконструированного мною самолёта.

В академии мне пришлось опять близко столкнуться с моим первым учителем Владимиром Сергеевичем Пышновым. Он уже был преподавателем аэродинамики. Ко мне он относился всё так же внимательно и попрежнему помогал в работе.

В апреле 1931 года я окончил академию. Это был рубеж моей жизни, исполнение мечты, которая так долго владела мною. И в это время я впервые со всеми выпускниками академии попал в Кремль.

События этого большого и значительного дня помню очень отчётливо.

Нас построили во дворе академии. Начальник академии обошёл ряды, проверяя выправку и обмундирование каждого. Потом всех посадили на машины, и мы поехали.

У ворот Кремля мы выстроились попарно и пошли к Большому Кремлевскому дворцу. По дороге впервые в жизни я увидел знаменитые царь-пушку и царь-колокол.

С восторгом вступили мы в Кремлевский дворец, поднялись по широкой мраморной лестнице и вошли в громадный зал. Он сверкал и переливался многочисленными огнями. Там выпускники построились в шеренги.

Команды «Смирно» еще не было, но в этот момент торжественного ожидания мы переговаривались шопотом. Наконец, раздалась команда:

— Смирно!

Мы быстро подравнялись, вытянулись и замерли. На хорах большой оркестр заиграл встречу, и в зал вошли товарищи Калинин, Ворошилов и несколько высших командиров Красной Армии.

Товарищ Ворошилов приветствовал нас. Громко и звучно раздалось наше ответное приветствие. Наше напряжение вылилось в восторженные и несмолкаемые крики «ура».

В полной тишине был зачитан приказ о выпускниках, кто и с какой степенью окончил академию. После этого товарищ [35] Калинин поздравил нас с окончанием академии и вступлением в семью командиров Красной Армии. После приветствия и поздравлений нас пригласили к столу. Открылась дверь другого зала, прекрасного, отделанного мрамором, где в виде громадной буквы «П» стояли накрытые столы. Это был Георгиевский зал Кремлёвского дворца.

Мы расселись за столами, но стол президиума еще не был занят. Вдруг раздались оглушительные аплодисменты. Под гром оваций в зал входили руководители партии и правительства и занимали места за столом.

Я сидел в середине зала, лицом к столу президиума, почти ничего не ел и не пил и с восторгом смотрел на знакомые по портретам и по описанию лица. Первый раз в жизни я видел так близко руководителей большевистской партии и Советского государства.

По окончании ужина руководители партии и правительства пошли к выходу через зал. Им устроили исключительно торжественную овацию. Всех их подхватили на руки и на руках понесли.

Замечательный был этот праздник!

Я шёл из Кремля, и мне казалось, что у меня выросли крылья за плечами. Всё будущее представлялось таким светлым и радужным.

## Авария

По окончании академии меня послали работать на один авиационный завод. В это время на заводе только что выпустили самолёт новой конструкции. Это был истребитель, который с мотором в четырёхста пятьдесят лошадиных сил развивал скорость двести восемьдесят километров в час. Машина эта меня сильно интересовала. Скорость её была по тем временам очень большая, гораздо выше скорости других самолётов.

Я внимательно и долго присматривался к новому истребителю, он мне очень нравился, но мне казалось, что можно при таком же моторе построить машину с большей скоростью. [36]

Истребитель был биплан, а биплан обладает большим лобовым сопротивлением по сравнению с монопланом, поэтому на нём трудно добиться высокой скорости. Я подумал, что если построить моноплан с таким же мотором, то можно получить гораздо лучшие лётные качества.

Это была совершенно новая задача. На вооружении нашей боевой авиации имелись тогда исключительно самолёты типа биплана.

В то время я уже имел порядочный опыт конструкторской работы и законченное инженерное образование, поэтому довольно скоро сделал предварительные расчёты и подсчёты моноплана сравнительно с бипланом. Выходило так, что на моноплане можно добиться не только большей скорости, но даже посадить и второго человека — сделать самолёт двухместным.

Я посоветовался со специалистами, боясь, что мои выводы могут оказаться ошибочными. Но все нашли их правильными. Тогда было решено машину спроектировать и построить.

Я разработал эскизный проект самолёта и на технической комиссии доказал, что при моторе в четырёхста пятьдесят лошадиных сил можно сделать двухместный моноплан со скоростью триста двадцать километров в час.

Некоторые встретили мой проект неодобрительно и даже враждебно. Несмотря на это, проект был утверждён. Мне удалось воодушевить ближайших своих помощников мечтой о создании быстроходного и совершенно нового в нашей авиации самолёта.

И скоро у нас сплотился хотя и маленький, но дружный коллектив молодых инженеров и рабочих.

Мы разработали проект и чертежи самолёта и стали строить. Правда, постройка велась полукустарно. На заводе нам сначала вообще не хотели дать ни помещения, ни оборудования по той причине, что постройка этого самолёта не являлась плановой работой завода. И только при поддержке общественных организаций нам удалось получить небольшой уголок. Работать было очень трудно, но так как коллектив состоял из одних энтузиастов, дело шло довольно успешно. [37]

В конце лета 1932 года машина вышла на аэродром.

Испытание самолёта опять проводил шеф-пилот Юлиан Пионтковский. Это прекрасный лётчик, обладавший всеми качествами лётчика-испытателя. Смелый и вместе с тем осторожный, он всегда был очень спокоен перед полётом. Когда он садился в новый самолёт, в его глазах не было ни тени сомнения или страха. Спокойствие лётчика действовало успокаивающе и на конструкторов.

Я условился с Пионтковским, что если он почувствует в первом полёте хоть малейшую неуверенность или увидит, что самолёт ведёт себя ненормально, он сейчас же сядет, не делая целого круга над аэродромом.

Чтобы не собирать много любопытных, мы решили испытывать машину в воскресенье, в шесть часов утра.

Точно в назначенное время собрались на аэродроме все, кто должен был присутствовать при испытании. Я крепко пожал руку Юлиану и отошёл в сторону.

Лётчик сел в самолёт. Вместо пассажира во второй кабине заранее был закреплён груз в восемьдесят килограммов весом.

Запустили мотор. Пионтковский тщательно его опробовал, сделал на самолёте несколько пробежек по земле, потом оторвался на два-три метра, пролетел около километра, потом снова приземлился, подрулил ко мне и сказал:

— Всё в порядке! Можно лететь?

Я разрешил полёт. Прямо с места лётчик дал полный газ. Мотор заревел. Самолёт рванулся вперёд, оторвался от зелёного ковра лётного поля и пошёл в воздух. Мы следили, затаив дыхание. Самолёт набрал высоту метров триста, развернулся, дал один круг над аэродромом, другой, третий, четвёртый. Чем больше лётчик делал кругов, тем легче становилось у меня на сердце. Значит, всё в порядке.

Наконец, самолёт пошёл на посадку. Мы, счастливые, довольные, побежали ему навстречу. Пионтковский высунулся из кабины и сделал нам знак — отлично! А когда он вышел, мы подхватили его и начали качать. Так обычно заканчивается испытание нового самолёта. [38]

Потом я спросил Юлиана Ивановича:

— Скажите искренне, что вы думаете о самолёте?

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

Это меня так обрадовало, что я решил сам полетать и проверить скорость.

На другой день я с Пионтковским полетел. Я просил его дать машине самую большую скорость, какую только можно. Самолёт набрал необходимую высоту. Наконец, Пионтковский мне крикнул:

— Ну, теперь следите!

Я взглянул на показатель скорости. Вижу, как стрелка прибора со ста восьмидесяти — ста девяносто переползает на двести, двести сорок, двести пятьдесят, двести семьдесят, двести девяносто, триста... Не спуская глаз, я смотрел на прибор и ждал, когда же стрелка остановится. А она шла всё дальше и дальше. Триста пятнадцать, триста двадцать, триста тридцать — и стрелка остановилась. Я вздохнул с облегчением и большой радостью. Моя машина показала скорость триста тридцать километров!

Только после того, как стрелка остановилась, я стал наблюдать, как ведут себя отдельные части самолёта при такой небывалой по тому времени скорости. Всё было в порядке — никакой вибрации, никаких подозрительных тресков и шумов. Только мощно и чётко ревел мотор. Я подумал: значит, мои расчёты и предположения вполне оправдались, моноплан показывает разительные преимущества по сравнению с бипланом. В это время Пионтковский повернулся ко мне, и я увидел его улыбающееся чудесное лицо.

Я готов был прямо в самолёте танцевать от радости.

Мы благополучно сели и с гордостью вышли на аэродромное поле, чувствуя себя чемпионами скорости. Первые полёты машины произвели большое впечатление в кругах работников нашей авиации. И вот командование Военно-воздушных сил назначило демонстрацию этого самолёта. [39]

В назначенный день с утра стояла плохая погода, моросил дождик, и, когда приехало начальство, мы долго совещались, стоит ли машину выпускать в полёт. Наконец, решили выпустить.

Пионтковский и пассажир сели в самолёт. Запустили мотор, Самолёт прекрасно оторвался от земли, набрал высоту сто пятьдесят — двести метров, зашёл над Петровским парком, развернулся и на полной скорости низко промчался над присутствующими.

Я был в страшном напряжении, хотя пока всё шло хорошо.

Вдруг, когда самолёт находился над концом аэродрома, от него оторвалась какая-то блестящая полоска. Самолёт, не уменьшая скорости, плавно пошёл на снижение и скрылся за деревьями. Отвалившаяся часть, крутясь в воздухе, медленно падала на землю.

Эта внезапная картина потрясла меня. Самолёт должен был сделать ещё два-три круга и сесть, а он вдруг скрылся за деревьями — и ни слуху, ни духу. Ко мне стали обращаться с вопросами, что случилось, но я не мог вымолвить ни слова, Стоял и ждал, что машина вот-вот вынырнет из-за деревьев, «Может быть, — думал я, — это шутка лётчика?» Но самолёта не было...

Тогда все бросились к машинам и по шоссе поехали в том направлении, где скрылся самолёт. По дороге нам сказали, что он приземлился где-то за Ваганьковским кладбищем, в районе товарной станции. Я весь дрожал. Мне было мучительно тяжело, страшно за лётчика и пассажира. Но когда мы приехали на место аварии, вздохнул с облегчением: люди целы и машина цела.

На территории товарной станции, заваленной мусором и дровами, на совсем маленькой площадке стоял самолёт. Ни лётчика, ни пассажира уже не было — они уехали, а у машины дежурил милиционер. Что же случилось?

Я подошёл к самолёту и увидел, что на правом крыле вырван элерон и размочаленная обшивка крыла повисла лохмотьями. [40] Элерон оторвался в воздухе, и мы его с аэродрома видели как маленькую блестящую полоску, падающую на землю.

Не кончилось всё это страшной катастрофой только потому, что лётчик справился с машиной, почти потерявшей управление, и сумел блестяще, виртуозно посадить её на такую крохотную площадку. Машину разобрали и перевезли на завод, где мы тщательно обследовали поломку. Тут я увидел, что авария произошла из-за ошибки, допущенной мною в конструировании. Машина эта по сравнению с предыдущими дала большой скачок вперёд по скорости. При такой скорости нужно было особенно внимательно сделать расчёт детали крепления элерона к крылу.

Для расследования аварии назначили комиссию. Со мной даже не поговорили, и я лишь потом познакомился с выводами комиссии. Там было сказано примерно так: «Запретить Яковлеву заниматься конструкторской работой и поставить в известность правительство, что Яковлев недостойн награждения орденом» (я к тому времени за свою работу был представлен к награждению). Я заслуживал наказания, но это было слишком жестоко и несправедливо.

Комиссия не дала оценки самолёту, не оценила его как шаг вперёд, как большое новшество в советской авиации.

Я чувствовал скрытое злорадство и удовлетворение некоторых людей. Они, как потом оказалось, не были заинтересованы в том, чтобы наша Родина имела хорошие самолёты и чтобы росли молодые советские конструкторы.

Не только на меня, но даже на тех, которые со мной работали, на конструкторов и рабочих, начали смотреть искоса, подозрительно.

Скоро нам предложили немедленно убираться с завода. Пришлось переселиться из цеха в деревянный сарай. Мы привели сарай в порядок и начали там работать. Но нас продолжали преследовать. Дело дошло до того, что однажды к нам пришёл комендант и заявил: [41]

— Вот что: приказано вас вышвырнуть с территории завода и отобрать у всех ваших людей пропуски.

Я спросил:

— Куда же приказано вышвырнуть?

— А это нас не касается! Директор приказал, вот и всё. Вы уже сами ищите место для себя.

Но на другой день меня вызвали в правительство, куда я написал жалобу. Там подробно поговорили со мной, узнали, в чём дело, тут же по телефону позвонили в Главное управление авиационной промышленности и сказали:

— Что вы делаете! Молодой конструктор много работает, выпустил ряд самолётов. Да, он допустил ошибку, получилась авария. Но вы создайте такие условия, при которых ошибка не повторится. Ведь у него не было производственной базы, и работа велась кустарно. Надо помочь человеку, а вы хотите его лишить возможности работать, губите человека и его коллектив!

После такого указания стало ясно, что со мной не удастся легко разделаться. Указание надо было выполнить.

Самолёт, на котором произошла авария, мы потом восстановили, и он успешно летал.

## Кроватная мастерская

Меня вызвали к одному начальнику в Управление авиационной промышленности. Это было вскоре после того, как правительство дало указание о моей работе.

Долго я прождал в приёмной. Наконец, меня пригласили в кабинет. Войдя, я увидел сидевшего за столом в мягком кресле человека с недружелюбно-презрительным взглядом. Он предложил в качестве пристанища для конструкторского бюро... кустарную кроватную мастерскую.

Мне стало ясно, что меня и весь коллектив инженеров и рабочих хотят поставить в такие условия, при которых невозможно будет заниматься любимым делом. [42]

В этом я окончательно убедился, когда увидел кроватную мастерскую.

Мастерская помещалась в небольшом кирпичном одноэтажном сарае. Сарай был не оштукатурен, пол земляной. Помещение походило на свалку: столько там было грязи, паутины и мусора. Вероятно, его не чистили много лет. Территория, принадлежавшая мастерской, была большая, но там стояли какие-то деревянные сарайчики, конюшни, и везде мусор, грязь.

На другой день я посоветовался с товарищами.

Что нам делать? Помещение крохотное и негодное. В мастерской делались лишь грубые железные кровати. Рабочие мастерской — очень низкой квалификации.

Но мы все были молодые, здоровые и страстно любили авиацию, другого выхода не было, поэтому решили согласиться на переход в кроватную мастерскую. Мы были уверены, что в конце концов победа будет за нами.

Конечно, тогда мы и не мечтали, что эта мастерская через несколько лет превратится в большой культурный авиационный завод и что наш маленький коллектив явится основателем этого завода. В ту пору мы думали только о том, чтобы получить хоть какую-нибудь возможность для работы.

Я отыскал начальника мастерской. Это был юркий молодой человек. Как только я назвал себя, он быстро заговорил:

— А! слышал, слышал! Как же! Очень приятно познакомиться! Мне о вас уже говорили. Надеюсь, сработаемся. Вы понимаете, дело у нас хоть и маленькое, но с большим будущим. Мы должны выпустить в год десять тысяч кроватей.

— Знаете, кровати — это дело простое, — возразил я. — Нам придётся больше заниматься самолётами. Вот мы задумали новый учебный самолёт...

Но он перебил меня:

— О самолёте тоже можно подумать. Но ведь это дело невыгодное, а кровати дадут нам за год несколько десятков тысяч чистой прибыли. Вы человек деловой, конечно, поймёте меня. [43]

Я считал себя деловым человеком, но понял, что никогда с ним не договорюсь, и решил просто от слов перейти к делу.

Мой коллектив в двадцать пять человек перебрался с завода в кроватную мастерскую. Перевезено было и наше незамысловатое имущество: дали нам с завода чертёжные принадлежности, несколько верстаков и тиски. Мы заняли половину мастерской, а в другой половине делались кровати.

В своём помещении мы прежде всего начали наводить порядок: оштукатурили стены, побелили их, сделали деревянный пол и вымыли всё, потом расставили инструменты и начали работать.

Денег нам отпускали очень мало, жалованье постоянно задерживали на пять-десять дней. Но всё бы ничего, если бы условия работы были сносные.

Требовалось вытачивать из металла тонкие и сложные детали самолёта, а у нас не было станка.

Пришлось, да и то с боем, взять из кроватной мастерской станок для навивки пружин. Станок этот был старый, весь разбитый. Но у нас работал молодой токарь Максимов, замечательный мастер, виртуоз своего дела. Он привёл в порядок станок и на нём делал детали, которые с честью служили на самолёте. Верстаки были старые, допотопные. Сколько трудов вложили столяр Хромов и его помощники в каждую деталь самолёта!



Наше крохотное помещение разделяла лёгкая фанерная перегородка. В небольшой «комнате» работали конструкторы и чертежники, которым надлежало делать сложнейшие чертежи и вычисления, думать над очень серьёзными вещами, в то время как за перегородкой стоял ужасный шум: жестянщики колотили, столяры стучали, пел станок. И всё-таки мои молодые товарищи с утра до поздней ночи трудились над конструкцией самолёта.

Но кто-то упорно продолжал нас преследовать, и мы чуть не лишились даже кроватной мастерской. Однажды я уехал в командировку в Ленинград. Когда вернулся, мне сообщили, что нас куда-то хотят перевести, а в [44] кроватной мастерской расширяют производство кроватей. Я понял, что нас хотят оставить совсем без помещения. Тогда я пошёл в редакцию газеты «Правда» и рассказал про все наши беды.

— Директор мастерской не интересуется самолётами, — говорил я, — ему нужна только прибыль с кроватей. Помогите нам! Помогите мне стать директором, я буду заниматься и самолётами и кроватями. С помощью «Правды» нас оставили в мастерской, а меня назначили директором.

Некоторые смеялись:

— Тоже фабрикант: в год десять тысяч кроватей и один самолёт.

После того как меня назначили директором мастерской, жить стало легче. Кроватей мы, правда, выпускали мало, зато над самолётами работали больше. Лучших рабочих-кроватчиков я переквалифицировал на самолётостроителей. Наш коллектив увеличился. А скоро мы приобрели и настоящий станок.

Как-то я познакомился с начальником одного крупного московского строительства и рассказал ему о трудностях своей работы. Он решил помочь нам и подарил прекрасный токарный станок.

Но когда мы этот станок получили, то оказалось, что в дверь нашего «механического цеха» он не проходит. Пришлось разломать часть стены у окна и таким образом втащить его.

Когда у нас появился станок, мы стали свою мастерскую называть заводом.

Станок мы получили, когда уже была готова наша первая учебная машина УТ-2.

В то время учебными машинами были бипланы У-2, тихоходные, с грубым управлением. А боевые машины — истребители и бомбардировщики — были подвижными, быстроходными, с управлением более точным. И выходило так, что полёты на учебном биплане не давали молодому лётчику должной [45] подготовки, когда он переходил на скоростные боевые самолёты монопланного типа.

Поэтому с самого начала работы над машиной я поставил себе задачей сделать учебный самолёт таким, чтобы он по своим лётным качествам близко стоял к современным боевым самолётам. Весь наш коллектив с энтузиазмом работал над выполнением этой задачи. Построенная нами машина УТ-2 была монопланом, довольно быстроходным, позволяющим делать фигуры высшего пилотажа.

В 1936 году наш самолёт принимал участие во всесоюзном спортивном перелёте. В соревновании участвовало около тридцати самолётов. Перелёт происходил на пять тысяч километров: Москва — Горький — Казань — Сталинград — Севастополь — Одесса — Киев — Москва. Первенство досталось нашей машине.

## На Тушинском аэродроме

Летом 1936 года на Тушинском аэродроме для членов правительства был устроен показ спортивных самолётов, планёров, парашютных прыжков — словом, всего того, из чего состоит воздушный спорт. На этот раз руководители партии и правительства во главе с товарищем Сталиным наблюдали за полётами не с трибуны аэроклуба, как обычно в день авиационных праздников, а на самом поле. Их окружали парашютисты, лётчики, конструкторы.

Организаторы смотра решили показать наши новые спортивные и учебные самолёты не каждый в отдельности, а сравнительно с другими. Машины должны были построиться в полёте в одну линию и устроить гонки.

Так и сделали. Самолёты взлетели один за другим и пошли в сторону деревни Павшино. Над Павшином на высоте ста метров они выстроились в одну линию. В этой линии находился и наш УТ-2. [46]

Самолёты подошли к границе аэродрома, и тут лётчики сразу дали полный газ.

Машины стали обгонять одна другую, резко прибавляя скорость. Раньше всех отстала учебная «старушка» У-2. Потом начали отставать другие. УТ-2 вырвалась вперёд и первой промчалась над центром аэродрома.

Товарищ Сталин спросил, чья это машина. Ему сказали, что машина конструктора Яковлева. И тут я в первый раз был лично представлен товарищу Сталину как конструктор самолёта.

Самолёт, после того как сел, подрулил к тому месту, где стоял товарищ Сталин, и мы с лётчиком Пионтковским, взволнованные и радостные, начали рассказывать о самолёте и его особенностях.

Товарищ Сталин одобрил нашу работу. Потом он поинтересовался, какой мощности мотор, нельзя ли увеличить скорость самолёта и что для этого нужно сделать. Товарищ Сталин заметил, что учебные машины должны быть такими, чтобы ими без труда могла овладевать масса лётчиков.

Разговор шёл так просто, что я решил сам обратить внимание на хорошую отделку и качество производственного выполнения самолёта.

После разговора с Иосифом Виссарионовичем Сталиным нам создали такие условия, при которых маленькая кроватная мастерская за короткое время превратилась в культурный авиационный завод. Одобрение и поддержка товарища Сталина удесятирили силы нашего коллектива. Прошло немного времени после встречи на Тушинском аэродроме, и мы выпустили учебную машину УТ-1. Это тренировочный самолёт. Над ним я много работал для того, чтобы сделать его действительно таким, каким должен быть самолёт для тренировки и подготовки лётчиков-истребителей. Машины УТ-1 и УТ-2 пошли в большую серию, и много тысяч таких машин летает в нашей стране.

Самолеты УТ-2 и УТ-1 всем хорошо известны по ежегодным тушинским праздникам, в День авиации.

[47]

В один из таких праздников на Тушинском аэродроме присутствовало около миллиона москвичей и гостей из разных городов. Праздник открывался воздушным парадом учебно-тренировочных машин. Самолёты шли в три яруса: выше всех летели У-2, под ними УТ-2 и еще ниже — самые быстроходные — УТ-1. На всех этих самолётах летали лётчики — воспитанники московских аэроклубов.

Когда самолёты проходили над полем, ясно было видно преимущество в скорости одних самолётов перед другими. Быстрее всех проносились одноместные УТ-1; несколько от них отставая, проходили двухместные учебные УТ-2 и далеко позади — тихоходные У-2.

После группового полёта лётчики аэроклубов на пятёрке самолётов УТ-1 проделывали все те фигуры высшего пилотажа, которые выполнялись пятёркой красных истребителей под командованием знаменитого русского лётчика Героя Советского Союза Серова. Они проделывали головокружительные трюки: пикирование, замкнутую петлю, бочки в строю пяти самолётов и другие фигуры.

Вслед за этой пятёркой проходила пятёрка самолётов УТ-1 вверх колёсами. В центре аэродрома самолёты перевёрты, вались в нормальное положение, перестраивались в воздухе и опять шли вверх колёсами.

Потом на этих же самолётах пролетала женская пятёрка и повторяла головокружительные номера.

Интересный номер выполнялся на УТ-1 — полёт голова к голове. Один самолёт летит нормально, а другой, над ним, — в перевёрнутом положении, вверх колёсами. Самолёты летят на расстоянии метра друг от друга, и лётчики почти прикасаются головой к голове. Это очень опасно, потому что малейшая неточность в управлении самолётами может привести к катастрофе.

Словом, проделывался целый ряд очень интересных полётов, захватывающих зрителей. Конечно, я, как конструктор этих самолётов, чувствовал себя исключительно напряжённо. [48]

### «Южный санаторий»

После встречи с товарищем Сталиным на Тушинском аэродроме в 1936 году по указанию правительства было решено на месте нашей мастерской создать образцовый авиационный завод.

На территории находилось очень много всякого хлама, и не только строить какие-нибудь помещения, но и повернуться там негде было. Поэтому прежде всего требовалось расчистить весь участок. Со двора вывезли громадное количество мусора и засыпали землёй несколько свалок. Затем снесли до десятка ненужных деревянных сарайчиков и конюшен. На дворе завода провели дороги и разбили газон.

Заранее вся площадь была распланирована: где, как и какое возникнет здание. Но так как средств на строительство всего завода сразу не было, то строился он по частям. Ежегодно что-нибудь пристраивалось.

Но если вы сейчас посмотрите, то скажете, что всё построено сразу: завод представляет собой целостное сооружение; он так хорошо распланирован, что все части составляют единое целое.

При входе на территорию завода прежде всего бросается в глаза большое количество зелени. Двор засажен сиренью и кустарником. На жёлтом песке спортивной площадки стоят белые скамейки. По середине двора устроена волейбольная площадка и, как на теннисных кортах, огорожена белой сеткой. Двор асфальтированный, всегда чистый. Белый забор сплошь увит плющом и диким виноградом.

Внешне завод не имеет ничего общего с обычным промышленным предприятием. Это очень строгое по архитектуре здание, с большими окнами. Фасад выкрашен в светлосерый приятный тон, за стеклами окон видны белые шторы. В вестибюль ведёт солидная дубовая дверь с зеркальными стеклами. [49]

Многие говорят, что наш завод похож на южный санаторий.

Строить новые, технически совершенные машины и хорошо строить можно, конечно, только на культурном предприятии.

### Конструкторское бюро

Давно прошло то время, когда наши конструкторы работали в крошечном закутке, отгороженном от производственных мастерских фанерной перегородкой. Теперь конструкторское бюро занимает особое помещение.

В громадном светлом зале второго и третьего этажей в два ряда расположены столы конструкторов и доски для черчения. Посередине между столами — широкая ковровая дорожка.

По обеим сторонам зала большие чистые окна, и днём помещение всегда залито солнечным светом. А вечером электрические лампы с большими молочного цвета абажурами дают почти дневное освещение. Удобная дубовая мебель, настольные лампы, белые шторы — всё это создаёт рабочий уют.

Все конструкторы работают в белых халатах, как врачи. Это дисциплинирует людей и приучает к чистоте.

Конструкторам приходится почти всё время сидеть за столом над чертежами. Поэтому мы ввели такой порядок: в обеденный перерыв всем выходить из помещения. В это время там открываются окна для проветривания. Пообедав в столовой, желающие могут заняться спортом на спортплощадке, играми или просто немного поразмяться. Особенно это хорошо летом; потому-то свой заводской двор мы и сделали похожим на сад. Но даже зимой в течение получаса во время обеденного перерыва никто не имеет права оставаться в конструкторском бюро.

Высокая культура рабочей обстановки в конструкторском бюро и на производстве себя полностью оправдала, она положительно отражается на качестве выпускаемых самолётов.

Самолёты, выпускаемые заводом, отличаются не только своими хорошими аэродинамическими формами и надёжностью, [50] но и качеством изготовления, отделкой. За это нас вначале некоторые высмеивали, считали, что отделка — роскошь, никому не нужная. Но вскоре и им стало ясно, что прямой путь к овладению большими скоростями — это отличное качество работы, производственная культура самолёта и хорошая отделка.

Был один курьёзный случай. На аэродроме встречали французского министра авиации. Здесь стояло несколько самолётов. В числе их находился и наш, только что выпущенный с завода. Он был хорошо отделан и привлекал к себе внимание.

В ожидании прилета французов встречающие прогуливались по аэродрому.

Тот самый начальник, который когда-то выселял нас в кроватную мастерскую, подошёл к нашему самолёту.

— Сразу видно заграничную работу, — сказал он. — Посмотрите, какая прелесть!

А наш самолёт был еще без опознавательных звёзд.

— Вот это отделка, я понимаю! — продолжал он. — Что это за машина? Какой фирмы?

А ему шопотом:

— Конструктора Яковлева...

Нужно было видеть, как изменилось его лицо, как он смутился и, не говоря ни слова, повернул обратно...

## Люди и работа

Если рабочий или конструктор поступает на наш завод, он уже сам не уйдёт в другое место. Чтобы человек добровольно ушёл с завода — таких случаев у нас еще не было. Да и зачем уходить, если условия труда хорошие, рабочее помещение и в конструкторском бюро и в цехах чистое, если и заработок к тому же хороший?

Когда завод получает новое срочное задание, мы собираем сотрудников, и я рассказываю им о характере, сроках задания и о том, как мы будем его выполнять. Лишних заседаний [51] и совещаний у нас не любят и на это зря времени не тратят. Каждый знает своё дело, сам отвечает за свою работу, а начальство следит за тем, чтобы всё было как следует организовано: материал во-время подан, инструмент в порядке, чертежи во-время подготовлены.

Работников на завод мы подбираем очень внимательно. Ведь всё дело решают люди: люди, которые работают у станка и в конструкторском бюро, и люди, которые руководят ими. При приёме у нас такой принцип: если до этого человек часто менял место работы, не берём его. Если он бежит с одного завода на другой, значит он летун, значит он не знает дела, неуживчив или лодырь и специальность свою не любит. Нам такие не нужны, и таких на нашем заводе нет. Большинство работающих не только знает, но и любит своё дело. А это главное для каждого — любить своё дело.

На заводе рабочих и конструкторов намного больше, чем обслуживающих производство людей: секретарей, счетоводов, конторщиков, бухгалтеров. Их обычно много там, где не жалуют государственных денег и где плохая организация труда. Ведь чем лучше организована работа, тем меньше нужно обслуживающих, тем меньше бумажной писанины. Поэтому мы стремимся, чтобы обслуживающего народа у нас было как можно меньше, а те, кто есть, сидели бы не по кабинетам и конторкам, а в цехах вместе с производственниками, на виду у всех.

Начальники цехов и мастера тоже не имеют отдельных помещений. Тут же, в сторонке, около станков, стоят их столы. Начальники не так уж много сидят за столами. Они всё время около рабочих и конструкторов, точно знают, кто и что в данный момент делает, какие надо устранить недочёты в работе и чем помочь. Такая близость к производству, к рабочим очень хорошо влияет даже на тех, кто склонен к бюрократизму.

При таком порядке и рабочие знают, что находятся под недремлющим оком начальника, который, если нужно, тут же может оказать помощь, а тому, кто плохо работает, сделает [52] замечание. Поэтому никаких хождений, никаких лишних разговоров на работе не ведётся.

В конструкторском бюро такие же порядки. Мой заместитель по конструкторской части и старшие конструкторы сидят вместе со всеми конструкторами в общем зале — это очень полезно для дела и дисциплины.

У нас немного конструкторов. Мы стремимся повышать квалификацию наших работников и за этот счёт избегаем многолюдия в конструкторском бюро. Ведь один квалифицированный и работоспособный человек делает больше десяти слабых работников. Ни копировщиков, ни детализовщиков в конструкторском бюро нет. Конструкторы сами чертят, сами детализуют и сами контролируют. От этого

и чертежи получаются лучше и ошибок в них меньше. Чертежи размножаются механизированным способом.

Установлен порядок, при котором каждый конструктор сам следит за тем, как его деталь изготавливается в цехе, и имеет возможность во-время дать указания. Поэтому наши конструкторы — не кабинетные работники: все они отлично знают производство. И рабочие знают конструкторов, видят их достоинства и недостатки.

Люди на заводе оцениваются по результатам работы. Дело поручено — должен его выполнить обязательно. Выполнил — значит, заслужил уважение. Не выполнил — пеняй на себя. Ответственность каждого за свою работу и четкость совершенно необходимы в каждом деле и особенно в таком, как создание нового самолёта, потому что самолёт, как и всякая машина, рождается в итоге сложного творческого труда большого коллектива.

## Рождение самолёта

Вот как рождается самолёт.

Получив задание, я обдумываю новый самолёт в основных его формах и деталях. [53]

Задание в общих чертах уже определяет лицо будущей машины, её экипаж, вооружение и лётные характеристики: скорость полёта, дальность, потолок и пр.

Делом главного конструктора является наиболее удачное воплощение этих данных в определённые конструктивные формы. Так как задачу создания нового самолёта, как и всякую другую, можно решить разными способами, а само решение может быть более удачным или менее удачным, то и самолёт может получиться удачным или неудачным.

Из многих типов новых образцов самолётов, создаваемых разными конструкторами, лишь единицы, лучшие из лучших, идут в массовое серийное производство и на вооружение воздушного флота. Поэтому каждый главный конструктор, в том числе и я, старается дать в своём самолёте наилучшее разрешение поставленной перед ним задачи: чтобы самолёт обладал не только необходимыми тактическими данными, мощным вооружением, большой скоростью, хорошей устойчивостью и управляемостью, но был прост технологически, то-есть несложен и удобен для массового серийного производства; чтобы он был построен из простых, имеющихся в стране в достаточном количестве материалов. Обдумывая будущую машину, мысленно представляю себе её очертания, сочетание материалов, из которых она должна быть сделана, тип и мощность мотора, оборудование и вооружение, намечаю пути достижения заданной скорости.

В начале своей конструкторской работы я сам делал чертежи, схемы, общий вид самолёта. Теперь сам уже не черчу, а подробно объясняю всё конструктору, который воплощает мои мысли на бумаге, делает схему будущего самолёта. Это высококвалифицированный конструктор, обязательно умеющий хорошо рисовать. Он рисует несколько вариантов схем самолёта. У каждого главного конструктора есть такой помощник, его правая рука.

В процессе разработки общего вида нового самолёта я вношу свои поправки до тех пор, пока не получается то, что задумано. [54]

Наконец, выбран окончательный, лучший вариант, и общие чертежи его поступают в конструкторское бюро на детальную разработку. Детальная разработка чертежей идёт по группам конструкторов, каждая из которых разрабатывает какую-нибудь крупную часть машины, например: фюзеляж, крыло, управление, мотор, шасси, вооружение, хвостовое оперение, оборудование и т. д.

Отдельная группа инженеров-расчётчиков проводит аэродинамический расчёт, определяющий лётные качества самолёта: скорость, высоту, дальность, устойчивость и пр.

Кроме того, есть ещё группа инженеров, которые ведут расчёт прочности самолёта. Эта работа очень ответственная. Самолёт представляет собой такое сооружение, в котором непримиримо борются два начала: прочность и вес. Машину необходимо сделать и прочной и лёгкой, а прочность и лёгкость всё время воюют между собой. Чем прочнее самолёт, тем он тяжелее. А если самолёт тяжёлый, он плохо будет летать. Задача конструкторов и инженеров-расчётчиков прочности заключается в том, чтобы найти границу её. Они должны точно рассчитать определённую прочность, которая не перетяжелит бы самолёт, а была именно такой, какая необходима для данного типа.

Вместе с чертежами изготавливается макет будущего самолёта — модель в натуральную величину. Макет делается для того, чтобы до постройки настоящего самолёта проверить удобство расположения экипажа, рычагов управления, размещения аэронавигационных и контрольных приборов, наконец, для того, чтобы проверить удобообтекаемость и архитектурное совершенство проектируемой машины.

Когда макет готов, уже можно иметь полное представление о будущем самолёте. Изготавливается макет из сосновых брусков и фанеры, но внешне ничем не отличается от настоящего самолёта. Макет принимает специальная комиссия.

Таким образом, над созданием самолёта еще в тот период, когда он создаётся на бумаге, уже работает большой коллектив. Все объединены общей мыслью, все повинуются общим [55] указаниям. И для того, чтобы коллективная работа, расчленённая на десятки частей, в конце концов воплотилась в единое целое — в самолёт, все должны работать очень чётко, организованно, и производственная дисциплина должна быть железной.

Моя работа в этот период заключается в том, чтобы дирижировать этим «оркестром», направлять работу каждого из конструкторов и следить за тем, чтобы все пути привели к одной, заранее намеченной и тщательно продуманной цели.

Когда все чертежи сделаны и проверены, изготавливаются плазы. Целый ряд крупных частей и деталей самолёта не может быть вычерчен на бумаге в натуру. Такие части и детали вычерчиваются в натуральную величину на фанерных рамах. Эти рамы называются плазами. Вместе с чертежами плазы поступают в производство, где по ним начинают изготавливать шаблоны и детали самолёта.

Самолёт — очень сложная машина, и при его постройке применяется труд многих профессий. Здесь нужны столяры, медники, дюральщики, слесари, токари, фрезеровщики, сварщики и многие другие специалисты-производственники. Постройка, отдельных деталей проходит по различным цехам завода. Самый ответственный и самый интересный момент наступает тогда, когда все детали начинают стекаться в сборочный цех. Здесь сперва собираются отдельные части самолёта, а потом они монтируются в самолёт. Тут-то и проверяется качество работы конструкторов и рабочих. Бывает, что изготовленные в отдельных цехах части не соединяются, — как говорят на производстве, «не стыкуются». Тогда виновникам приходится делать исправления и краснеть за свою плохую работу.

Когда самолёт весь собран, проводятся испытания и замеры с целью определить соответствие его веса, центровки и некоторых других данных по проекту. Прежде всего самолёт взвешивают, определяют его истинный вес и центр тяжести, [56] проверяют надёжность действия всевозможных приборов и оборудования.

Затем самолёт подвергается испытаниям на прочность. Только испытывается не тот экземпляр, который будет потом летать, а другой. Всегда строятся одновременно два совершенно одинаковых самолёта. Один весь разламывается для того, чтобы проверить прочность каждой детали, а другой идёт в полёт, если прочность его, проверенная на первом экземпляре, не вызывает сомнений.

Все детали самолёта в полёте от сопротивления встречного воздуха испытывают определённую нагрузку. Чем больше скорость полёта, тем больше и нагрузка на детали машины. В процессе проектирования и постройки и нужно узнать, какую нагрузку будет иметь каждая деталь и сможет ли она её выдержать. Всё это возможно определить и математическим расчётом. Но расчёты бывают не всегда абсолютно точными, а прочность самолёта должна быть абсолютно надёжной. Поэтому каждый новый тип машины для проверки математических расчётов инженеров-прочнистов подвергается испытанию на прочность ещё до подъёма в воздух. Все части самолёта нагружаются так, чтобы они испытывали такое давление, как при полёте, да ещё с надёжным запасом.

Нужно, например, определить прочность крыла. Инженеры, ведущие испытания, дают крылу нагрузку песком, равную той, какая будет в воздухе. По всему крылу раскладываются в строго определённом порядке мешочки с песком. Каждый мешочек имеет точно определённый вес. При помощи специальных приборов ведётся наблюдение за нагрузкой и прогибами отдельных точек крыла. Крыло нагружают до тех пор, пока оно не разрушается. И тут уже точно определяют, какое давление воздуха оно может выдержать, правильны ли были расчёты и какова действительная прочность крыла.

Разными способами подвергаются испытанию на прочность и все остальные части самолёта. Доводятся до разрушения [57] шасси, ручное и ножное управления, моторная рама, рули — словом, всё то, что подвергается нагрузке в полёте.

Это делается для того, чтобы исключить всякую возможность поломки в воздухе и обезопасить жизнь лётчика, испытывающего машину.

Если результаты испытания положительны, правильность расчётов подтверждается, можно второй такой самолёт готовить к лётным испытаниям.

### «Наш красавец»

Каждый раз, когда я наблюдал полёты боевых истребителей, которые вихрем на небольшой высоте проносились над полем и, поднявшись, делали в воздухе головокружительные трюки, меня охватывал восторг. А когда во время парадов на Красной площади и на Тушинском аэродроме стремительно проносились красные истребители, вызывая всеобщее восхищение зрителей, мое «конструкторское сердце» не выдерживало. Мною властно овладевала мечта тоже когда-нибудь построить боевую скоростную машину. И я часто и подолгу задумывался над этим. Поэтому, когда правительство предложило нескольким конструкторам, в том числе и мне, в порядке соревнования создать новый истребитель, я с радостью взялся за это.

Я собрал своих основных сотрудников и доложил им о предложенной нам правительством почётной задаче, которую надо во что бы то ни стало выполнить. Я сказал, что машину нужно построить раньше всех.

И вот коллектив завода принялся за создание нового истребителя.

Работали мы с исключительным напряжением. Это напряжение нарастало по мере того, как дело подходило к концу. Все до единого человека жили одной целью — сделать машину как можно лучше и как можно быстрее.

И если первое время приходилось кое-кого обязывать, уговаривать остаться поработать подольше, сверхурочно, то к концу постройки люди сами не уходили из конструкторского бюро и из цехов. [58]

Наконец, самолёт готов! Он стоит стройный, расправив крылья, готовый, кажется, взлететь хоть сейчас, и все восхищаются им, называют «наш красавец».

Весь коллектив — несколько сот человек — находится в состоянии необычайного возбуждения. Ведь все участвовали в постройке. Каждый видит в машине частичку своего труда, и всем радостно и у каждого тревожно на сердце: как-то себя покажет самолёт, не подведёт ли?

Когда абсолютно всё было готово, всё проверено, машину отправили на аэродром, и началась подготовка к первому полёту.

Тут возбуждение достигло высшего предела. Последние ночи перед выходом самолёта я почти не мог спать. Казалось бы, всё рассчитано, просчитано, проверено, есть уверенность, что машина полетит и хорошо полетит, но всё-таки ждёшь какой-нибудь неожиданности, в душе боишься, что не все расчёты могут оправдаться.

Многие хотели попасть на аэродром на первый полёт. Я обманул всех, сказал, что первый полёт будет через два дня, когда на самом деле он намечался на завтра.

Наступил момент первого вылета. Испытание опять проводил Юлиан Иванович Пионтковский.

Самолёт вывели из ангара и в тысячный раз всё просмотрели и проверили. Ведущий механик сел в кабину и запустил мотор. Ещё и ещё раз проверяется мотор и на слух и по показаниям приборов.

Наконец, механик выключил мотор, вылез из кабины и доложил, что всё в порядке.

Пионтковский сел в кабину. Запустил мотор, махнул рукой, чтобы вынули из-под колёс колодки, поставленные для того, чтобы самолёт не улетел во время пробы мотора. Самолёт тронулся с места и, плавно покачиваясь, покатился к взлётной полосе.

Лётчик сделал сначала, как обычно при испытании, несколько пробежек по земле, чтобы проверить послушность тормозов, колёс и рулей. Когда всё оказалось в порядке, он зарулил в самый конец аэродрома, чтобы взлететь против ветра. [59]

Неизвестно какими путями, но на заводе почти все узнали настоящий день и час вылета самолёта. И когда началось испытание, наши рабочие и конструкторы оказались и на крыше завода и в аэропорту. С не меньшим волнением, чем я сам, они следили за первыми шагами нашего детища.

Я с ближайшими помощниками стоял около ангара, и, честно скажу, меня трясла лихорадка. Неужели машина подведёт? Глаза впились в самолёт. По тому, как лопасти вращающегося пропеллера слились в сплошной серебряный диск и за машиной поднялось облачко пыли, видно было, что лётчик дал полный газ. Самолёт побежал.

Мы увидели, как между землёй и самолётом образовался узкий просвет, который с каждой секундой всё больше и больше увеличивался. Самолёт всё ближе, ближе... Наконец, с оглушительным рёвом он пронёсся в воздухе над нами, круто набирая высоту. Кто-то вскрикнул:

— Вот это да!

Первый вздох облегчения вырвался из моей груди. А самолёт уверенно делал уже второй круг над аэродромом.

Пока дело идёт неплохо. Но это еще не всё. главное не в этом. Машина снижается и заходит на посадку. Это самое страшное, потому что посадка — очень ответственный момент в жизни нового самолёта. Но лётчик уверенно планирует, самолёт касается земли в центре аэродрома и после короткой пробежки подруливает к ангару.

Тут всех охватил безумный восторг. Невзирая на чины и возрасты, все бросились навстречу машине, вытащили лётчика из кабины и по традиции начали качать.

И еще до того, как Пионтковскому удалось что-нибудь сказать, по его довольному лицу и смеющимся глазам я понял, что всё в порядке.

## На Красной площади

Уже больше десяти лет я любовался первомайскими и октябрьскими парадами на Красной площади. Но никогда меня не охватывало такое волнение, никогда я не был так [60] возбуждён, как в этот первомайский праздник. В этот день над Красной площадью в числе других должны были пронестись новые быстроходные боевые самолёты, которые я сконструировал.

Мне казалось, что пехотные, танковые, мотомеханизированные части, артиллерия и конница томительно медленно проходят по Красной площади. Несмотря на то, что расписание парада мне было заранее известно и я совершенно точно знал, что самолёты появятся лишь в двенадцать часов, я чуть не с самого начала парада смотрел через башни Исторического музея в сторону аэродрома, откуда должны были стартовать машины.

Наконец, все сухопутные роды оружия прошли, промаршировал и громадный, больше тысячи человек, сводный оркестр частей Красной Армии, исполняя на ходу марш.

Уже двинулись через площадь колонны многочисленных демонстрантов с красными знамёнами, лозунгами и портретами, когда, наконец, показали самолёты.

Ровным, чётким строем эскадрилья за эскадрилей проплыли над площадью бомбардировщики. Их было несметное количество. Хотя я и бывалый в авиации человек, но восторг и воодушевление невольно охватили меня при виде такой массы самолётов. Я почувствовал великую гордость за свою Родину, обладающую такой могучей воздушной силой.

За бомбардировщиками прошли не менее чётким строем, но с гораздо большей скоростью истребители-бипланы. Они летели растянутой цепью через равные промежутки времени, как волны прибой. За бипланами ещё стремительнее пронеслись истребители-монопланы. Эскадрилья за эскадрилей проносились они над Красной площадью и скрывались из глаз где-то за Замоскворечьем. Смолк рёв моторов, и стало слышно, как бурлит, ликует праздничная демонстрация. Не посвящённые в тайны воздушного парада люди могли подумать, что он кончился. Но это было не так. [61]

Когда последние истребители уже скрылись, когда небо на горизонте очистилось от всех самолётов, в створе между двумя башнями Исторического музея показалось несколько точек, которые быстро увеличивались в размере.

Я уже неотрывно до боли в глазах следил за приближающейся группой самолётов, и, когда эти машины появились над площадью, я услышал голоса нескольких людей:

— Новые, новые истребители!

Но недолго пришлось смотреть на эти самолёты. Вихрем пронеслись они над площадью, круто взмыли вверх и, резко уменьшаясь в размерах, как бы растаяли в чистом небе на глазах у изумлённых людей, вызывая восторг, восхищение и гордость за нашу авиацию.

Невозможно передать мои переживания в этот момент, потому что в числе этих самолётов, промчавшихся над Красной площадью, были десятки моих новых боевых машин, принятых на вооружение нашего воздушного флота.

Невольные слёзы радости застилали мои глаза, мне было и стыдно за них, и сладко. Я был безмерно счастлив.

## Высокая награда

После первых испытательных полётов моей новой боевой машины, когда стало бесспорным, что она намного опередила по своим лётным качествам другие самолёты, однажды вечером меня вызвали к Иосифу Виссарионовичу Сталину. Я запомнил этот знаменательный день — это было 27 апреля 1939 года.

Прошло несколько лет с момента моей первой встречи с товарищем Сталиным на Тушинском аэродроме. Правда, за это время мне приходилось несколько раз видеть его на официальных совещаниях и заседаниях в Кремле, но теперь я шёл по его личному вызову.

Я был охвачен необыкновенным волнением. По дороге в Кремль тысячу раз мысленно представлял себе предстоящую встречу: как подойду к товарищу Сталину, как поздороваюсь; [62] старался угадать, о чём он меня спросит и как мне надо ему отвечать. Я трепетал при мысли, что сейчас буду с ним разговаривать, увижу кабинет, где он работает.

В вестибюле приёмной два молоденьких лейтенанта, проверив мой пропуск, так лихо козырнули и так приветливо улыбнулись, что мне показалось, будто и они знают, куда и к кому я иду, и сочувствуют моим переживаниям.

Я с благоговением поднимался по лестнице, устланной красным ковром, а открывая за ярко начищенную медную ручку большую двустворчатую белую кремлёвскую дверь, думал, что, может быть, совсем недавно здесь же проходил и дотрагивался до этой ручки сам Сталин.

Пройдя несколько больших комнат, я очутился в секретариате. Подойдя к одному из секретарей, я собрался представиться, но он предупредил меня:

— Конструктор Яковлев? Товарищ Сталин назначил вам в шесть часов, а сейчас пять часов сорок пять минут, — сказал секретарь и попросил меня подождать.

Точно в назначенное время меня пригласили пройти в кабинет. Задыхаясь от волнения, я вошёл. Там, кроме Сталина, были Молотов и Ворошилов.

Сталин пошёл навстречу и пожал мне руку. Потом со мной поздоровались Ворошилов и Молотов.

Не скажу, что, когда я вошёл в кабинет, моё волнение сразу как рукой сняло, — нет, но постепенно оно ослабевало. Меня встретили очень тепло. Своим рукопожатием, ровным голосом, походкой товарищ Сталин действовал успокаивающе.

Он начал расспрашивать меня о работе, о новой машине.

Кабинет, где товарищ Сталин работает, где он творит великие дела, невольно на всю жизнь врезался в мою память. Признаться, в первый момент я был как-то даже разочарован, может быть потому, что заранее себя настроил, думая, что такого необыкновенного, великого человека, как Сталин, и обстановка должна окружать какая-то необыкновенная.

Меня поразила исключительная простота и скромность во всём. Большой кабинет со сводчатым потолком выходит тремя [63] окнами на кремлёвский двор. Белые гладкие стены снизу в рост человека облицованы светлой дубовой панелью. Справа, как войдёшь, стоит витрина с посмертной маской Ленина. Налево большие стоячие часы в футляре чёрного дерева с инкрустацией. Через весь кабинет постлана ковровая дорожка к письменному столу. На столе много книг и всевозможных материалов. За столом — кресло, слева от кресла — телефонный столик с телефонами. Телефоны разного цвета, чтобы не перепутать. Над письменным столом — известный портрет Ленина, выступающего на трибуне. Слева от стола, в

простенке между окнами, стеклянный книжный шкаф. Я заметил некоторые книги: полное собрание сочинений Ленина, Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона, Большая Советская энциклопедия... Вдоль противоположной стены кабинета, на которой висят портреты Маркса и Энгельса, стоит длинный стол, покрытый тёмным сукном; к столу придвинут ряд стульев. В тот момент, когда я вошёл, Сталин сидел в дальнем конце за этим большим столом, Молотов и Ворошилов — справа и слева от него.

Из кабинета раскрыта дверь в следующую комнату, стены которой сплошь увешаны географическими картами. По середине комнаты стоит огромный глобус.

На письменном столе я увидел модель самолёта с надписью: «Сталинский маршрут». На таком самолёте Чкалов, Байдуков и Беляков совершили в своё время замечательный перелёт в Америку через Северный полюс.

По мере того как разговор углублялся в техническую область, в мою родную стихию, я всё больше и больше успокаивался и скоро совершенно освоился. Сталин, Молотов и Ворошилов вели со мной беседу так просто, что я перестал стесняться и, отвечая на их вопросы, уже не подыскивал слова, как вначале, а говорил так, как будто виделся с ними много раз.

После того как был решён ряд вопросов о моей дальнейшей работе, Ворошилов что-то написал на листочке бумаги и, лукаво поглядывая на меня, показал Сталину, который, прочтя, [64] кивнул головой в знак согласия. Тогда Ворошилов прочитал текст ходатайства перед Президиумом Верховного Совета о награждении меня орденом Ленина, автомобилем ЗИС и премией в сто тысяч рублей. Это ходатайство тут же все трое подписали.

Я никак не ожидал такой награды и так растерялся, что даже не поблагодарил. Единственно, что я ещё нашёл сказать, это то, что работал не я один, а целый коллектив, и что награждать меня одного было бы несправедливо. На это Сталин ответил, что нужно немедленно представить список моих сотрудников, которые работали над новой машиной, чтобы их также наградить.

После того со мной тепло, дружески попрощались, пожелали дальнейших успехов в работе и отпустили. Встреча с товарищем Сталиным оставила во мне глубокое впечатление и имела громадное значение для меня и для моей работы.

Я вернулся домой довольно поздно. Мать была дома. Она знала, у кого я был, но, видя, в каком возбуждённом состоянии я пришёл, не надоедала мне расспросами. О том, что меня обещали наградить орденом Ленина, я ничего ей не сказал. «Зачем, — думаю, — говорить, что решено ходатайствовать о награждении? Когда наградят, тогда и узнает».

Я долго не мог заснуть, перебирая в памяти происшедшее. Заснул только под утро. Просыпаюсь, смотрю, мама стоит и плачет. Я со сна ничего не понял. Испугался.

— Что ты плачешь? — спрашиваю. — Что случилось?

— Вот, от людей последняя узнала!

— Что ты узнала?

— Ты от меня скрывал! Тебя наградили?

Тут я догадался, в чём дело, хотя и сам ещё не знал подробностей.

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

— Поздравляю вас. Вашему сынку такая награда! [65]

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

Утром на заводе я составил список работников, заслуживавших награждения.

Лёг спать я в этот день рано, радостный, утомлённый событиями вчерашнего вечера и бесконечными поздравлениями, и сразу крепко заснул.

Меня разбудил звонок по телефону:

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

И дали мне номер телефона.

Я в страшном смятении набрал этот номер и вдруг слышу знакомый голос:

— Здравствуйте. Передо мной лежит список ваших конструкторов, представляемых к награде орденами.

Вы, кажется, забыли лётчика. Что-то я его здесь не вижу.

— Как же, товарищ Сталин! Лётчик там есть, он представлен к награде орденом Ленина.

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

— Хорошо, товарищ Сталин.

Вот тут бы поблагодарить его — такой удобный случай! — а я опять забыл и повторяю:

— Всё в порядке.

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

И, только положив трубку телефона, я понял, что опять сделал оплошность и не поблагодарил за награду. Меня это страшно мучило.

Через несколько дней Сталин вновь меня вызвал. Тут я уже нашёл и стал его благодарить и за себя и за свой коллектив. Я сказал ему, что эта награда не по нашим заслугам, что впрямь мы, конечно, постараемся оправдать её. [66]



Сталин ответил, посмеиваясь:

— Что ж благодарить? Если человек хорошо работает и заслужил награду, что ж благодарить? Сами себя и благодарите.

## Друзья-товарищи

С Владимиром Яковлевичем Климовым, старейшим русским конструктором по авиационному моторостроению, Героем Социалистического Труда, моя работа переплетается самым тесным образом. Мотор М-105, получивший во время войны название ВК-105, по инициалам «Владимир Климов», был установлен на моих самолётах. Сочетание высоких качеств мотора и самолёта дало возможность получить быстроходные и маневренные истребители.

Владимир Яковлевич — на первый взгляд, человек неприступный, холодный, суровый. На самом деле это обаятельный, добрейшей души товарищ, остроумный и весёлый собеседник.

Мы работаем с Климовым в тесном содружестве. Создавая мотор, Владимир Яковлевич советуется со мной. И я, когда проектирую новый истребитель, стараюсь как можно полнее удовлетворить запросы Владимира Яковлевича, стремлюсь создать на своей будущей машине всё для наиболее благоприятной работы его нового мотора.

Если конструктор самолёта поставит хороший мотор, но не обеспечит ему нормальных условий работы, не подберёт хорошего винта, плохо рассчитает или неудачно подберёт масляный и водяной радиаторы, неудачно закапотит мотор, то мотор хотя и будет работать, но не даст полной мощности, а самолёт не достигнет большой скорости и высоты полёта.

Задача главного конструктора-самолётчика — превратить мощность авиационного двигателя в скорость, маневренность и высоту полёта. Для этого он располагает большими возможностями современной науки и конструкторского искусства. Нужно только эту науку правильно и грамотно сочетать в работе мотора с самолётом. Это прекрасно понимает Климов, об [67] этом ни на минуту не забываю я. Поэтому нам и удавалось создавать быстроходные, маневренные машины с мощным огнём.

Климов одним из первых среди конструкторов мира понял, как важно вооружать самолёты-истребители пушками. Он много сил потратил на решение этой задачи.

Владимир Яковлевич так сконструировал свои моторы, что они позволяют установить пушку непосредственно на моторе. Вал мотора, на котором закреплён винт, представляет собой полую трубу, и в отверстие этой трубы проходит ствол пушки. Во время работы мотора пушка может действовать, причём стрельба из неё не связана с опасностью прострелить вращающиеся лопасти винта.

Выдающееся достижение Владимира Яковлевича в своё время позволило нам, советским конструкторам-самолётчикам, установить на истребитель пушки крупного калибра.

На самолёте, кроме того, установлены более мелкие пушки и пулемёты, которые стреляют через плоскость вращения винта. Эти пушки называются синхронными. Они соединены механизмом, позволяющим пушкам делать выстрелы синхронно: пушка стреляет каждый раз, как лопасть винта проходит мимо её ствола.

Самый молодой из основных советских авиационных конструкторов — Артём Иванович Микоян. Это передовой культурный инженер. Он пользуется заслуженным авторитетом и уважением людей, с которыми работает.

Скромный большевик, подлинный новатор в технике, Артём Иванович смело ломает все преграды и, преодолевая трудности, разумно рискуя, прокладывает пути высоким скоростям полёта. Он добился больших успехов и является одним из пионеров советской реактивной авиации.

Артём Иванович — отличный товарищ. Коренастый, смуглый, с чёрными курчавыми волосами, с постоянной улыбкой на лице. Он своим появлением всегда вносит оживление. Его остроумная, с лёгким кавказским акцентом речь неизменно овладевает вниманием товарищей. [68]

Микоян в начале своей конструкторской деятельности занимался под руководством Поликарпова. Но он быстро проявил себя с самой лучшей стороны, и ему поручили самостоятельную конструкторскую работу. Доверие правительства Артём Иванович блестяще оправдывает. Он не боится брать самые трудные задания и с успехом их решает.

Среди наших лётчиков самолёты Микояна пользуются большой популярностью.

Микоян, как и я с Ильюшиным, окончил Военно-воздушную академию имени Жуковского, и поэтому мы вроде как бы однокашники. Нас связывает крепкая товарищеская дружба. Мы часто советуемся по работе и помогаем друг другу решать сложные вопросы.

Над созданием истребителей работает известный советский конструктор Семён Алексеевич Лавочкин. В отличие от «мигов» и «яков», истребителей с двигателями водяного охлаждения, на его машинах установлены двигатели воздушного охлаждения.

Лавочкин внёс много нового в развитие отечественной истребительной авиации. Например, прессованная пропитанная специальной смолой древесина высокой прочности, инициатором производства которой был Семён Алексеевич, нашла широкое применение на его истребителях.

Впервые Лавочкин выступил в содружестве с конструкторами Гудковым и Горбуновым. Перед самой Отечественной войной они создали одноместный истребитель ЛаГГ-3.

После этого Семён Алексеевич уже один создал ряд широко известных в стране истребителей Ла.

Часто Лавочкину, Микояну и мне одновременно поручаются одинаковые задания. И тогда между нами развёртывается горячее соревнование: кто сделает скорей, кто сделает лучше, чья машина будет принята на вооружение. Эти вопросы волнуют не только нас, главных конструкторов, но и наши многочисленные конструкторские коллективы.

Все мы — авиационные конструкторы Микоян, Лавочкин, Ильюшин, Туполев и я — работаем дружно, и каждый [69] старается дать лучшее, на что способен. Партия и правительство много нам помогают. Работа наша на виду у товарища Сталина, который всемерно поощряет соревнование между конструкторами, каждого ценит по заслугам, невзирая на то, у кого какой стаж, кто стар, а кто молод.

## Старшие

Когда я был ещё молодым конструктором, пример двух хорошо известных творцов советских самолётов, Туполева и Поликарпова, всегда стоял передо мной. Я искренне завидовал Поликарпову, смотрел на его истребители, как на недосыгаемые. Это подхлёстывало меня в работе. Всегда относился я с большим уважением к конструкторским и организаторским способностям Туполева.

На заре развития советской авиации у нас было три конструкторских бюро: Туполева, которое впоследствии переросло в основное конструкторское бюро по выпуску тяжёлых самолётов; Поликарпова, занимающееся преимущественно истребителями, и конструкторское бюро Григоровича по гидросамолётам.

В то время гидроавиация в стране не получила широкого развития, и потому конструкторская деятельность Григоровича была ограничена и он мало известен своими работами.

Герои Социалистического Труда Туполев и Поликарпов являются ветеранами строительства советской авиации. Они прославили на весь мир крылья нашей Родины.

Поликарпов завоевал себе доброе имя своими замечательными истребителями И-15, И-16 и «Чайка». На них наши сталинские лётчики разнесли в пух и прах вражескую авиацию в боях у озера Хасан и на Халхин-Голе. Эти истребители в своё время считались лучшими в мире.

Туполев машинами ТБ-1 и ТБ-3 создал нам славу самой сильной по бомбардировщикам авиационной державы. Эти бомбардировщики на Халхин-Голе и Хасане проявили себя с самой лучшей стороны и сбросили тысячи тонн бомбовой нагрузки [70] на головы японских захватчиков. Когда в 1934 году советские лётчики прилетели на трёх самолётах ТБ-3 в Италию, они произвели там настоящую сенсацию.

Туполев первый в Советском Союзе положил основание металлическому самолётостроению. До него самолёты у нас строились преимущественно деревянные.

Конструкторское бюро Туполева при большом внимании и постоянной поддержке правительства за короткое время выросло в огромный научно-исследовательский и конструкторский коллектив.

Под руководством Туполева в 1936 году был построен самолёт РД, что значит «рекордная дальность». Самолёт назвали инициалами его конструктора АНТ. Это была 25-я конструкция Туполева. На АНТ-25 в 1937 году Чкалов, Байдуков и Беляков, а вслед за ними Громов, Данилин и Юмашев совершили свои беспримерные в истории авиации перелёты из Москвы в Америку через Северный полюс без посадки. Туполев создал также наш основной бомбардировщик предвоенного периода СБ, что значит «средний бомбардировщик».

Бомбардировщик Туполева периода Великой Отечественной войны был одним из лучших.

Туполев, а также его заместитель и правая рука — Архангельский начинали свою деятельность в авиации ещё под руководством Николая Егоровича Жуковского — основоположника и создателя авиационной науки.

Какой огромный путь пройден с тех пор! Окреп и вырос многочисленный коллектив авиаконструкторов, Наша отечественная авиация стала лучшей в мире.

## Ильюшин

К Сергею Владимировичу Ильюшину я питаю исключительно дружеское чувство. С первых шагов своей конструкторской деятельности я пользовался постоянной поддержкой этого обаятельного человека, замечательного конструктора, большевика. [71]

С авиацией Ильюшин связан давно. При проведении первой авиационной недели в Петербурге в 1913 году он был чернорабочим на аэродроме по расчистке и выравниванию поля.

В 1914 году его призвали в армию. На Петербургском комендантском аэродроме он прошёл школу от рабочего до моториста и лётчика. В гражданскую войну Ильюшин был уже начальником мастерских авиационного поезда, который перебрасывали с одного фронта на другой для ремонта самолётов.

Я познакомился с Ильюшиным, когда он был слушателем старшего курса Военно-воздушной академии и уже в то время проявил себя талантливым авиаконструктором.

Мысль о создании бронированного штурмовика — истребителя танков и живой силы противника с воздуха — не пришла в голову ни одному авиационному конструктору мира, кроме Ильюшина.

Танк — грозное оружие. Против него применяется артиллерия, противотанковое ружьё, граната и другие средства наземной борьбы. Все они употребляются при непосредственной встрече с танками.

В отличие от этого, Ильюшин задался целью истребления вражеских бронированных машин с воздуха до того, как они войдут в соприкосновение с нашими войсками. Уничтожать танки противника на марше, на

подходе к фронту, на исходных рубежах легче и эффективнее, чем на поле боя, потому что они не так рассредоточены. Уничтожая врага на расстоянии от фронта, мы лишаем его возможности наносить непосредственный вред нашим наземным войскам. Эту замечательную идею Ильюшин и воплотил в своём самолёте.

Конечно, нападать на танки может каждый самолёт, имеющий достаточно мощное стрелково-пушечное и бомбовое вооружение. Но наиболее действенная прицельная стрельба и бомбометание с воздуха должны производиться с небольших высот. Чем ниже летит самолёт, тем лучше лётчик видит цель и легче в неё попадает. [72]

Но танки защищаются, они имеют зенитные пулемёты, пушки. Ильюшин придумал простую вещь — он одел мотор, кабину лётчика, радиатор и другие наиболее жизненные части своего самолёта в непробиваемую стальную броню. Его самолёт по существу является «летающим танком». Ему не страшен ружейный и пулемётный огонь, для него он неуязвим. Только орудийные снаряды прямым попаданием могут вывести штурмовик Ильюшина из строя, но прямое попадание в самолёт, летящий на малой высоте, маловероятно.

Когда штурмовики появились на фронте и напали на первые массы немецких танков, это привело фашистов в смятение. «Ильюшины» производили серьёзное опустошение в наземных войсках противника, в танковых и моторизованных колоннах. Немцы прозвали эту страшную для них машину «черной смертью».

Штурмовик Ильюшина — один из самых замечательных видов нашего оружия в Великой Отечественной войне.

Ильюшин пришёл к славе и выдающимся достижениям через серьёзные испытания.

В 1939 году он провёл крупное конструктивное изменение своего бомбардировщика, над которым тогда работал. Но на первых порах его постигла неудача. Когда самолёт пошёл в производство, в системе установки масляных радиаторов обнаружился дефект. Радиаторы не отнимали достаточного количества тепла у масла, выходящего из мотора.

Недостаток не так сложно было устранить — требовалось лишь время и спокойствие. А на заводе как раз создалась нездоровая атмосфера. На Ильюшина посыпались нарекания, что он недостаточно продумал систему охлаждения, что он запустил в серию непроверенные чертежи и что он является главным и основным виновником создавшихся на заводе неприятностей.

Некоторые недоброжелатели стали вообще подвергать сомнению всю работу Ильюшина и обливать грязью его машины. Конструктор тяжело переживал всё это. [73]

Правительство узнало о случившемся и не дало Ильюшина в обиду. Товарищ Сталин поддержал его, приказал обеспечить конструктору возможность дальнейшей плодотворной работы. Обстановку на заводе оздоровили. Ильюшин устранил дефекты самолёта, и через некоторое время он стал бесперебойно выходить с производства. В Отечественной войне этот самолёт сыграл большую роль как дальний бомбардировщик.

Вскоре после неприятностей с бомбардировщиком Ильюшин создал свой знаменитый штурмовик.

— Что это за машина, да какая маленькая у неё скорость, да кому она нужна с такой малой высотностью! — говорили некоторые «знатоки».

Недальновидные и ограниченные люди не могли понять, что штурмовик — не истребитель, что штурмовику не требуются большая скорость и высотность. Штурмовику нужны пушки, пулемёты, бомбы и, самое главное — броня, которая позволила бы применять всё это оружие против вражеских танков на малой высоте полёта.

Товарищ Сталин высоко оценил идею штурмовика. По его указанию, вопреки всяким разговорам, серийное производство этих самолётов было налажено в необычайно широком масштабе.

Сергей Владимирович отличается исключительной прямоотой и кристальной честностью в отношениях с людьми. Он никогда не кривит душой, всегда прямо говорит то, что думает.

Ильюшин наделён неизменной жизнерадостностью, огромным запасом энергии. Он остроумен, замечательный собеседник и душа общества. Если в компании находится Ильюшин, можно наперёд сказать, что будет весело.

Ильюшин — охотник и рыбовод. Охота его своеобразна. Он вылетает на самолёте По-2 в степь, выслеживает зверя и, как коршун, нападает на него сверху. Ни волк, ни лиса не уйдут от Сергея Владимировича. Он почти в упор расстреливает их с самолёта, тут же приземляется и собирает свои [74] трофеи. Это очень опасное занятие: в погоне за добычей недолго увлечься и врезаться в землю.

О своей охоте Ильюшин поведал как-то в узком дружеском кругу. В числе присутствовавших находилось одно высокое начальство. Все мы очень смеялись, и начальство не меньше других, когда Ильюшин с непередаваемым юмором рассказывал о том, как он гнался за лисой, и даже попытался показать уловки этой лисы. Однако на другой день, уже в служебной обстановке, ему строго-настрого запретили заниматься этим видом охоты...

Однажды мне пришлось сильно переволноваться за своего друга.

В 1935 году я построил спортивный трёхместный самолёт, красивый, удобный и простой в управлении. Этот самолёт принял участие в спортивном перелёте Севастополь — Москва и получил премию.

Ильюшину самолёт очень понравился. В то время в Воронеже строились его машины. Конструктор находился на заводе, но ему часто приходилось летать из Воронежа в Москву и обратно. Летал Сергей Владимирович на тихоходном По-2 и терял много времени. Ильюшин сам лётчик и умеет управлять самолётом. Он попросил меня подарить ему мою машину. Я сделал это с радостью. Уже несколько раз Сергей Владимирович прилетал из Воронежа в Москву и каждый раз при встрече благодарил меня за машину.

И вот однажды вечером звонит начальник аэродрома и говорит:

— Товарищ Яковлев! Только что получено сообщение, что на пути из Москвы в Воронеж разбился конструктор Ильюшин на каком-то красном самолёте...

Подаренная мной Сергею Владимировичу машина была выкрашена в красный цвет.

Я замер от ужаса. Как разбился? Почему? Места себе не находил. Наконец, пришло счастливое сообщение: разбит самолёт, а лётчик жив. [75]

Я увидел Ильюшина через несколько дней. У него была забинтована голова. С чувством невыразимой радости обнял я друга.

— Саша, — сказал он, — к тебе претензий нет. Самолёт замечательный, но, оказывается, мотор без масла не работает. И не следует упускать этой «мелочи».

Авария произошла по вине механика, который забыл заправить самолёт маслом. Посадку лётчику пришлось делать в темноте на незнакомом месте. На всю жизнь от этой неприятности у Сергея Владимировича на лбу остался шрам.

## Лётчики-испытатели

Новый самолёт привезли на аэродром.

Он стоит на зеленом поле, отливая на солнце лаком свежей окраски, блеском металлических частей. Предстоят его испытания. Это наиболее ответственный момент рождения новой машины. В воздушном просторе на различной высоте и разных скоростях будет проверено, как осуществились замыслы конструктора.

Это сделает лётчик-испытатель. Он первый поднимет в воздух новую машину.

Пожалуй, нет среди авиаторов более благородной, возвышенной и героической профессии, чем профессия лётчика-испытателя.

Несмотря на то, что современная авиационная наука — аэродинамика, наука о прочности самолёта, о вибрации — является сильным оружием в руках конструктора, всё же первые полёты новой машины таят в себе много неожиданного. И в задачу лётчика-испытателя входит выявление всего того, что не поддаётся расчётам конструктора и научным экспериментам при проектировании.

Опасен не столько первый вылет, сколько последующие испытания: проверка максимальной скорости, высоты, проверка машины на прочность, вибрацию, штопор и др.

Искусство лётчика-испытателя в этом случае можно сравнить с искусством всадника, впервые объезжающего молодую, [76] норовистую лошадь. Только дело у лётчика куда более сложное и опасное, чем у наездника. Как конь не хочет подчиниться воле всадника, стремится сбросить его, так и новый самолёт упорно сопротивляется овладению им и как будто старается использовать каждую ошибку конструктора и пилота...

Поэтому лётчик-испытатель очень внимательно прислушивается к поведению машины, ни на минуту не ослабляет бдительности, пока машина детально не изучена. Недаром лётчики-испытатели говорят, что с новым самолётом нельзя переходить на «ты» раньше времени.

Лётчики-испытатели незаметные, скромные герои, прокладывающие пути новой авиационной техники. Мне приходилось встречаться с многими выдающимися представителями этой профессии — Чкаловым, Пионтковским, Супруном, Стефановским, Анохиным, Серовым, хорошо знаком я и с Громовым.

У каждого из них своя ярко выраженная индивидуальность. Но одно общее присуще всем им — глубокая, особенная любовь к авиации. Сознание долга перед Родиной, чувство ответственности за порученную машину, постоянная опасность в полёте положили на них отпечаток какой-то необыкновенной мужественной скромности, свойственной настоящим героям. Это люди честные, благородные, люди долга. И личное общение с ними полностью убеждает в этом.

С Чкаловым я впервые познакомился на авиационном заводе, куда пришёл работать после окончания академии. В то время он не имел еще той славы, которая пришла к нему позже. Знакомясь с ним, я знал только, что это душа-человек, отличный и безрассудно смелый лётчик. О смелости Валерия Павловича уже тогда ходили всевозможные легенды.

На заводе Чкалов проявил качества, необходимые для сложного и ответственного дела испытания новых самолётов. Он всегда горел желанием полнее, глубже и быстрее постигнуть, как он говорил, душу новой машины. Но Чкалов иногда без нужды рисковал собой. [77]

Исключительную роль в его жизни сыграли встречи с товарищем Сталиным.

2 мая 1935 года Иосиф Виссарионович приехал на аэродром имени Фрунзе. В числе других лётчиков товарищу Сталину представили и Валерия Павловича. Задав ему несколько вопросов, товарищ Сталин спросил, почему Чкалов, в случае опасности не покидает машину, пользуясь парашютом, а старается спасти самолёт.

Лётчик ответил, что летает на опытных и очень ценных машинах, губить которые жалко. В критических положениях он старается спасти машину и себя.

Товарищ Сталин возразил на это:

— Ваша жизнь дороже нам любой машины.

Эти слова сильно подействовали на Чкалова. Они заставили его летать дисциплинированнее, держаться в воздухе спокойнее.

Исключительно важными явились и сталинские указания, что «смелость и отвага — неотъемлемые качества героя», но, что «смелость и отвага — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это умение. Смелость, говорят, города берёт. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Эти указания великого вождя явились путеводной звездой не только для Чкалова, но и для всех советских лётчиков, прежде всего для лётчиков-испытателей. Они помогли им по-новому понять смысл и значение их ответственной, героической работы.

Отечественная забота Иосифа Виссарионовича о Чкалове помогла ему стать великим лётчиком нашего времени.

Чкалов — коренастый, приземистый, «косая сажень в плечах», напоминающий медведя, угловатый, прямой в разговоре, с густым сочным голосом, с волжским выговором на «о». С ним всегда было весело и интересно. Он мог бесконечно, с увлечением рассказывать всевозможные случаи из своей лёгкой жизни, и случаев таких у него было немало. [78]

В противоположность весельчаку и балагуру, живому и быстрому Чкалову Пионтковский был медлительным и немногословным, хотя и он любил хорошую шутку.

Много и интересно рассказывал Пионтковский о нашей авиации в период гражданской войны, о старых, полуразбитых трофейных «гробах», на которых приходилось летать первое время.

Однажды, например, Пионтковский вылетел на боевое задание с наблюдателем на старом двухместном аэроплане «Сопвич». Через некоторое время командир отряда получает от него телеграмму: «Прилетели, крепко сели, вышлите платформу».

Телеграмма эта расшифровывалась так: мотор отказал, лётчик вынужден приземлиться на болоте, машина разбилась...

— Горе, а не полёты, — говорил Пионтковский, — но не унывали...

Вот что меня удивляло вначале в обоих лётчиках. Сидим, бывало, обедаем, балагурим, от души шутим, смеёмся и больше всех Чкалов. Через час-полтора испытателей ожидает рискованнейший полёт на новом самолёте. Но никаких мрачных мыслей, никакого беспокойства. Со временем я понял, что так и должно быть. Если лётчик потеряет душевное равновесие, перестанет быть уверенным в себе, в своих силах, ему не обуздать непокорной машины, ему надо кончать лётно-испытательную работу.

Конструктор обычно хоть и не умеет управлять самолётом, но ему необходимо знать самые тонкие особенности поведения самолёта в воздухе. Очень важно поэтому взаимопонимание между конструктором и лётчиком-испытателем, им надо иметь общий язык и договариваться с полуслова. Я смотрю на лётчика-испытателя как на своего лучшего помощника в конструировании машин. Даже минутная задержка при возвращении его из очередного испытательного полёта действует болезненно. Начинаешь волноваться, строить всякие предположения — не случилось ли чего с лётчиком и [79] машиной. И как гора сваливается с плеч, когда увидишь в небе быстро увеличивающуюся точку — на аэродром возвращается самолёт с близким и дорогим человеком!

Это чувство тревоги знакомо каждому конструктору. Я не сомневаюсь, что, так же как и я за Пионтковского, не раз волновался Туполев за Громова, когда тот первым поднимал в воздух его машины и особенно когда проводил ответственные испытания при подготовке к полёту через Северный полюс.

С Пионтковским меня связывает не только долголетняя совместная работа по созданию новых самолётов, но и ещё одно важное событие в моей жизни. Мы одновременно вступали в партию, и нас принимали на одном партийном собрании.

Собрание происходило в большом ангаре, приспособленном под клуб. Ангар был полон. И, несмотря на то, что все были свои, знакомые люди — рабочие, механики, все, с кем каждый день встречались в цехах завода, на аэродроме, в конструкторском бюро, — ощущение взволнованности не оставляло меня ни на минуту.

Один за другим выходили на эстраду, к президиуму, подавшие заявления рабочие и инженеры.

Вдруг в зале сильно зашумели, все головы повернулись к выходу. Раздались аплодисменты.

Обернувшись, я увидел характерную высокую сутуловатую фигуру человека в лёгком светлом пальто, с расшитой тубетейкой на голове. Его провели в первый ряд. Свободное место было рядом со мной, и его усадили на это место. Я так был переполнен ожиданием предстоящего, что сначала и не понял, кто оказался моим соседом. И только когда он, приветливо улыбаясь из-под густых усов, протянул мне руку, я увидел, что это Алексей Максимович Горький. Можно представить мое удивление...

Алексей Максимович тяжело дышал и всё время курил. Не успеет докурить одну папиросу, достаёт другую, прикуривает от первой. Оглядев зал, он вполголоса обратился ко мне:

— Говорят, и вы сегодня вступаете в партию?

Я кивнул головой. [80]

— Волнуетесь?

Я хотел было сказать, что не волнуюсь, но совести нехватило сказать Горькому неправду и я ответил:

— Очень волнуюсь, Алексей Максимович.

В это время Юлиан Пионтковский, стоя на трибуне, рассказывал о своей жизни, о том, как он, слесарь-моторист, в 1917 году работая в одном из авиационных отрядов, загорелся желанием стать лётчиком, сам выучился летать, затем поступил в авиационную школу, уехал на фронт, стал инструктором школы лётчиков и, наконец, лётчиком-испытателем...

— Есть ли вопросы? — спросил председатель.

Из зала раздались возгласы «знаем, знаем» и аплодисменты.

— А это кто? — спросил Горький, указывая взглядом на Пионтковского.

Я ответил:

— Мой друг, лётчик-испытатель Пионтковский.

— Ну вот видите, как вашего друга приветствуют, и вы не волнуйтесь.

Сказав это, Алексей Максимович присоединился к собранию, встретившему аплодисментами результаты голосования за приём Пионтковского в партию...

Только назавтра, успокоившись от возбуждения, я был способен в полной мере оценить вчерашнее событие и удивительную встречу с Максимом Горьким в такой знаменательный день моей жизни... Обаятельный, светлый образ Серова, Героя Советского Союза, лётчика-испытателя, в прошлом уральского рабочего, запечатлелся в моей памяти как образ легендарного русского богатыря, виртуоза высшего пилотажа, человека с душой орла.

Лётчик-испытатель Михаил Михайлович Громов — высокий, худой, на вид сухой, холодный и даже неприступный. На самом деле это очень мягкий и деликатный человек, спортсмен с головы до пят, по-мальчишески увлекающийся всеми видами спорта и особенно лошадьми. [81]

Из лётчиков-испытателей Громов наиболее грамотный технически, культурный и содержательный человек. Он много читает, любит музыку, ценит в жизни красивое и сам пишет книги.

Пример бережного и любовного отношения к лётчикам-испытателям показывает товарищ Сталин. Мы, конструкторы, не раз слышали его требование заботиться о полной безопасности лётчиков-испытателей при опытных полётах, создавать все условия для успеха в их сложной и опасной работе.

Товарищ Сталин лично знает наших основных лётчиков-испытателей. Он внимательно прислушивается к их голосу, и их мнение по поводу того или иного самолёта играет не последнюю роль при выборе для массового производства новой машины.

## О великом и простом человеке

После первой встречи с товарищем Сталиным мне приходилось еще не раз встречаться с ним по работе, и всё больше и больше раскрывается передо мной образ великого человека.

Сталин во всём, что касается лично его, исключительно прост.

Одевается он просто. До войны он носил обычно серый френч особого типа — даже, собственно, не френч, а удобную, не стесняющую движений тужурку, — такого же материала серые брюки и лёгкие удобные сапоги из мягкой кожи.

Во время разговора он мягко прохаживается по кабинету. Слушая собеседника, очень редко перебивает его, даёт высказаться до конца.

Я заметил, что на заседаниях в правительственных учреждениях ему часто посылают записки. Он всегда прочитает записку, сложит аккуратно и положит в карман.

Ни одна из них не остается без внимания.

Сталин не терпит поверхностности и совершенно безжалостен к тем, кто при обсуждении какого-нибудь вопроса, выступая, [82] проявляет незнание дела. Таких людей он остро критикует, поэтому выступать легкомысленно в его присутствии отпадает охота раз и навсегда.

Требовательность в работе — характерная черта Сталина.

Не раз мне приходилось быть свидетелем такого разговора. Даётся задание ответственному работнику. Тот говорит:

— Товарищ Сталин, срок мал, и дело это очень трудное!

А Сталин в ответ:

— А мы здесь только о трудных делах и говорим. Потому-то вас и пригласили сюда, что дело трудное.

Скажите лучше, какая вам нужна для этого помощь, и сделайте всё, что надо, и к сроку.

Сталин любит, чтобы на его вопросы давали короткий, прямой и чёткий ответ, без вихляний. Обычно тот, кто в первый раз бывает у него, долго не решается ответить на заданный вопрос, старается хорошенько обдумать ответ, чтобы не попасть впросак. Так и я первое время, прежде чем ответить товарищу Сталину на вопрос, мялся, смотрел в окно, на потолок.

А Сталин, смеясь, говорит:

— Вы на потолок зря смотрите, там ничего не написано. Вы уж лучше прямо смотрите и говорите, что думаете. Это единственное, что от вас требуется.

Как-то на прямо поставленный вопрос, я затруднился ответить — не знал, как воспримет мой ответ Сталин, понравится ли ему то, что я скажу.

Он заметил это и серьёзно сказал:

— Только, пожалуйста, отвечайте так как вы сами думаете. Не старайтесь сказать то, что мне может понравиться. В разговорах со мной не нужно этого. Мало пользы получится от нашего разговора, если вы будете угадывать мои желания. Не думайте, что если вы скажете невпопад с моим мнением, это будет плохо. Вы специалист. Мы с вами разговариваем для того, чтобы у вас кое-чему поучиться, а не только, чтобы вас учить. [83]

Характеризуя одного руководящего работника, которого и своё время освободили от должности, товарищ Сталин сказал:

— Что в нём плохо? Прежде чем ответить на какой-нибудь вопрос, он прямо-таки по глазам старается угадать, что нужно ответить, чтобы не получилось невпопад, как сказать, чтобы угодить. Такой человек, сам того не желая, может принести большой вред делу.

Как-то Сталин сказал:

— Если вы твёрдо убеждены, что правы и сумеете доказать свою правоту, никогда не считайтесь с чьими-то мнениями, а действуйте так, как вам подсказывают ваш разум и ваша совесть.

Сталин не терпит безграмотности. Когда ему дают неграмотно составленный документ, он возмущается:

— Вот безграмотный человек! А попробуйте упрекнуть — сейчас начнет свою неграмотность объяснять рабоче-крестьянским происхождением. Это неправильно. Это некультурность, неряшливость. Особенно в оборонном деле недопустимо рабочим и крестьянским происхождением объяснять недостатки своего образования, свою техническую неподготовленность, некультурность или незнание дела. Враги нам скидки на социальное происхождение не делают. Именно потому, что мы рабочие и крестьяне, мы должны быть всесторонне и безукоризненно подготовлены по всем вопросам не хуже врага.

Некоторым из командиров армии, которые пытались недостаточное знание дела и особенно сложной боевой техники искупить своей личной храбростью и презрением к опасности, Сталин говорил не раз:

— Многие у нас кичатся своей смелостью. Одна смелость без отличного овладения боевой техникой ничего не даст. Одной смелости, одной ненависти к врагу недостаточно. Как известно, американские индейцы были очень храбрыми людьми, но и они ничего не могли сделать со своими луками и стрелами против белых, вооружённых ружьями. [84]

При решении отдельных вопросов в узком кругу лиц, имеющих отношение к обсуждаемому делу, Сталин даёт высказаться по желанию всем присутствующим. У некоторых он сам спрашивает мнение и затем подводит итоги. Потом пододвигает кому-нибудь лист бумаги, карандаш и говорит:

— Пишите.

И сам диктует какой-нибудь важный документ.

Однажды пришлось мне писать под его диктовку. Я старался не сделать ни одной грамматической ошибки. А он диктует и нет-нет да подойдет и через плечо поглядит, как получается. Вдруг он остановился, посмотрел написанное и моей же рукой с карандашом поставил запятую.

В другой раз я не совсем удачно построил фразу. Сталин и говорит:

— Что же вы в этой фразе подлежащее после сказуемого поставили? С подлежащими у вас что-то не в порядке. Вот как нужно! — И поправил.

После этого случая я очень внимательно перечитал грамматику русского языка.

Правильному, грамотному изложению мысли товарищ Сталин придаёт очень большое значение.

— Если человек не может грамотно, правильно изложить свои мысли, значит, он и мыслит так же бессистемно, хаотично. Как же он в порученном деле наведёт порядок?

Сам Сталин и окружающие его работают с необычайной чёткостью.

Однажды вызвали меня в правительство и дали одно важное задание. Я взялся его выполнить.

Сталин сказал:

— Это — срочное дело, его нужно очень быстро выполнить, и мы решили поручить его вам. Чем нужно помочь?

Я говорю:

— Ничего не нужно, всё у меня есть для того, чтобы сделать. [85]

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

Тут я вспомнил:

— Товарищ Сталин, есть просьба! Но вопрос уж очень маленький, стоит ли вас утруждать!

— Пожалуйста.

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

— Больше ничего? Только две машины?

— Да, больше ничего. Всё остальное у меня есть.

Я поехал тут же на завод. Меня встречает заместитель и говорит:

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

И даёт подписать доверенность. Через сорок минут две новенькие машины М-1 были уже на заводе. А через час позвонил секретарь товарища Молотова и спросил, получили ли мы автомашины. Это была уже проверка исполнения. Мы и подумали: вот сталинский стиль работы, вот как нужно работать всем! В государственной работе товарищу Сталину приходится встречаться со многими людьми. Он любит новых людей, любит изучать их, знать, что каждый собой представляет, что кому можно поручить, на что человек способен. Часто в деловом разговоре у него проскальзывают шутки, остроты. Однажды мы были у Сталина по какому-то вопросу. Во время беседы речь коснулась работников, не совсем хорошо себя проявивших, и Сталин вскользь заметил:

— Вот Мильтиад и Фемистокл из Замоскворечья!

Сказал и внимательно посмотрел на нас: поняли шутку или нет? Я не совсем понял и задал вопрос:

— Почему из Замоскворечья? [86]

— А вы знаете, кто были Мильтиад и Фемистокл?

— Полководцы в древней Греции.

— А чем они отличились?

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

Мне сделалось очень стыдно за своё незнание истории древней Греции.

Как-то, характеризуя одного работника, Сталин сравнил его с одним из чеховских персонажей в рассказе «Свадьба». Сказал, а потом спрашивает:

— Помните этот рассказ?

— Нет, не помню, товарищ Сталин!

— Неужели вы Чехова не читали?

— Читал всего Чехова несколько раз, а этого рассказа не помню.

— Есть вещи, которые запоминаются.

Опять мне стало стыдно. А ведь я считал себя начитанным и культурным человеком!

Технический ли идёт разговор или на политическую тему, Сталин любит приводить подходящие к случаю примеры из истории, мифологии, из классической литературы.

Он замечательно, с большим юмором цитирует некоторые места из «Истории одного города» и безжалостно высмеивает тех, у кого еще кое-что сохранилось от щедринских героев.

Намечалось испытание одной новой машины. Провести его нужно было очень срочно. И вот нашлись современные пошехонцы, предложившие отвезти машину для испытания далеко от завода на том основании, что лётчики, которые должны были испытывать её, находятся там.

Сталин сказал:

— Зачем же машину везти? Проще лётчикам сюда приехать. Кто же так работает! Почему не подумаете?

С глуповцев пример берёте. Знаете, как они телёнка на баню тащили, а Волгу толчком замесили? [87]

Как-то поздно ночью после затянувшегося делового разговора в служебном кабинете Сталин пригласил всех присутствовавших к себе домой поужинать:

— На сегодня, кажется, хватит. Не знаю, как другие, а я проголодался. Специально никого не приглашаю, чтобы это не приняли как обязательное и обременительное, а кто хочет поужинать, милости просим!

Ну кто откажется? Часто ли приходится получать такие приглашения?

Все идут вместе с ним на квартиру. К приходу гостей в столовой уже накрыт стол. Обстановка в квартире у товарища Сталина скромная и строгая. Поражает обилие книг. Даже в столовой по стенам стоят шкафы, битком набитые книгами.

Разговор за ужином касается самых разнообразных тем: политических, международных, вопросов техники, литературы, искусства. При этом все собеседники очень свободно и непринуждённо высказываются. Нет атмосферы подчинения, связанности — все равны.

Сталин часто обращается за справками к книгам. Увлёкшись каким-нибудь вопросом, он идёт к книжному шкафу, достаёт нужную книгу. Если разговор касается географии, тогда он берёт свою старую, уже потёртую карту и говорит:

— Посмотрите по моей карте. Правда, она истрепалась вся, но ещё служит.

Речь Сталина всегда насыщена литературными примерами. У него исключительная память — большие отрывки из некоторых произведений он приводит почти дословно. Особенно часто он вспоминает Горького, Чехова, Салтыкова-Щедрина. Он внимательно следит за современной литературой и всегда в курсе последних литературных новинок.

Как-то зашёл разговор о приключенческой литературе, о произведениях Майн-Рида и Фенимора Купера.

Сталин сказал, что в детстве он увлекался романами этих писателей. [88]

Сталин исключительно деликатен в обращении с людьми, вежлив и внимателен к собеседникам. Вызывая к себе, он всегда спрашивает:

— Вы не очень заняты?

Или:

— Могли бы вы сейчас без ущерба для дела ко мне приехать?

— Ну, конечно, товарищ Сталин!

— Тогда приезжайте быстрее.



Первое время, когда я не был ещё заместителем наркома авиационной промышленности, каждый раз, когда я уходил, Сталин спрашивал:

— Машина есть?

Это чтобы довести, если нет машины.

Сталин часто ставит в пример жизнь и работу Владимира Ильича Ленина. Он любит вспоминать о Ленине. Однажды он рассказал такой случай.

В 1918 году советское правительство решило переходить из Петрограда в Москву. Время было тревожное, в Москве только что был подавлен мятеж эсеров и меньшевиков.

— Когда мы приехали в Москву, — рассказывал Сталин, — мы, спутники Владимира Ильича, очень боялись за его безопасность. Поэтому, когда увидели, что ехать нужно в открытой машине, мы посадили Ленина, а сами вокруг него встали, чтобы не было видно Ильича и чтобы прикрыть его в случае покушения. Владимир Ильич никак не хотел с этим примириться и требовал, чтобы мы тоже сели рядом с ним. Но мы настояли на своём и всю дорогу ехали стоя.

\* \* \*

Замечательную школу проходит каждый, кто встречается по работе с товарищем Сталиным. Каждый разговор с ним оставляет глубокий след. После каждой встречи ощущаешь свой политический и деловой рост. [89]

Нет в нашей стране ни одного большого, нового, передового начинания в любой из областей жизни, которое не было бы связано с именем товарища Сталина.

Всё большое, новое, радостное, светлое, все наши победы на фронте труда и на фронтах Великой Отечественной войны — всё это прежде всего результат неутомимой работы, нечеловеческой энергии и мудрого предвидения величайшего человека всех времён и народов.

Также и в нашем деле — в авиации. Успехи конструкторов, успехи лётчиков — результат повседневного внимания к нам со стороны товарища Сталина.

Мне кажется, потому и любит наш народ свою авиацию, что эту любовь воспитывает у него товарищ Сталин, потому что авиация — детище Сталина, потому что Сталин лично направляет работу наших конструкторов. Потому и зовёт советский народ своих лётчиков сталинскими соколами, а наш воздушный флот — сталинской авиацией.

Товарищ Сталин лично руководит работой и развитием оборонной промышленности, он лично обсуждает с конструкторами и производственниками основные вопросы рождения новой авиационной техники и её массового производства.

В предвоенные годы в правительстве, под руководством товарища Сталина, с участием крупнейших специалистов, детально были обсуждены особенности новой боевой техники и приняты на вооружение лучшие образцы самолетов, моторов и авиационного оружия.

Товарищ Сталин ввёл строжайшую дисциплину в авиационной промышленности. Он запретил под страхом сурового наказания какие-либо мудрствования и фантазёрства. Без особого обсуждения у него лично не допускались никакие отступления от установленного и проверенного образца боевого вооружения. Такая железная дисциплина в создании и строительстве боевой техники привела к выдающимся результатам. [90]

Направляя развитие нашей авиации, товарищ Сталин проявляет глубочайшее знание техники, исключительную осведомлённость о состоянии авиационной промышленности, поразительное знание её кадров.

Товарищ Сталин лично знает основных руководящих работников авиационной промышленности. Нередко бывают у него директора, главные инженеры, технологи авиазаводов. Особенно много времени уделяет Иосиф Виссарионович воспитанию конструкторов. Каждого из основных конструкторов, самолётостроителей и моторостроителей, он знает лично. Товарищ Сталин знает, кто из нас на что способен.

В числе других я также имел счастье непосредственно видеть и чувствовать работу товарища Сталина в области руководства нашей авиацией. Конечно, эта область является лишь крупницей огромной и необъятной деятельности великого человека. Но даже и эти впечатления от отдельных встреч, при решении авиационных вопросов, дают представление о той гигантской, кропотливой, повседневной напряжённой работе товарища Сталина, благодаря которой наш народ успешно строит коммунизм. Мне часто приходилось удивляться, откуда Иосифу Виссарионовичу известно о том или другом факте, как у него возникают некоторые, иногда, на первый взгляд, незначительные, вопросы и почему эти вопросы возникли у товарища Сталина, а не у нас, специалистов, почему мы их не поставили во-время и так, как нужно.

Говорят, что «сверху виднее». Но ведь мы-то заняты на небольшом, ограниченном участке работы, а у товарища Сталина вопросов необъятное количество. У него вся страна, всё мировое демократическое движение, судьбы коммунизма. Тем не менее не раз нам приходилось краснеть за себя, когда товарищ Сталин выдвигал перед нами вопросы, которыми нам давно уже надо было заняться. [91]

Товарищ Сталин во всей своей работе связан невидимыми нитями с многомиллионным народом. Он ежедневно получает тысячи писем со всех концов нашей необъятной Родины. Он лично знает тысячи и

тысячи советских людей, умеет говорить с ними и — что не менее важно — слушать людей. Сталин сам живёт мыслями и чувствами народа.

## Мечтать, творить!

Вслед за первой боевой машиной я сконструировал новый быстроходный истребитель. Он был принят на вооружение Советской Армии, и авиационные заводы стали выпускать тысячи таких машин.

Этот истребитель летает в полтора раза быстрее самолёта, на который я некогда смотрел с восторгом и завистью, и несёт более мощное вооружение. Его назвали Як — первые две буквы моей фамилии.

Я был горд и счастлив. Моя страстная мечта сбылась.

Осуществление мечты — не в этом ли смысл жизни советского человека?! Ведь люди нашей сталинской эпохи так любят мечтать и дерзать. Мечта зовёт вперёд, дерзание, настойчивый труд укрепляют Родину, могущество социалистического государства.

С малых лет, сколько я себя помню, у меня всегда было какое-нибудь желание, цель впереди, добиться которой я стремился всеми силами.

Когда построил планёр, мною овладело неодолимое стремление сконструировать самолёт. Потом захотелось сделать другой, получше, потом третий... Строишь машину и думаешь: «Только бы она полетела, больше мне в жизни ничего не нужно!» Но когда машина закончена и начинает летать, рождается новое желание — сделать другой самолёт, чтобы он летал ещё быстрее, ещё лучше.

И так всегда я мечтаю о чём-нибудь новом и стремлюсь осуществить эту мечту. Жизнь от этого всегда полнокровная и интересная. [92]

Поставить перед собой цель и достигнуть её.

Преодолеть все трудности и преграды на пути к ней.

Решать сложнейшие задачи, разгадывать непонятное, экспериментировать, рассчитывать и, наконец, торжествовать победу — в этом великое удовлетворение. Испытывает его каждый, кто создаёт новое, творит.

И чем труднее даётся цель, тем больше удовлетворения, когда она достигнута.

Каждому, кто любит и знает своё дело, кто не относится равнодушно к своей специальности, понятно и знакомо чувство глубокой радости, когда работа спорится.

Работник любой профессии — будь то архитектор, художник, плотник, каменщик, врач, педагог, слесарь, хлебороб, воин — может творить, дерзать и познавать радость творческого удовлетворения.

Я так люблю своё дело, что мне кажется, нет на свете более интересной специальности, чем быть конструктором. Создавать новые машины, видеть, как твои мысли претворяются в осязаемые детали, видеть, как из деталей трудами чертежников, столяров, медников, слесарей, мотористов и других работников постепенно вырастает самолёт, принимая давно продуманные тобой, такие знакомые в мечте формы и линии, видеть, как в руках лётчика-испытателя этот самолёт врезается в небо, и знать, что машина пойдёт затем на серийные заводы и что тысячи таких самолётов охраняют твою любимую Родину, — разве не есть это высшее удовлетворение которое может дать труд!

«Летать быстрее, выше, дальше всех», — сказал товарищ Сталин.

Долгое время мною владела мечта построить самый быстроходный самолёт. И эта мечта, несмотря на множество огромных трудностей, сбылась. Но остановилась ли мечта? Нет!

...Когда коварный и жестокий враг напал на родную советскую землю, я понял, что для меня наступило время самого серьёзного испытания в жизни. [93]

Как покажут себя самолёты моей конструкции на фронте в бою с «непобедимыми» фашистскими истребителями?

С огромным волнением ждал ответа на этот вопрос с фронтов. И ответ пришёл скоро. Читая в газетах скромные, скупые сообщения Советского Информбюро о сбитых вражеских самолётах, я узнавал, что многие из них уничтожены нашими славными лётчиками на истребителях Як.

Вместе со всем народом я горжусь великими подвигами советских лётчиков. Но я и все наши сотрудники горды ещё и тем, что наши самолёты не подвели лётчиков в бою.

Мы работаем над созданием новых, быстроходных, замечательных самолётов.

Мы строим грозные крылатые машины. И твёрдо знаем, что наши истребители служат великому делу охраны Родины и мира во всём мире.