



**Гении
авиации**



Великий ЯКОВЛЕВ

**«Цель жизни»
гениального авиаконструктора**

Юрий Остапенко

Гении авиации

Юрий Остапенко

**Великий Яковлев. «Цель жизни»
гениального авиаконструктора**

«Яуза»

2013

Остапенко Ю. А.

Великий Яковлев. «Цель жизни» гениального авиаконструктора / Ю. А. Остапенко — «Яуза», 2013 — (Гении авиации)

Гений авиации, один из величайших конструкторов СССР, дважды Герой Социалистического Труда и десятикратный кавалер ордена Ленина, лауреат Государственной, Ленинской и шести Сталинских премий, любимец и личный советник Вождя, в 33 года ставший замнаркома авиационной промышленности по новой технике и занимавший эту должность всю войну, Генеральный конструктор легендарного ОКБ, создавшего свыше 200 летательных аппаратов, от прославленных истребителей Великой Отечественной до первых реактивных машин, от десантных планеров до вертолетов, от пассажирских авиалайнеров до самолетов вертикального взлета и беспилотников, – вклад Александра Сергеевича Яковлева в отечественное самолетостроение невозможно переоценить: за 70 лет построено в общей сложности 70 тысяч «Яков»! Однако в последнее время появляется все больше публикаций, обвиняющих великого авиаконструктора в «интригах», «использовании служебного положения против конкурентов» (утверждается, что именно Яковлев сыграл «роковую роль» в судьбе поликарповского И-185) и даже в «доносах», якобы «способствовавших аресту Туполева». Есть ли в этих нападках хотя бы крупица правды? Какую цену приходилось платить за близость к власти и возможность осуществить самые смелые проекты? Почему именно к 33-летнему Яковлеву были обращены горькие слова Сталина о «старых специалистах, которым мы очень верили, а они нас с авиацией завели в болото»? И что имел в виду советский авиагений № 1, когда написал в «Правде»: «Конструктор должен быть железным»? Эта биография не избегает даже самых острых вопросов о судьбе, карьере и «Цели жизни» А.С. Яковлева, ничего не замалчивая, не приукрашивая и не скрывая.

© Остапенко Ю. А., 2013

© Яуза, 2013

Содержание

Предисловие	7
После того, как вершина достигнута, путь один – вниз? Нет, есть новые вершины...	7
Часть первая	11
Первый из советского поколения	11
Что записано в Книге Судеб	13
Полпуда глюкозы от Главтопа	16
Даешь небо!	18
Если сам не поверишь в свою звезду, кто пойдет за тобой?	20
Много званных, да мало избранных...	21
Виват, Академия!	22
Мужская дружба часто рождается в аудитории. И не только дружба...	27
Какие учителя – такой и диплом	28
Что ему шасси – ему и целого самолета мало!	31
Искусство заводить друзей	33
Везет тому, кто везет	36
Та самая кроватная мастерская	39
Конец ознакомительного фрагмента.	42

Юрий Остапенко
Великий Яковлев. «Цель жизни»
гениального авиаконструктора

© Остапенко Ю.А., 2013

© ООО «Издательство «Яуза», 2013

© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

Предисловие

После того, как вершина достигнута, путь один – вниз? Нет, есть новые вершины...

Вот и все.

Случилось.

Рано или поздно это должно было произойти, но Яковлев не думал, что это случится так рано.

Впрочем, рано ли? Шесть лет назад Сталин объявил ему, что он, Александр Яковлев, назначается заместителем наркома авиационной промышленности, и сердце его тогда пело от радости, что к 33 годам он добился такого взлета. Он, молодой, можно сказать, начинающий авиаконструктор, оказался вовлеченным в круг людей, близких к товарищу Сталину!

...Машину потряхивало на выбоинах еще не приведенных в порядок после войны московских мостовых, но Александр Сергеевич не чувствовал этих толчков. Удар судьбы был столь силен, его последствия могли быть непредсказуемыми, и тревога все сильнее теснила грудь.

Наконец машина остановилась возле наркомовского дома, Яковлев молчаливым кивком отпустил шофера и стал медленно подниматься к себе на третий этаж.

Неужели только шесть лет назад Сталин пожимал ему руку, напутствуя на долгую и плодотворную работу? Впрочем, это ему так казалось, что на долгую. Возле Сталина, Яковлев это знал хорошо, люди долго не задерживались, но он верил в себя, в свою звезду и верил (истово верил!), что вождь оценит его безграничную любовь и талант его как конструктора и руководителя.

Жена открыла дверь и ахнула:

– Саша, что с тобой? На тебе лица нет!

Александр Сергеевич молча отстранил жену и прошел к себе в кабинет.

На письменном столе стояла, оправленная в строгую рамку карточка, которую он, Яковлев, так любил. Снимок этот был сделан перед войной на Тушинском аэродроме. Тогда Сталин смешался с толпой спортсменов и, прежде чем фотограф нажал спуск, увидел Яковлева и помахал ему призывно рукой. Яковлев тотчас оказался рядом с вождем, и тот положил ему на плечо руку, выделив его тем самым из сотен других участников воздушного парада. Эту руку на плече Александр Сергеевич ощущал все эти годы. И вот сегодня ее тяжести на плече он не ощутил.

Жена, нарушая годами заведенный порядок, вошла в кабинет мужа и, кутаясь в теплый халат (четыре часа утра!), спросила:

– Так что же случилось, Саша? Не таись, расскажи.

И Яковлев, тоже нарушая порядок – никогда не рассказывать о том, что происходило в Кремле, – сказал:

– Сталин принял мою отставку.

Екатерина Матвеевна тихо ойкнула:

– Что же теперь будет? Как это произошло?

Яковлев досадливо махнул рукой, давая понять, что он и так много сказал и ему надо остаться одному.

Он сидел в полутемном кабинете и смотрел на «козырный» телефон – тот, по которому звонили только из Кремля. Будет ли он звонить теперь? А был случай, когда Иосиф Виссарионович позвонил ему даже по городскому телефону. Тогда в ходе разговора вождь задал

ему какие-то вопросы, на которые он, Яковлев, отвечать отказался. Сталин удивился тогда и спросил, почему это автор самолета мнется с ответами. Пришлось сказать, что данные, о которых спрашивает товарищ Сталин, секретные, и по открытой телефонной линии он не имеет права говорить о них. Тогда-то, точнее, на следующий день, ему и поставили кремлевскую «вертушку».

Где же он допустил промашку?

Может быть, все это началось с ареста министра Алексея Ивановича Шахурина? Нелепого, неожиданного, буквально оглушившего всех. Тем более что его арест произошел практически сразу после победы (1946 год!), в которую авиапромышленность внесла весьма достойный вклад. И Шахурин, по общему мнению, протеже Хозяина (так почтительно именовали вождя в кремлевских коридорах), руководил наркоматом всю войну – с сорокового года.

Яковлев считал, что хорошо знал Алексея Ивановича. Ведь и его вместе с Шахуриным назначали одним приказом на руководство наркоматом – Шахурина наркомом, а его, Яковлева, заместителем наркома. 11 января 1940 года. Шесть лет бок о бок – под неусыпным приглядом Сталина. Всю войну. И тут, как гром...

Впрочем, Яковлев не мог про себя сказать, что гром, прогремевший над головой его шефа, был совсем уж неожиданным. За шесть лет работы в самых высших этажах власти он стал опытным аппаратчиком, «царедворцем», как он сам говорил, и по каким-то мельчайшим признакам, по тому, как здоровался со своими приближенными Хозяин, как часто он приглашал (или, наоборот, не приглашал) кого-то к ужину на свою дачу, как часто мелькала чья-то фамилия в наградных указах, он научился угадывать перемену в отношении вождя к своим подчиненным.

Но почему из авиапромышленности «взяли» только одного наркома, точнее, министра, по-новому? Почему не сработал «принцип домино», когда вслед за начальником шли замы, исполнители, директора заводов? Это было удивительно: ведь в наркомате больше никто не попал под карающий меч Органов? А поскольку Шахурину в вину было поставлено то, что он поставлял для фронта якобы некачественные самолеты, то логично было предположить, что за ним последует и его первый заместитель Петр Васильевич Дементьев, который как раз и отвечал за серийное производство. Но тот, к удивлению многих, усидел. Впал, правда, в немилость, но уцелел. Пока. И уж, по крайней мере, на то, чтобы стать министром, он рассчитывать не мог. Уцелеть бы, не загреметь в лубянские подвалы, а не о министерском кресле думать. Затаился Маленький (так Сталин звал Дементьева).

А Яковлев? Думал ли он о карьерном росте? Кто теперь может это сказать? В своей книге «Цель жизни» Александр Сергеевич утверждает, что нет. Более того, Яковлев пишет, что при обсуждении со Сталиным кандидатуры нового министра он сам предложил товарищу Сталину кандидатуру «стороннего» человека – Михаила Васильевича Хруничева, работавшего когда-то заместителем наркома авиапромышленности и отвечавшего за снабжение отрасли.

У нас нет оснований не верить Яковлеву, хотя, зная его целеустремленность, честолюбие и управленческие таланты, предположить то, что он мог в душе лелеять мечту достичь самых ярких вершин в карьере, мы можем вполне. Хотя, как считать: что выше в советской табели о рангах – быть успешным творцом самолетов или высокопоставленным чиновником, каковым, в сущности, является министр? Ответ вроде лежит на поверхности – конструктор самолетов работает на вечность, а министры приходят и уходят. Но, подчеркиваем, нельзя сбрасывать со счетов честолюбие нашего героя и фанатичную преданность товарищу Сталину. Нам сегодня трудно представить, сколь мощным воздействием на подчиненных обладал этот незаурядный политик, человек неукротимой воли, обладающий к тому же неограниченной властью. Работать в одной команде с этим человеком, бывать на его заповедных застольях на даче в Волынском, выполнять его поручения его соратники почитали за высшую честь, и Яковлев не был здесь исключением.

Все эти годы, работая рядом со Сталиным, он чувствовал его поддержку, и она окрыляла. То, что он и сейчас находится в поле зрения вождя, говорило то, что совсем недавно – 15 января 1945 года он был назначен первым заместителем народного комиссара авиапромышленности. Это ко многому обязывало и о многом говорило: перспективы были захватывающими.

Арест министра Шахурина убыстрил события, и вот тогда Яковлев и сделал тот самый ход, о последствиях которого он так задумался, глядя на «козырный» телефон. Он написал письмо Сталину.

Александр Сергеевич долго думал над его содержанием. В нем он писал, что совмещать творческую работу авиационного конструктора с административной должностью заместителя министра необычайно тяжело и он хотел бы сосредоточиться на чем-то одном, имея в виду руководство созданным им конструкторским бюро, оставляя таким образом за вождем решение, на чем же ему сосредоточиться.

Надо сказать, что Александр Сергеевич прекрасно знал все бюрократические ходы высшего управленческого слоя того времени, и не стал направлять письмо Сталину через своего прямого начальника – министра Хруничева. Ему не хотелось, чтобы Хруничев, вручая послание вождю, как-то комментировал решение своего заместителя. Однако, следуя все тем же законам, он проинформировал министра об отправке письма, лишая того возможности принимать решение в этом скользком вопросе.

Потянулись дни ожидания, в течение которых Александр Сергеевич не отходил далеко от «вертушки», ожидая звонка от Хозяина.

Что думал в те дни и часы Александр Сергеевич, нам знать не дано, но то, что он рассматривал оба варианта ответа на свой демарш (а чем иным был отказ от должности, на которую его когда-то благословил сам Сталин), это не подлежит сомнению. Первый вариант предусматривал удовлетворение просьбы авиаконструктора, жаждущего отдалиться любимой работе. При этом стороны вежливо жмут друг другу руки (хо-хо! Это он-то Сталину будет руки жать!) и – Яковлев выпадает из столь дорогого ему окружения великого вождя. Выпадает если не навсегда, то наверняка отдалается от него на значительное расстояние.

Второй вариант выглядел бы так. Сталин читает вслух просьбу и, обращаясь к присутствующим, говорит примерно так: вы посмотрите на него, товарищи, он активно работал в войну на двух должностях, делал прекрасные истребители, одновременно руководил научно-техническим прогрессом в отрасли, а теперь легкой жизни захотел. Разве можно отпускать его, товарищи? Товарищи возмущенно заропщут, с укоризной глядя на человека, желающего «легкой жизни», в то время как...

У второго варианта имелись и захватывающие дух продолжения. Например, такое. Сталин говорит ему, что он пристально следил за ростом Яковлева все это время и видит, что потенциал его значительно выше, чем простого заместителя министра и поэтому... Впрочем, продолжения у второго варианта могли быть разными. Нельзя забывать и такие, как у Михаила Моисеевича Кагановича или у Алексея Ивановича Шахурина. Или как у Николая Ивановича Ежова. Но об этом страшно было и думать. Наркомы. Из близкого круга к вождю. Д-да, у Сталина не забалуешь...

Через несколько дней вождь вызвал его в Кремль, но, к некоторому огорчению Яковлева, не его одного, а вместе с наркомом – с докладами о текущих проблемах. Как обычно, вождь потребовал подробнейшего отчета по интересующим его вопросам, докапываясь до самой сути проблемы. Особенно его волновал ход строительства бомбардировщика, делавшегося на базе Б-29, и, разумеется, освоение реактивной техники.

– Отстали, и по стратегическим бомбардировщикам отстали, и по реактивным истребителям, – с досадой подвел черту под докладом Сталин. Потом поднял желтые глаза на Хруничева:

– Что у вас еще?

– Вот товарищ Яковлев просит поддержать его просьбу об освобождении его от должности заместителя министра авиационной промышленности.

– Почему? – тон вопроса, поза (трубка застыла в воздухе) выражали крайнюю степень удивления.

Здесь предоставим слово самому Яковлеву, поскольку эта сцена подробно описана в книге его мемуаров «Цель жизни».

«Я сказал, что работаю в наркомате уже длительное время, что пока шла война и сразу после ее окончания, ставить вопрос об уходе не считал возможным. Но теперь, когда определены основы послевоенной перестройки нашей авиации на базе реактивных самолетов, прошу удовлетворить мою просьбу. Очень трудно совмещать конструкторскую и министерскую работу, и, если я и дальше останусь в министерстве, то неизбежно отстану как конструктор. Очень прошу не понять мою просьбу как дезертирство и освободить от работы в министерстве. Это будет только полезно для дела. Ведь я конструктор.

– Насчет того, что вы конструктор, у меня сомнений нет, – заметил Сталин и, немного подумав, сказал:

– Пожалуй, вы правы. Прежде всего вы конструктор и лишиться вас как конструктора было бы неразумно. Сколько лет вы проработали в министерстве?

– Да уже больше шести лет.

– Ну, как? Хватит с него? – обратился он к Хруничеву. – А кем заменить?

Я назвал Сергея Николаевича Шишкина, который был в министерстве моим заместителем и начальником ЦАГИ».

Вот так буднично, до обидного просто Сталин отпустил от себя человека, которого многие из окружения вождя считали любимцем Иосифа Виссарионовича.

«Совет Министров Союза ССР постановляет:

Удовлетворить просьбу т. Яковлева А.С. об освобождении его от должности заместителя министра авиационной промышленности по общим вопросам в связи с большой конструкторской работой по созданию новых самолетов. За шестилетнюю работу в Министерстве авиационной промышленности наряду с личной конструкторской работой, объявить т. Яковлеву А.С. благодарность. И. Сталин».

Благодарность... Ах, да! И еще звание генерал-полковника...

Яковлев был многоопытным царедворцем, и он понял, что прощание уже фактически состоялось. Наверное, его время от времени будут вызывать в Кремль на какие-то расширенные совещания, на торжественные мероприятия, но свою руку с его, яковлевского, плеча вождь снял.

Так что же: после достижения вершины путь один – вниз? Ну, нет! Яковлев чувствовал свои силы, и был уверен в том, что его путь вверх только начинается – ведь он – конструктор!

Часть первая

Конструкторами не рождаются.

Конструкторами становятся. Но не все...

Первый из советского поколения

Что же привлекло внимание Сталина в молодом симпатичном конструкторе, который с таким увлечением демонстрировал свои планеры-аэропланы на Тушинском аэродроме? Ответ этот, сам того не ведая, подсказал Яковлеву Максим Горький в тот момент, когда он предложил молодому симпатичному конструктору написать в альманах «Год семнадцатый» очерк под названием «Становление советского инженера».

То был год 1934-й. То было время, когда Яковлев формировался как конструктор, как организатор, то было время, когда он осознал, что в современной жизни конструктору и организатору надо быть еще и публичным человеком. Александр Сергеевич был активен, он выступал на собраниях, печатался в газетах, он был ярчайшим представителем (и проявлением!) своего времени, он был поистине советским инженером. Это заметил Сталин. Это озвучил своим предложением Горький.

Предыдущее поколение конструкторов так или иначе несло на себе отпечаток «прежнего» времени, оно уже сформированным вмонтировалось в советскую жизнь, приспособилось к правилам советской жизни. И Туполев, и Шавров, и Григорович, и Поликарпов, и Калинин еще помнили своих дореволюционных профессоров и наставников, многие из них бывали за границей, видели условия жизни там, были знакомы с трудами зарубежных коллег, и в некоторой степени были если и не опасными для советской власти, то, по крайней мере, могли быть не вполне лояльны к ней.

«— Почему сидели Туполев, Стечкин, Королев?»

— Они все сидели. Много болтали лишнего. И круг их знакомств, как и следовало ожидать... Они ведь не поддерживали нас...

В значительной части наша русская интеллигенция была тесно связана с зажиточным крестьянством, у которого прокулацкие настроения, страна-то крестьянская.

Тот же Туполев мог бы стать и опасным врагом. У него большие связи с враждебной нам интеллигенцией. И, если он помогает врагу, и еще благодаря своему авторитету втягивает других, которые не хотят разбираться, хотя и думает, что это полезно русскому народу... А люди попадают в фальшивое положение. Туполевы — они были в свое время очень серьезным вопросом для нас. Некоторое время они были противниками, и нужно было еще время, чтобы их приблизить к Советской власти.

Иван Петрович Павлов говорил студентам: «Вот из-за кого нам плохо живется!» — и указывал на портреты Ленина и Сталина. Этого открытого противника легко понять. С такими, как Туполев, сложнее было. Туполев из той категории интеллигенции, которая очень нужна Советскому государству, но в душе они — против, и по линии личных связей они опасную и разлагающую работу вели, а даже если и не вели, то дышали этим. Да они и не могли иначе!

Что Туполев? Из ближайших друзей Ленина ни одного около него, в конце концов, не осталось, достаточно преданного Ленину и партии кроме Сталина. И Сталина Ленин критиковал. Теперь, когда Туполев в славе, это одно, а тогда ведь интеллигенция отрицательно относилась к Советской власти! Вот тут надо найти способ, как этим делом овладеть. Туполевых посадили за решетку, чекистам приказали: обеспечивайте их самыми лучшими услови-

ями, кормите пирожными, всем, чем только можно, больше, чем кому бы то ни было, но не выпускайте! Пускай работают, конструируют нужные стране военные вещи. Это нужнейшие люди. Не пропагандой, а своим личным влиянием они опасны. И не считаться с тем, что в трудный момент они могут стать особенно опасны, тоже нельзя. Без этого в политике не обойдешься. Своими руками они коммунизм не смогут построить».

Из книги: Ф. Чуев «140 бесед с Молотовым»

А.С. Яковлев принадлежал к первому поколению чисто советских конструкторов – он вырос в условиях нового строя, он учился в советских учебных заведениях, он служил в советской Красной Армии, он был ярким продуктом советского строя, сыном своего времени, и именно из них, молодых, преданных, талантливых людей, Сталин, уничтожая ленинских сподвижников, мешавших ему вести корабль под названием «Советский Союз» к намеченной им самим цели, ковал свою гвардию, и это получалось у него неплохо.

Сталинская гвардия состояла из таких, как А.С. Яковлев, выдвиженцев, которые были готовы на все во имя той самой цели, которую нарисовал им вождь. Всем им в момент выдвижения на высшие государственные и партийные посты было по 30–35 лет, они, не жалея сил и времени трудились в предвоенные годы, они вытянули на себе все тяготы войны, выковали могучий щит советской страны к середине XX века. Устинов, Косыгин, Шахурин, Яковлев, Ванников, Дементьев, Тевосян, Ермолаев, Микоян... Вождь щедро осыпал их наградами и званиями, но сильно заблуждаются те, кто выискивал из них «любимцев Сталина». У него по определению не было и не могло быть любимцев. Он любил (если можно так выразиться в этом случае) свою цель, для достижения ее ему требовалась неограниченная власть и беззаветно преданные сподвижники. Ну, а если кому-то из них чудилось, что он «любимец», что ж, пусть чудится. Преданных сподвижников у него было предостаточно. Одним из них был авиаконструктор Александр Сергеевич Яковлев.

Что записано в Книге Судеб

Если поверить тому, что жизнь человека Создатель заранее прописывает в Книге Судеб, то следует предположить, что над судьбой Александра Яковлева он поработал с особой тщательностью. Он наградил его отменным здоровьем, мужской красотой, неукротимой волей в достижении цели и незаурядным техническим талантом, который он реализовал в полной мере. Но поскольку наш герой был человеком неверующим и на Божий промысел внимания не обращающим, то он был твердо уверен, что к физическим кондициям, которые получил от своих предков, он исключительно своим упорным трудом прибавил все те звания и достижения, которые составляли его жизнь. Это было бы похоже на правду, если не учитывать внешние обстоятельства и время, в которое он жил. Впрочем, Александр Сергеевич Яковлев умел заставить и обстоятельства, и время, и людей работать над претворением в жизнь своих планов.

Но начнем с предков. В архиве А.С. Яковлева бережно хранится старинный документ, который проливает свет на корни генеалогического древа яковлевской фамилии. Александр Сергеевич приводит его в своей автобиографической книге.

«Свидетельство

Ярославской Губернии, Рыбинского Уезда, прихода села Спасского, что на Волге, бывшей вотчины графа Дмитриева-Мамонова, деревни Полтинина у крестьянина Харлампия Николаева (по фамилии Яковлева) тысяча восемьсот осьмнадцатого 1818 года Апреля 25 дня родился сын Афанасий. При крещении был восприемником той же вотчины и деревни крестьянин Иван Егоров. Сей самый Афанасий Харлампиев (Яковлев) тысяча восемьсот тридцать седьмого 1837 года Июня 9 дня был повенчан при Спасоволгской Церкви 1-м браком с Московскою мещанскою девицею Александрой Филипповой (урожденной Баскаковой). Рождение сей последней было тысяча восемьсот семнадцатого 1817 года Марта 7 дня от крестьянина б. Хлебникова села Спасского Филиппа Кириллова (Баскакова). Восприемницею при крещении ея была того ж села крестьянина Павла Кириллова жена Христина Данилова. Все эти сведения взяты из Метрических книг, хранящихся при Церкви; в верности чего с приложением Церковной печати свидетельствую Церкви села Спасского, что на Волге, священник Петр Васильев Разумов.

6 Августа 1843 года».

Документ этот позволил Александру Сергеевичу Яковлеву в советское время, когда вопросы социального происхождения волновали кадровиков, партийных функционеров и другое начальство особенно сильно, писать, что предки его происходили из крепостных крестьян, что в те лихие годы снимало много вопросов. Хотя, если вчитаться в документ, то нигде не просматривается *принадлежность* Харлампия Николаевича Яковлева какому-то помещику – это непременно указывалось в официальной справке. Скорее всего, и это следует из фактов жизни следующих поколений семьи, предки А.С. Яковлева были государственными крестьянами (коих в Российской империи было большинство) и то, что уже дед Александра Сергеевича Василий Афанасьевич обосновался в Москве с собственным делом – он открыл свечную лавку у Никольских ворот, – говорит о многом. Так что не только физическую статью и красоту унаследовал наш герой от своих предков – деловая хватка тоже оттуда. Василий Яковлев успешно вел свой свечной бизнес и вскоре сумел добиться подряда на оснащение своей продукцией люстр Большого театра. А уж сын его – Сергей Васильевич (отец нашего героя Александра Сергеевича Яковлева) – и вовсе забыл дорогу к пашне – он был отдан родителями в Московское Александровское коммерческое училище, по окончании которого получил место в нефтяной фирме «Товарищество братьев Нобель». Так что к началу века (XX века), когда

в 1906 году на свет появился Александр Яковлев, семья потомков ярославского крестьянина Харлампия Николаева была если не зажиточной, то уж во всяком случае далеко не бедствующей. По современной терминологии – средний класс, а по тогдашней – крепкая, зажиточная семья, опора России.

Первичное образование (и, соответственно, воспитание) будущий советский авиаконструктор получил в семье. Мать А.С. Яковлева, Нина Владимировна, была вполне образованной женщиной и много дала сыну от своей любви и от своих знаний, и когда пришла пора отдавать сына в гимназию, он был вполне готов к приемным экзаменам.

В девятилетнем возрасте маленького Сашу Яковлева повели на вступительные экзамены в подготовительный класс в 11-ю Московскую казенную гимназию. Здесь он получил свой первый урок, который усвоил на всю жизнь. Урок этот заключался в том, что *все вступительные экзамены* (в подготовительный класс!) – по русскому языку, арифметике и Закону Божьему надо было сдать на пятерки. Ни у Нины Владимировны, ни у Сергея Васильевича, ни у самого Саши сомнений не было – сдадим на все пятерки. Мальчик был смывленным, бойким на язык, умел считать в уме, читать стихи, писать не только печатными буквами, но и *по-письменному*.

Камнем преткновения стал Закон Божий, который в доме считали второстепенным предметом. С изумлением смотрели папа и мама Яковлевы в экзаменационный лист, где святым отцом – преподавателем гимназии было выведено «*хор.*».

С этими оценками младший Яковлев был определен в частную мужскую гимназию П.Н. Страхова, но урок от первого экзамена он запомнил на всю жизнь: второстепенных предметов не бывает, в жизни все главное, а в переложении этого правила на его будущую деятельность – на авиастроение – это обратилось в железный «яковлевский» принцип: «в авиации не бывает мелочей», который, впрочем, был известен и до него...

Гимназия Страхова была оборудована по последнему слову педагогической науки того времени. Здесь был прекрасный актовый зал с портретом государя-императора на заднике сцены – когда раздвигались красные бархатные полотнища занавеса, на стриженных мальчишек строго взирал царь Николай II, облаченный в полковничью форму. Саша боялся этого взгляда, который, казалось, настигал его в любом месте зала. Он не любил бывать здесь. Гораздо больше ему нравилось проводить время в механической мастерской, где были верстаки с тисками, сверлильными станочками, где пахло стружками и клеем. Тяга мальчика к тому, чтобы что-то сделать своими руками, здесь всегда могла быть удовлетворена, и Саша Яковлев проводил тут почти все свободное время. Так и хочется сказать, что именно здесь будущий конструктор почувствовал тягу к строительству планеров, моделей самолетов, но, увы, это было бы явной натяжкой. Основными увлечениями Саши Яковлева была литература (Жюль Верн, Луи Буссенар, Лермонтов, Гоголь), география (была мечта объехать земной шар, побывать на полюсах, в Африке). Именно по гуманитарным предметам в дневнике были пятерки, по физике, математике в основном четверки...

Война даже в мальчишеские планы внесла коррективы: путешествия, о которых они много говорили с отцом, придется отложить до окончания войны. Вот когда доблестная русская армия победит тевтонов, тогда...

Хотя Москва в 1915 году и не была фронтовым городом, дыхание мировой войны чувствовалось и здесь. Соседнее с гимназией здание отвели под госпиталь, и мальчики на переменах и после уроков пробирались в граничащий с гимназией больничный сад, носили раненым яблоки, папиросы, какие-то мелкие подарки. Саша Яковлев был непременно участником вылазок в госпиталь и лучшим рассказчиком тем, кто не решался на опасное путешествие за пределы гимназического мирка, невероятных историй про наступления, траншеи, про газы, аэропланы. Аэропланы были самой яркой приметой времени, и неудивительно, что вскоре в страховском особняке уже вовсю распевали новые песни:

Если б гимназистки по воздуху летали,
Все бы гимназисты летчиками стали.
Поручики-чики, подпоручики-чики
Подпрапорщики, где вы все?

Здесь опять подмывает сказать, что именно тогда Саша Яковлев познакомился с раненым летчиком, и мечта связать свою жизнь с авиацией крепко овладела им. Но ничего такого не было. Он по-прежнему зубрил учебник физики Краевича, алгебру Киселева, увлекался историческими лекциями профессора Ключевского, читал Майн Рида, а война для мальчика «из хорошей семьи», как тогда говорили, была не более чем далеким фоном его детства.

И, тем не менее, ожидаемый скорый разгром Германии все оттягивался, раненых становилось все больше, а вести с фронтов, поначалу такие победные и мажорные, сменились тягучими сообщениями о позиционных боях, и одиннадцатилетний гимназист Саша Яковлев с удивлением отметил про себя, что в церкви пели уже не о скорой победе, а скорейшем завершении войны.

А потом пришел февраль 1917 года. Загомонила-заголосила Сухаревка про революцию, запестрели газеты заголовками про отречение государя-императора, дома отец что-то глухо ворчал про свободу, которая превратится в хаос, но Саши это в общем-то мало касалось: в 11 лет совсем другие интересы занимают мальчиков.

В нашем околотке дворник был Володя,
А теперь Володя – ваше благородие.
Поручики-чики, подпоручики-чики,
Подпрапорщики, где вы все?

Внешне в гимназии вроде бы ничего не изменилось. Правда, старшие ребята уже выламывали с герба на гимназических фуражках императорские вензеля и стали почти в открытую курить на заднем дворе, но в актовом зале гимназии по-прежнему по субботам выступали артисты частной Мамонтовской оперы, среди которых несколько раз пел Ф.И. Шаляпин. Декораторы к каждой постановке сооружали на сцене новую обстановку, и мальчишки, среди которых был и Саша Яковлев, смотрели, как любимый ими художник Михаил Врубель подновляет безумные глаза своего Демона.

Говорят, что все начинается с детства. Не бог весть какая свежая мысль, но от нее никуда не денешься. Характер закладывается именно в детстве, в раннем юношеском возрасте, и мало кто из учителей удивился скорому взлету их воспитанника: уже в школьные годы у Шуры Яковлева были ярко выражены лидерские устремления – он был старостой класса, а потом был избран председателем старостата – совета старост всей школы.

Счастливые гимназические годы в особняке на Садовой-Спасской длились всего три года – большевистский переворот, обернувшийся Октябрьской революцией, сломал устоявшуюся жизнь в России, поставив ее вверх дном, смешал понятия добра и зла, стал писать историю страны с чистого листа.

Полпуда глюкозы от Главтопа

Было холодно. Накинув на плечи гимназическую шинель, Саша сидел у окна и пытался вникнуть в смысл задачи про то, как в мерную бочку по одной трубе вливалось восемь кубических вершков, а по другой выливалось шесть кубических вершков. Надо было выяснить, за какое время мерная бочка наполнится до краев. Задача не шла в голову, поскольку Саша думал не о мерной бочке, а о ванной, в которой по случаю революции давно не было воды. А также не было тепла в комнатах, не было света.

Учебник арифметики был обернут в газету «Московский листок», в котором сообщалось, что 24 ноября выдаются: «по первому купону – 2 яйца (24 копейки за штуку), по 26 купону – 1 кг сельди (1 р. 25 к.), по 6 купону S фунта масла (4 р. за фунт)».

По случаю тех же событий семья Яковлевых вынуждена была съехать из трехкомнатной квартиры на 2-й Мещанской улице и уместиться в одной комнатке, где главенствующее место занимала печка-буржуйка. Прислуга Дуняша, которая много лет жила в семье, встретила своего мужа, бросившего фронт и поехавшего делить землю, укатила с ним в свою Тулу, и мама Нина Владимировна вынуждена была учиться вести домашнее хозяйство сама. Папа Сергей Васильевич по вечерам ходил на дежурство по подъезду, охраняя наряду с другими жильцами двери подъезда от классово близких днем, но беспощадных ночью солдат и матросов, покинувших фронт, а также борцов за свободу, массово выпущенных из тюрем.

Продовольственного пайка, который выдавали папе Яковлеву в конторе Нефтесиндиката, едва хватало на пропитание семьи, и после вполне обеспеченной жизни семья страдала от постоянного недоедания. Но еще больше донимал холод. Ненасытная буржуйка съела всю мебель, среди которой был буфет из красного дерева и два кресла работы какого-то выдающегося мастера, которыми так дорожила мама. И предложение отца 13-летнему сыну пойти на подработку, было поддержано на семейном совете.

Поскольку занятия в школе в те годы начинались с трех часов, то было решено, что до обеда Саша вполне может где-то работать. Так будущий авиаконструктор Яковлев начал свой трудовой путь – конторским учеником в архиве учреждения, которое называлось Главтоп. Слог «топ» в этом названии означало «топливо», и это вдруг оказалось крайне важным в условиях непрекращающегося энергетического (финансового, политического и т. д.) кризиса.

Главтоп, располагавшийся в доме 33 в Лубянском проезде, ведал распределением нефти, угля, торфа, дров и всего остального, что горело и грело, по соответствующим отраслям, но кое-что из этого бесценного богатства перепадало по карточкам (талонам, купонам) и сотрудникам этого важного учреждения, и Саша время от времени приносил домой то жестянку с керосином, то вязанку дров, и это было подлинным богатством по сравнению с жалкими десятками миллионами рублей, получаемыми им в качестве жалованья. Но подлинный триумф Саши наступил, когда он принес к Новому 1920 году отоваренный продуктовый паек, в который входил целый гусь и полпуда глюкозы! Папа, который был до этого главным кормильцем семьи, из своего Нефтесиндиката принес полпуда пшеницы, четверть керосина и лапти.

Основы трудового поведения, умения жить в коллективе Саше Яковлеву преподавала его непосредственная начальница в Главтопе Ревекка Соломоновна Соловейчик. Александр Сергеевич очень часто вспоминал ее.

«В обеденный перерыв к Ревекке Соломоновне приходила ее приятельница из торфяного отдела, и мы пили чай с сахарином, с лепешками из кофейной гущи или картофельной шелухи. Ревекка Соломоновна почему-то всегда пила чай из консервной банки вместо чашки, при этом страшно обжигалась и проклинала Советскую власть. Мне думается, что она употребляла консервную банку именно для того, чтобы иметь возможность лишний раз посетовать на тяжёлую жизнь».

Да, а что?

Школу А.С. Яковлев окончил в 1923 году. Предстояло определиться в новой жизни в новой стране. Родители, люди старых убеждений и взглядов, без связей в новых властных структурах, помочь с устройством на работу не могли (разве что в архив курьером), приходилось действовать самому. На свой страх и риск. И уж, конечно, не в Главтопе. А там, где радиоволны, Воздухофлот, лучи Кюри, цеппелины, там, где бьется пульс нового века.

И вот здесь мы подходим к тому, что было вызовом нового века – к цеппелинам, лучам Кюри и аэропланам. Любовь к аэропланам пришла сразу и, как показала жизнь, – навсегда. Собрав вокруг себя полтора десятка энтузиастов, Саша Яковлев решил строить аэроплан.

Слов
отточенный нож
Вонзай
в грядущую небыль!
Даешь небо!

Слова поэта просто-таки тянули ребят к творчеству – с огромным желанием ребята ринулись в мир авиации, но скоро выяснилось, что просто строгать дощечки для каркаса крыла – это еще не все. Надо было твердо знать, для какого крыла. И лидер, и организатор кружка засел за литературу, чтобы выяснить, что и как надо строить. Это были первые шаги нашего героя на пути к вершинам конструкторского мастерства.

Дает небо!

Главу «Начало пути» А.С. Яковлев в своих мемуарах начинает просто:

«В 17 лет я окончил среднюю школу, и теперь надо было всерьез решать: кем быть? Решение принято: авиаконструктором. Но с чего начать, к кому обратиться? Никаких знакомств среди авиаторов я не имел».

Кажется все предельно просто: поразмыслил юноша над дальнейшим путем и решил строить самолеты. Не просто строить, как инженер, технолог, а именно создавать самолеты, стать авиаконструктором. Александр Сергеевич не объяснил, почему такое решение он принял, не подогнал ли он ответ под уже известный результат решенной задачи на склоне лет, создавая «Цель жизни», неизвестно. Но не будем гадать по этому поводу. Тем более что всей своей жизнью Александр Сергеевич Яковлев доказал верность выбранному пути.

Но от решения 17-летнего юноши, строившего в школьном кружке модельки аэропланов, до воплощения в жизнь мечты строить настоящие самолеты был непростой путь.

В приведенной выше цитате есть одни очень примечательные слова: «Никаких знакомств среди авиаторов я не имел». Они в какой-то степени, наверное, отражали выбор пути для достижения цели. Александр Сергеевич – и это одна из граней его таланта – умел находить людей и соратников, которые помогали ему в достижении его цели. И никогда не мелочился при этом.

«В газетах мне часто встречалась фамилия инженера-конструктора Пороховщикова. Не знаю, как у меня хватило смелости, но я решил обратиться к нему с просьбой помочь устроиться на работу в авиацию. И вот летом 1923 года я не без труда разыскал Пороховщикова, ожидая его часами у здания Главвоздухофлота на Ленинградском шоссе. И однажды, помню как сейчас, смущенный и робкий, подошел к нему. Пороховщиков – высокий, стройный, в военной форме с ромбами. Я представлял себе, что он человек занятой, и поэтому коротко изложил свою просьбу, но мне хотелось поговорить с ним о многом.

– Пойдемте со мной, по дороге и поговорим, – предложил Пороховщиков.

Я с радостью согласился».

День, проведенный с Пороховщиковым на аэродроме, не пропал даром для Яковлева. По крайней мере, он окончательно утвердился в мысли связать свою жизнь с авиацией.

Пороховников Александр Александрович (1892–1943) – русский конструктор, предприниматель, летчик. Будучи гимназистом, построил в 1909 году на заводе «Дукс» самолет, одобренный Н.Е. Жуковским. В 1911 году в Риге организовал опытную мастерскую, где построил опытный моноплан простейшей конструкции «Пороховников № 1» и сам летал на нем. Оригинальный полутороплан двухбалочной схемы – двухместный разведчик, названный «Би-кок № 2» («Двухвостка»), он построил в 1914 году. В 1915 году мастерская Пороховникова в Петрограде, преобразованная в завод, выпускала самолеты иностранных марок, а также его учебный биплан П-IV (1917). В 1918 году Пороховников сдал офицерские испытания на звание военного летчика, затем служил в советских авиационных частях, возглавлял авиамастерские, одновременно продолжая конструкторскую деятельность. В 1919–1923 гг. выпускались небольшие серии учебных самолетов его конструкции П-IV бис, П-IV 2 бис, П-VI бис (все они имели бипланную схему с хвостовой фермой). В 1923 году Пороховников переехал в Москву, где работал инженером в различных организациях и на заводах. Совместно с Пороховниковым некоторое время работал известный впоследствии советский авиаконструктор В.П. Яценко.

С Пороховщиковым дело как-то не заладилось, но Яковлев уже знал, как действовать. Еще раньше, в начале 1923 года, он прочитал в газете о том, что в Крыму будет проходить слет советских планеристов, на который приглашаются все желающие со своими планерами. Собственного планера у Саши Яковлева, естественно, не было, и он отправился к К.К. Арцеулову, одному из организаторов планерных соревнований. Еще раз: Яковлев никогда не мелочился...

Константина Константиновича Арцеулова знала вся крылатая Россия. Один из первых русских летчиков прославился тем, что в 1916 году укротил «штопор». Беспощадный и, казалось, непобедимый враг авиации «штопор» – беспорядочное вращение самолета вдоль всех его осей – ставил под вопрос широкое применение авиации и в боевых действиях, и при пассажирских перевозках. Лучшие летчики, известные ученые-аэродинамики старались понять природу «штопора», найти средство борьбы с ним, но – тщетно. Удалось это сделать Константину Арцеулову. Он долго рассчитывал свои действия, постигая природу коварного врага, и понял, как надо с ним бороться. На глазах своих друзей-однополчан он поднял свой аэроплан в небо, преднамеренно ввел его в «штопор». На земле замерли, глядя, как, беспорядочно вращаясь, «ньюпор» сыплется к земле, но после нескольких витков самолет выровнял полет, и летчик благополучно посадил его на аэродром. Потом – еще один полет. Потом еще.

Арцеулов при жизни стал легендой авиации, и именно к нему направился молодой Яковлев, предлагая свои услуги в качестве рабочего при строительстве планера и при всем остальном. Лишь бы быть при самолетах. Планер – это не самолет? Ах, какая разница! Ведь Арцеулов пилот самолетов, но он ведь и на планерах летает, и строит их.

Константин Константинович встретил юного любителя авиации приветливо, тотчас сориентировался в ситуации и фактически предопределил его дальнейшую судьбу:

– Хотите, я определю вас помощником к летчику Анощенко? Он строит сейчас планер собственной конструкции. Будете хорошо работать, поедете в Крым на соревнования.

Это было едва ли не полным воплощением мечты, и Яковлев летел домой в буквальном смысле на крыльях. Дома, однако, восторгов Саши не разделяли. Особенно сердился отец. Он хотел, чтобы сын устроился на какую-то серьезную работу в серьезное советское учреждение на твердый оклад жалованья, а постройку любительских планеров он считал пустой затеей.

Зато мать сумела понять сына и посчитала, что путь к диплому авиационного инженера может начинаться и с этих самых планеров.

В холодном зале Петровского замка на Ленинградском шоссе (в этом дворце уже расположилась Военно-воздушная инженерная академия) Николай Дмитриевич Анощенко с помощниками строил свой летательный аппарат. Саша Яковлев (Анощенко звал его Шурой) активно включился в работу и очень быстро стал поистине незаменимым членом команды. Вскоре Николай Дмитриевич, как один из организаторов состязаний, утром только выдавал задание на день, а претворял их в жизнь незаменимый Шура. И, тем не менее, к началу состязаний планер Анощенко не был готов, пришлось везти его в недостроенном виде, в надежде докончить работы уже в Коктебеле.

Свою первую поездку в Крым Яковлев считал одним из самых счастливых (и удачных) периодов жизни. Он увидел полеты, он приобщился к небу, он познакомился с людьми, дружбой с которыми он гордился всю жизнь: Арцеулов, Ильюшин, Пышнов, Горощенко.

Соревнования длились две недели, а планер Анощенко все еще не был готов, хотя Шура Яковлев трудился над ним почти неотрывно. Наконец, к концу состязаний «Макака» (так назвал конструктор свое детище) был поставлен в план полетов. В отличие от других планеров, построенных наподобие самолетов, «Макака» чем-то напоминал летательный аппарат профессора Отто Лилиентала, который водружал на себя крылья, разбежался и прыгал с горы, ловя крыльями потоки воздуха. Увы, триумфа Анощенко не достиг. В первом полете его аппарат рухнул на землю, но, к счастью, сам Николай Дмитриевич не пострадал в этой аварии.

Если сам не поверишь в свою звезду, кто пойдет за тобой?

После Коктебеля Александр Яковлев решил строить свой планер. Конечно, можно сказать, что наш герой был довольно самоуверенным молодым человеком, но правильнее, наверное, будет сказать, что он был человеком, уверенным в себе, и он верил в свою звезду. Это весьма важное обстоятельство, и кто чего бы ни говорил об этом – если нет веры в себя, если нет веры в свою звезду, на успех можно не рассчитывать.

В Москве Александр Яковлев отправился опять же не к кому-нибудь, а к самому Ильюшину, который, как ему показалось, отметил в Коктебеле молодого помощника Анощенко.

Сергей Владимирович в то время жил в общежитии Военно-воздушной академии в комнатушке, в которой он теснился с женой и маленькой дочкой.

Ильюшин, действительно, заметил Яковлева в Крыму и отнесся к нахальному энтузиасту (а кем другим он мог выглядеть в глазах Ильюшина?) вполне доброжелательно. Но Сергей Владимирович уже успел заметить, как много умеют добиваться нахальные люди, особенно, если они еще и энтузиасты. Поэтому он много и долго занимался с «нахальным энтузиастом», давал свои конспекты по аэродинамике, по прочности, по основам конструирования, и эта поддержка многого стоила. В век Интернета, в пору, когда любая литература находится в шаговой доступности, трудно понять, как важно было получить конспекты мэтра, Ильюшин охотно помогал молодому другу, и это многого стоило. И Яковлев это понимал, настойчиво разбираясь в вопросах аэродинамики, прочности, он даже копировал многие конспекты Ильюшина.

Получив первичную техническую подготовку, Яковлев стал собирать свою команду, которая будет строить планер. И здесь мы должны отметить еще одну грань таланта будущего авиаконструктора: умение подбирать коллектив, умение организовать работу, умение объединить всех единой целью и не дать никому возможности усомниться в его способностях как лидера.

Опыт создания первичного творческого коллектива у Яковлева, как мы помним, был, и он решил организовать планерный кружок там же в школе, которую недавно кончил, и это было его очень удачным ходом. 15 человек записались в кружок, клея, строя, шлифуя неведомый летательный аппарат. Лучших Яковлев пообещал взять с собой на вторые всесоюзные соревнования в Коктебель. То, что он сам туда будет допущен, как конструктор, у него не вызывало сомнения.

Яковлев взял свою первую высоту.

Он построил планер.

Он был приглашен на соревнования и – добился командировки для двух своих помощников! Это было событие: счастливцев провожали на вокзал всей группой, твердо рассчитывая на будущий год поехать всем коллективом с новым планером.

Много званых, да мало избранных...

Какие люди собирались в те годы на склонах Коктебеля, на планерных соревнованиях! Тут были авиаконструкторы С.В. Ильюшин и О.К. Антонов, будущие академики С.В. Пышнов и С.П. Королев, конструкторы планеров В.Н. Верзилов и Н.Д. Анощенко, летчики-испытатели С.Н. Анохин, В.А. Степанченко, И.М. Сухомлин и многие другие люди, которые вписали свои имена в историю советской авиации. По склонам Коктебеля в страну Авиация прошли тысячи людей, и это были избранные.

Но и Яковлев относился к избранным! Об этом никто из присутствующих на коктебельских слетах еще не знает, но это так. Главное, что это знал сам Яковлев!

Не каждому дано увидеть триумф своего дела. А полет собственного планера, что бы вы ни говорили, – это был триумф. Его, Яковлева, планер АВФ-10 полетел! Вслед за парителями мэтров, за длиннокрылыми аппаратами мастеров, за рекордными машинами ученых.

Стрекозой скользнул с утеса
Вниз, в воздушный океан.
Безмоторный, бесколесый
Деревянный моноплан.

И поплыл в беззвучном рейсе
В синеоблачном краю,
Опираясь, как на рельсы,
На воздушную струю.

Планерист, облитый ветром,
Мыслью ввысь ведет мосты.
Он следит за альтиметром,
Этим пульсом высоты...

Птица думает, что птица,
И косится на ангар,
Вышине, наверно, снится
Древнегреческий Икар...

А. Жаров

Строгое жюри признало модель молодого конструктора удачной, и А.С. Яковлев получил поощрительный приз 200 рублей, открыв тем самым список своих наград, среди которых будут и Золотые Звезды, и ордена самого высокого ранга, кресты, медали, Сталинские-Ленинские-Государственные и иные премии. Но те 200 рублей были для него дороже сверкающих золотом звезд. Они были подтверждением того, что в свою звезду надо верить.

Виват, Академия!

Потом был еще один удачный планер.

Потом еще один.

Но сам Яковлев оставался для всех самоучкой, способным (о таланте тогда еще не говорили) дилетантом. Александр Сергеевич понимал, что нужна фундаментальная авиационная подготовка, а единственный авиационный вуз в стране – Военно-воздушная академия – принимала в свои стены только людей, отслуживших или служивших в РККА. Такого преимущества у Шуры Яковлева не было.

Но Шура уже знал, как надо добиваться поставленных целей. Если нельзя в академию, то хотя бы в авиамастерские при академии. Но туда, выяснилось, требовались только квалифицированные рабочие, а Яковлев был всего лишь разнорабочим, посылаемым биржей труда на случайные заработки.

И тогда Яковлев вновь отправился в Фурманский переулок, где его добрый гений и покровитель Сергей Ильюшин получил квартиру. Нет таких крепостей... и в марте 1924 года еще один намеченный рубеж был взят: Яковлев был зачислен в штат учебных мастерских Академии воздушного флота.

Да, в цехах мастерских, на Ходынском аэродроме для пытливого юноши, решившего посвятить себя авиационному делу, было где разгуляться. Здесь Александр Яковлев не только познал основы слесарно-столярно-малярных дел, но и научился заправлять, обслуживать самолеты, ремонтировать их. Но главное было даже не это. Главным была свалка в конце аэродрома, где лежали сваленные в кучу обломки битых самолетов, выброшенные детали моторов, списанные приборы. Именно оттуда появились на свет первые творения Яковлева, конструктора самолетов.

«В 1923 году Ходынский аэродром получил гордое название «Центральный электроаэродром имени товарища Л.Д. Троцкого», в то время наркома по военным и морским делам. Когда на этом посту его сменил М.В. Фрунзе, поэт В. Маяковский так «прокомментировал» это назначение:

*Заменить ли горелкой Бунзена
Тысячевольтный Осрам?
Что после Троцкого Фрунзе нам?
После Троцкого Фрунзе – срам.*

С 1926 года после смерти товарища Фрунзе, последовавшей 31 октября 1926 года, аэродром стал называться Центральным аэродромом имени М.В. Фрунзе. Уже в то время сравнивать Л.Д. Троцкого и М.В. Фрунзе и каким-то образом комментировать это переименование никто не осмеливался».

А. Демин «Ходынка: от Дмитрия Донского до наших дней»

Яковлев не зря копался на свалке. Найденные им сокровища позволяли сделать уже не планер, а легкий (по нынешним меркам сверхлегкий) самолет, а по тогдашней терминологии – авиетку. Около года ушло на разработку проекта, и здесь неоценимую помощь молодому конструктору оказал В.С. Пышнов, еще один коктебельский «крестный отец», как в шутку говорил о своих старших товарищах сам Яковлев. Владимир Сергеевич сделал то, что не под силу было не только рабочему мастерских, но и молодому конструктору: он помог рассчитать аэродинамику самолета, запас прочности и многое другое.

***Пышинов Владимир Сергеевич** (1901–1984) – выдающийся ученый в области аэродинамики самолетов, доктор технических наук, заслуженный деятель науки и техники РСФСР. Окончил ВВА им. Н.Е. Жуковского, работал в частях ВВС и в ОКБ Н.Н. Поликарпова. Преподавал в ВВИА (1926–1984, профессор, начальник кафедры). Автор научных трудов по теории штурмана, управляемости, маневренности самолета.*

С готовым проектом Яковлеву не составило большого труда собрать в мастерских Академии единомышленников. Здесь мы вновь отмечаем еще одну яркую грань личности А.С. Яковлева. Он мог, когда хотел, быть обаятельным, неотразимым, однако мог (чем дальше, тем это у него чаще случалось) быть жестким и неуступчивым, но в любом случае ничто не заслоняло для него дела, все его действия всегда были направлены для достижения главной цели.

Во главе энтузиастов Яковлев вечерами взялся воплощать задуманное в жизнь. Но он очень скоро понял, что его усердие здесь, у верстака, принесет мало пользы делу. Ведь, сколь ни ценными были находки на свалке, для создания самолета, пусть и самого маленького, нужно устойчивое финансирование, а его следовало «пробить». Академия в этом смысле отпадала, надо было выходить во «внешний мир». И Яковлев направил свои стопы в Осоавиахим.

ОСОАВИАХИМ – Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству СССР

С первых дней своего существования ОСОАВИАХИМ развернул широкую авиационную пропаганду. Стране, находившейся во враждебном окружении, нужен был свой Воздушный флот, нужны были летные кадры. Брошенный в массы лозунг «Комсомолец, на самолет!», стал девизом молодежи 30-х. Одним из тех, кто готовил крылатую гвардию страны, был 23-летний инструктор Ленинградской планерной школы ОСОАВИАХИМа Валерий Чкалов. Лозунг ОСОАВИАХИМа «От модели – к планеру, от планера – на самолет!» стал путеводной звездой для тысяч юношей и девушек.

С историей оборонного Общества неразрывно связана судьба другого знаменитого летчика-испытателя Михаила Громова. После организованного АВИАХИМом перелета по европейским столицам летчик на самолете АНТ-3 за 3 дня преодолел фантастические по тем временам 7150 км. С кружка планеристов и учебы в летной школе ОСОАВИАХИМа начинали свой творческий путь многие авиаконструкторы и летчики-испытатели.

Всего с 1930 по 1941 год ОСОАВИАХИМ дал путевку в небо 121 тысяче летчиков, 27 тысячам планеристов и 122 тысячам парашютистов. Задача создания Воздушного флота молодой Республики Советов была решена.

Да, это была в те годы серьезная организация! И обращение туда за помощью молодого конструктора было вполне правомерным шагом, хотя в случае с Яковлевым это отдавало авантюрой, ведь он, по существу, еще не был авиаконструктором, а одним из рабочих энтузиастов, которых тогда было немало. Но Яковлев не относил себя к тем, «кого немало», – он верил в свою звезду и хотел, чтобы горение этой звезды поддержал Осоавиахим, для которого бюджет страны выделял немалые средства.

А.С. Яковлев представил технической комиссии проект легкого самолета под названием АИР-1. Красиво оформленные чертежи, уверенная речь, манера выступления молодого конструктора произвели впечатление. Члены комиссии заинтересовались, что значат буквы в названии, и автор проекта с достоинством ответил, что это инициалы председателя Совнаркома Алексея Ивановича Рыкова, руководившего к тому же и ОДВФ, и Осоавиахимом. Яковлев помнил «Макаку» своего первого шефа, и с названием своего детища уж он-то маху не мог дать.

После того как Осоавиахим проект утвердил и было открыто финансирование, для постройки авиетки был выделен зал бывшего ресторана Скалкина в Петровском парке (в нем позже размещался Дом культуры Академии). Группу энтузиастов возглавил Алексей Анисимович Демешкевич, которого за преклонный возраст (ему тогда было 35 лет) горластые насмешники из числа мотористов звали Батей. Демешкевич был бесценной находкой в команде Яковлева. Он имел солидный стаж работы в авиационных частях, был мастером на все руки и обладал умением спланировать и организовывать своих озорных помощников. А.А. Демешкевич еще много лет проработает в ОКБ Яковлева, всегда оставаясь его верным соратником.

Восемь месяцев шла постройка, и это время было непростым для автора конструкции. Беда пришла, откуда ее не ждали, – от руководства Академии. Пока механики и мотористы в ангаре лепили из утиля какие-то конструкции, на них особо внимания не обращали, а когда выяснилось, что постройка летательного аппарата одобрена Осоавиахимом (другое ведомство!) и даже им финансируется, возникла проблема. Вначале руководство Академии выразило недоумение, что самолет строит даже не слушатель, а моторист из мастерских, и это послужило поводом для сигнала в верхи, что моторист не мог профессионально проработать проект, что прочностные характеристики его будут никудышные, и это подвергнет опасности жизнь летчика.

Молодо – не всегда зелено. Моторист Яковлев словно предвидел такую ситуацию, он, правда, не мог предвидеть, что первый конфликт покажется только цветочками по сравнению с тем, что предстоит ему в будущем. Но тогда он принял бой. Моторист против ученых Академии – каково? Ведь оппонентом моториста выступил начальник учебного отдела Академии К.Я. Баранов.

Комиссия проверяла чертежи, пересчитывала расчеты на прочность, выясняла верность аэродинамических решений. Но не зря ведь мы отмечали, что Яковлев не играл по мелочи. На его стороне были такие специалисты, как С.В. Ильюшин и В.С. Пышнов. Их поддержка оказалась решающей. Владимир Сергеевич Пышнов дал письменную гарантию, что проект составлен грамотно, самолет будет прочным, и эти слова маститого ученого решили судьбу АИР-1. (Так и хочется сказать, что, может, и судьбу будущего конструктора, но это вряд ли было бы правильным, поскольку мощные таланты Яковлева, несомненно, проявились бы в самом скором времени.)

Самолет был готов к 1 мая 1927 года. Но как ни стремился Яковлев отметить своим самолетом в День международной солидарности трудящихся, столь любимом в Советском Союзе, но даже при своих пробивных способностях сделать этого, увы, не смог.

Самолет ушел в свой первый полет только 12 мая. Задержка с первым полетом обернулась положительной стороной: самолет согласился поднять в воздух сам Юлиан Иванович Пионтковский. Это, действительно, была удача: 30-летний летчик был командиром летного отряда Академии и отличным испытателем. С этого полета началось содружество этих людей. Ю.И. Пионтковский стал впоследствии шеф-пилотом ОКБ Яковлева и много сделал для успешного старта первого истребителя Яковлева. О том, как прервалась эта дружба, мы узнаем чуть позже...

Две недели проходили летные испытания АИР-1, и за это время Яковлев еще раз продемонстрировал свой уровень: он хотел, чтобы полет его авиетки стал событием в авиационном мире. Яковлев всегда играл по-крупному и очень часто выигрывал. Сейчас он добивался – ни много ни мало – разрешения на перелет своей машины по маршруту Москва – Харьков – Севастополь – Москва. Экипаж: Пионтковский – Яковлев.

Нам сейчас трудно вообразить, как можно было разрешать полет самолета, сделанного «на коленке», по столь длинной трассе, не оборудованной средствами связи, метеопрогнозами, заправкой и пр.

Но они полетели. И еще как – с полным триумфом! Самолетик без единой поломки долетел до Крыма, а на обратном пути Пионтковский, пилотируя самолет уже в одиночку, установил два мировых рекорда, преодолев без посадки расстояние от Севастополя до столицы. Первые мировые рекорды СССР!

Этот перелет принес Яковлеву не только известность в авиационном сообществе, но и вожацкое место слушателя Академии. Начальник Академии за голову взялся, когда увидел ходатайство о зачислении моториста мастерских А.С. Яковлева слушателем Академии. Письмо было подписано начальником ВВС П.И. Барановым и руководителем Осоавиахима Р.П. Эйдеманом.

Эйдеман Роберт Петрович (1895–1937). Советский военный деятель, комкор (1935).

Сын латышского учителя. Учился в Петроградском лесном институте (не окончил). Образование получил в Киевском военном училище (1916). Участник 1-й мировой войны, прапорщик. В 1917 году вступил в РСДРП(б), в 1918 году – в Красную Армию.

В 1917 году избран председателем Канского совета солдатских депутатов, в октябре 1917 года – заместитель председателя Центросибири. В декабре 1917 года командовал частями, подавившими восстание юнкеров в Иркутске. В 1918–1920 годах комиссар и командир различных дивизий. В июне – июле 1920 года командующий 13-й армией в районе Каховки. С сентября 1920 года начальник тыла Южного фронта и одновременно с октября 1920 года командовал войсками внутренней службы Южного и Юго-Западного фронтов. Руководил карательными экспедициями и подавлением выступлений в тылу Красной Армии. С января 1921 года командующий войсками внутренней службы Украины. Организатор борьбы с «бандитизмом» на Украине, практиковал взятие заложников, расстрелы «сочувствующих».

С марта 1921 года командующий войсками Харьковского военного округа, с июня – помощник командующего Вооруженными Силами Украины и Крыма. С 1924 года командующий войсками Сибирского военного округа. В 1925–1932 годах начальник и комиссар Военной академии имени Фрунзе. В 1927–1936 годах ответственный редактор журнала «Война и революция», был членом правления и председателем латвийской секции Союза писателей СССР. В 1932–1934 годах член Реввоенсовета Республики. С 1932 года председатель Центрального совета Осоавиахима.

22 мая 1937 года арестован во время работы Московской партийной конференции. После применения к нему «мер физического воздействия» признался в участии в военно-фашистском заговоре, латышской подпольной организации и оговорил еще 20 человек, в том числе 13 сотрудников Осоавиахима (все они были немедленно арестованы). 11 июня 1937 года Специальным судебным присутствием Верховного суда СССР приговорен к смертной казни. Расстрелян 12 июня 1937 года вместе с Тухачевским, Якиром, Уборевичем и другими военачальниками. В 1957 году реабилитирован.

1 октября 1927 года А.С. Яковлев был зачислен в Академию (условно, с последующей сдачей экзаменов). Юлиан Пионтковский, успевший в ходе перелета близко узнать молодого конструктора, прослышав о том, кто подписал ходатайство, только развел руками:

– Ну, ты, парень, даешь! Ставки уж очень серьезные. Меньше чем на начальника ВВС ты уже не согласен? – и добавил с улыбкой:

– Этак, ты и до товарища Сталина дойдешь.

– Если надо, дойду, – без улыбки, не в тон другу, ответил Яковлев.

Улыбка сползла с лица летчика...

Равно как и с репрессированным вскоре Эйдеманом, с Петром Ионовичем Барановым жизнь больше не сводила нашего героя. У Баранова была тоже нелегкая судьба – перспективного начальника ВВС подвел случай. По мнению историка авиации А. Демина, «визит т. Ста-

лина на Ходынку стоил П.И. Баранову поста начальника ВВС из-за того, что тот не одернул ретивого пожарника, запретившего курить Сталину любимую трубку около самолетов».

Баранов погиб в авиакатастрофе в 1932 году.

Трудно представить себе, как умудрялся наш герой совмещать постижение непростой учебной программы с жадой творчества. За четыре года учебы в Академии он создал четыре типа самолетов!

Недоброжелателей у такого ретивого слушателя было немало, но его успехи закрывали рот критикам. Большие надежды возлагал Яковлев на свой АИР-3, который называли «Пионерской правдой» – в этом вопросе Яковлев был щепетилен до мелочей, названия всех его машин были идеологически выдержаны и работали наравне с конструкцией самолета. «Пионерская правда» не только ставила рекорды в перелетах. Авторитет молодому конструктору принесло участие его самолета АИР-1 в военных маневрах, где он продемонстрировал возможности авиации как связного вида транспорта, как разведчика. Все эти полеты и рекорды А.С. Яковлев очень подробно и увлекательно описал в своих мемуарах, в которых он сумел передать неповторимый дух того времени. Хорошо передать...

Мужская дружба часто рождается в аудитории. И не только дружба...

Нет, наверное, такого студента, слушателя, курсанта, который не вспоминал бы студенческих лет, своих друзей, преподавателей. Со многими мы поддерживаем связь на протяжении всей жизни, хотя и пути и судьбы коренным образом разнятся. Но есть что-то неразменное в душе, где и хранится та самая дружба.

А.С. Яковлев «населил» свои мемуары огромным количеством людей – от наркомов до спортсменов, практически для каждого нашел добрые слова, а вот о своих сокурсниках пишет и вспоминает мало, хотя какие люди учились с ним на курсе! Сергей Константинович Туманский стал не только выдающимся конструктором авиационных двигателей, но и Героем Социалистического Труда, академиком АН СССР. Петр Васильевич Дементьев стал министром авиационной промышленности, дважды Героем Социалистического Труда. Александр Николаевич Пономарев, который позже станет не только генерал-полковником, главным инженером ВВС, но и крупным ученым. А.Н. Пономарев, помимо советской академии, закончит еще и французскую академию Сен-Сир, более того, родной брат Александра Борис Николаевич Пономарев стал кандидатом в члены Политбюро ЦК КПСС, и обычно таких знакомств Яковлев не забывал. Однако о своих друзьях он говорит в книге мало, хотя они, по воспоминаниям других авторов, составляли некую плотную группу, в которой А.С. Яковлев, как коренной москвич, был своего рода стержнем. По воскресеньям они вместе ходили в увольнения, купались в Серебряном Бору, катали там девушек на лодках, один раз чуть не перевернулись, попав под волну от парохода, ели мороженое в Нескучном саду, прыгали с парашютной вышки. Впрочем, нет, прыгнуть пришлось одному Петруше Дементьеву (про свой старинный и очень уважаемый чувашский род Дементьев Петр Васильевич не устал напоминать), и он за это сильно обиделся на Яковлева, и они даже повздорили. Дело было так. Вместе с девушками подошли курсанты к парашютной вышке, у которой стояла группка комсомольцев, тренирующих свой дух и свое тело (на оградке вышки висел плакатик: «Мускул свой, дыхание и тело тренируй с пользой для военного дела»).

Шура Яковлев со словами «Комсомольцы покоряют небеса» подтолкнул Петрушу Дементьева вперед и заплатил за вход только одного человека. О том, что он один на площадке вышки, Петруша Дементьев узнал только тогда, когда увидел друзей, с высоты кажущихся совсем крохотными, и сильно перепугался. В веселой группе его страх был бы не так заметен, а сейчас он, маленький и жалкий, пытался вырваться из рук дюжего инструктора, который уже ловко упаковывал его в подвесную систему. Миг – и маленький чуваш, по своей крестьянской природе боявшийся высоты, уже повис между небом и землей. А эти сволочи, объедаясь мороженым, вместе с девчонками, хохотали над ним. А главное, среди девчонок была Дуся, та, которая впоследствии будет носить фамилию Дементьева.

О том, что все они сволочи, Петруша, едва выпутавшись из привязных ремней, тотчас сказал вслух, а пуще всех – зазнайка и хвастун Шурка Яковлев. Этот эпизод дважды упоминается в записках П.П. Дементьева, которые он вел по рассказам отца.

Конечно, можно было бы и не обращать внимания на молодецкие забавы, подначки, розыгрыши и юношеские ссоры – у каждого это случается, однако жизнь сложилась так, что дороги четырех сокурсников пересекались неоднократно, и мы можем с сожалением констатировать, что сердечности в их отношениях было мало. Особенно между Петрушей Дементьевым и Шурой Яковлевым, которые очень скоро станут заместителями наркома, Героями Соцтруда, орлами сталинского гнезда...

Какие учителя – такой и диплом

А вот о своих учителях Яковлев старается упомянуть везде. Одним из тех, кто оказал серьезное воздействие на молодого авиатора, был Я.И. Алкснис, командующий ВВС РККА. На лекциях Якова Ивановича Алксниса в Академии отсутствующих не бывало. Дело было даже не в том, что Алкснис был высоким воинским начальником, но и в том огромном авторитете, которым он пользовался у слушателей Академии. Главком читал курс «Тактика и стратегия: использование военно-воздушного флота в мирное и военное время». Все знали, что профессиональный революционер Алкснис уже в зрелом возрасте выучился летать, регулярно повышал свое мастерство, активно поддерживал авиаконструкторов, вникал во все детали авиационной жизни того времени. Ну, и лекции у него были на редкость интересными. Алкснис широко использовал в них материалы из зарубежных источников, он был едва ли не единственным исследователем фактов действий авиации в мировой войне, из его уст Яковлев услышал впервые о доктрине Дуэ, горячим сторонником которой был Алкснис. Один из сподвижников Алксниса летчик-испытатель П. Стефановский писал о нем: «Якова Ивановича Алксниса я впервые увидел еще в 1926 году, будучи курсантом Ленинградской Военно-теоретической школы летчиков. Потом несколько раз встречал его в Каче. Он, бывший пехотинец, учился там на летчика. Теперь этот удивительной судьбы человек летал уже мастерски. Безгранично преданный своему делу, Яков Иванович решительно и настойчиво насаждал в авиации крепкую воинскую дисциплину, требовал аккуратности и исполнительности, всячески развивал у подчиненных разумную инициативу и самостоятельность».

В тот день Яков Иванович рассказывал о роли истребителей в воздушных боях и закончил свою лекцию рассказом о том, что сейчас и советские конструкторы стали создавать боевые машины, которые вровень стоят с лучшими зарубежными. В качестве примера он привел истребитель И-5, авторами которого были известные конструкторы Н. Поликарпов и Д. Григорович.

На лекциях по конструкции самолетов слушатели Академии знали о прекрасных тактико-технических данных нового истребителя, как, впрочем, и о том, что это машина строгая, требует от летного состава высокого мастерства. Все это фиксировалось Александром Яковлевым в конспектах, и он не предполагал, что окажется свидетелем извечного конфликта авиации – теории и практики.

***Алкснис Яков Иванович (1897–1938)** – советский военный и государственный деятель. Депутат Верховного Совета СССР 1-го созыва.*

Родился в латышской семье в Лифляндской губернии. В Российской армии с марта 1917 года. По окончании Одесской школы прапорщиков был отправлен на Западный фронт. В 1917 году вступил в РСДРП, большевик. Был военкомом Орловской губернии. С мая 1919 года в Красной Армии, комиссар 55-й стрелковой дивизии. Руководил разгромом белогвардейских и повстанческих отрядов в Орловской губернии и антисоветских казачьих отрядов на Дону. Затем военком Донской области. С 1920 года пом. командующего Орловским военным округом.

В 1924 году окончил Военную академию им. М.В. Фрунзе.

В 1924–1926 гг. – помощник начальника организационно-мобилизационного управления, начальник и комиссар отдела устройства войск, начальник Управления устройства и службы войск.

В 1926–1931 гг. – заместитель начальника ВВС РККА.

Несмотря на занимаемый им высокий пост заместителя начальника ВВС РККА, Алкснис в 1929 году сумел освоить специальность летчика. 21 июля 1929 года он, совместно с

летчиком Писаренко на самолете Р-5 совершил беспосадочный перелет из Москвы до Севастополя, показав среднюю скорость 233 км/ч и преодолев 1300 километров пути. На следующий день они пролетели по тому же маршруту обратно и вновь беспосадочно.

Звание военного летчика было присвоено ему в ноябре 1929 года после обучения в Качинской военной школе летчиков.

С 1931 командующий ВВС РККА и член Реввоенсовета СССР. Позже также член Военного Совета Наркомата обороны.

В ноябре 1932 года внес предложение об учреждении Дня авиации с «целью популяризации гражданской и военной авиации в массах». СНК СССР постановил проводить празднование – 18 августа, ежегодно.

С января 1937 года заместитель наркома обороны по авиации.

Принимал участие в проведении репрессий в РККА. Входил в состав Специального судебного присутствия, которое 11 июня 1937 года приговорило к смертной казни группу военачальников во главе с М.Н. Тухачевским.

23 ноября 1937 года снят со всех постов, исключен из ВКП(б) и арестован по обвинению в создании «латышской фашистской организации» в РККА. На следствии к Алкснису применялись избиения и пытки. Признал себя виновным, 28 июля 1938 года приговорен к смертной казни. Расстрелян 29 июля 1938 года на Коммунарском полигоне по приговору Военной коллегии Верховного суда СССР. Реабилитирован и восстановлен в партии в 1957 году.

Уже накануне выпускных экзаменов в 1931 году А.С. Яковлев оказался по делам дипломного проекта на аэродроме НИИ ВВС. И там он вновь увидел главкома. И не только увидел, но и невольно услышал горячую речь Алксниса, спорившего о чем-то с летчиками. Александр Сергеевич прислушался и понял, что главком готов сам лететь хоть сейчас и доказать, что И-5 прекрасная машина и летчики возводят на нее напраслину.

Горячий спор закончился тем, что Яков Иванович приказал техникам готовить И-5 к полету, нахлобучил меховой шлем и отправился на стоянку.

Пока самолет грели, заправляли, осматривали, Яковлев успел выяснить, что И-5 действительно прекрасно ведет себя в воздухе, послушен и легок в управлении, а вот на посадке, точнее, уже в конце пробега, он вдруг выходит из-под контроля пилота и начинает выкидывать такие фортели, что летчики терялись в догадках: в чем же дело? Очень часто самолет валился на крыло, а то и вовсе опрокидывался на спину. Чувствовалось, что летчики НИИ несколько обижены на Алксниса: уж кто-кто, а они-то умели летать, а тут большой начальник хочет ткнуть их носом в их неумение.

Тем временем, И-5, ведомый Алкснисом, сделал положенную коробочку над аэродромом, вышел на глиссаду и мягко приземлился у «Т». Все замерли, ожидая конца пробега. Как и положено, Алкснис прибавил газ, умеря скорость, и... самолет тотчас опрокинулся на спину!

Все тотчас бросились к месту аварии, но Алкснис уже самостоятельно выбрался из кабины, отстегнул парашют и с изумлением глядел на то, что секунду назад было грозным красивым самолетом. Он был явно обескуражен, а точнее, страшно раздосадован. Было ясно, что самолет на малой скорости не слушался рулей, и летчики были правы.

Алкснис подозревал летчика-испытателя И.Ф. Петрова, который первым столкнулся со столь странным дефектом, и сказал:

– Вот что, Петров, как я помню, тебе за такую посадку, какая была у меня сегодня, выговор с занесением в учетную карточку вклеили. Надо снимать, но ты для этого все рассчитать должен. Раз ты в академии лекции читаешь, подбери там ребят потолковее, разбирайтесь. Да побыстрее.

Слушавший этот разговор Яковлев поначалу удивился, почему, собственно, устранять конструктивные дефекты должен летчик-испытатель, пусть даже и с инженерным дипломом,

но потом все понял. И Поликарпов, и Григорович в эти годы проходили по категории врагов советской власти и были вне досягаемости для Алксниса.

Яковлев, который к тому времени проектировал свой самолет, очень заинтересовался проблемой и напросился к Петрову в помощники, но тому, похоже, все было уже ясно. Он был очень обижен решением партсобраний, за «строгач», и давно решал проблему устойчивости И-5 на пробеге самостоятельно. Однако он оценил порыв слушателя, и с того времени между этими двумя столь разными людьми – И.Ф. Петровым и А.С. Яковлевым – возникнет дружба, продолжавшаяся много лет. Исследуя поведение самолета И-5 под руководством столь опытного человека, каким был Иван Федорович Петров, Яковлев очень многому научился. Эту способность – учиться всегда – отмечали все, кто знал авиаконструктора Яковлева.

И-5 сделал еще одну зарубку в памяти А.С. Яковлева.

Как и все, кто был связан с миром авиации, он был горд новинкой советского авиастроения самолетом-гигантом АНТ-20 «Максим Горький», созданным в конструкторском бюро А.Н. Туполева. Как и все, Александр Сергеевич хотел пролететь над Москвой в этой машине, почувствовать себя причастным к великим делам великой страны – по-иному он не мог оценивать факт создания восьмимоторного самолета, равного которому не было в мире. Все попытки выяснить, кто составляет списки пассажиров «Максима Горького», не привели к успеху, и тут Яковлев узнал, что бортинженером-испытателем на «Максиме» летает его новый друг Иван Федорович Петров. Выслушав просьбу Яковлева, Петров замахал руками:

– И думать забудь! Списки эти, знаешь, где утверждаются? То-то! Вот после того, как вожди прокатятся на этом самолете, тогда, может быть, попроще будет! Слушай, ты же крутишься в Осоавиахиме, ручкаешься с комсомольскими вождями – попробуй через них, так будет надежнее. У тебя это здорово получается – с вождями общаться.

– А когда вы полетите в очередной полет? – с промелькнувшей надеждой спросил Яковлев.

– 18 мая. Цаговских работников загрузим, тренировка перед тем самым полетом, так сказать. По полной программе будет полет – с эскортом, демонстрацией всех возможностей. Но это – секрет, понял?

– Понял, Иван Федорович.

18 мая 1935 года Яковлев был на Ходынке, с грустью наблюдая праздничную суету у красавца-самолета – все его попытки решить вопрос через ЦК комсомола оказались безуспешными...

Вдруг он увидел идущего сквозь толпу Ивана Федоровича Петрова, и безумная надежда всколыхнулась в груди. Но Петров, увидев Яковлева, только развел руки в стороны:

– Сам сегодня не лечу. Мой сменщик Александр Алексеевич Кравцов захотел полететь в этом рейсе, и я уступил ему свой полет. Пошли в «Стрельну».

А через час Москву всколыхнула ужасная весть: «Максим Горький» разбился. Летчик истребителя И-5, сопровождавшего АНТ-20, задумал сделать вокруг крыла «МГ» мертвую петлю и врезался в крыло...

Что ему шасси – ему и целого самолета мало!

В апреле 1931 года Яковлев окончил Академию. Это было событием не только для слушателей, если учесть, что выпускников принимал в Кремле М.И. Калинин. Выступая перед выпускниками, «всесоюзный староста» делал упор на то, что именно сейчас и именно им, молодым военным инженерам, необходимо крепить оборону страны, со всех сторон окруженную врагами, которым неповкосу наш строй, самый демократичный в мире.

Александр Яковлев был горд тем, что находится в Кремле, горд тем, что дипломы вручает сам Михаил Иванович, он был уверен, что совершенно справедливо то, что внимание государства и партии к развитию авиации в эти годы стало особенно пристальным. Для руководства страны, и это доходчиво объяснил Председатель ЦИК СССР, было ясно, что отставание нашей авиационной промышленности от развитых стран наша партия решила преодолеть самым решительным образом.

Отставание в области военной авиации было чревато непредсказуемыми последствиями. Большевицкое руководство прекрасно помнило поход стран Антанты с целью свержения советского строя. Тогда не получилось, но в Кремле понимали, что это вовсе не означало отказа от подобной попытки в будущем. И еще один аспект был у стремительно развивавшейся военной промышленности. Его тоже не затушевывали, более того, в решениях партийных съездов говорилось, что рано или поздно Советский Союз должен будет понести в страны Европы единственно верное учение. Лучший способ донести это учение туда – в ходе военных действий, которые опять же рано или поздно там начнутся. Стало быть, стране и в первом и во втором случае нужна была сильная армия, и об этом выпускникам Академии еще раз популярно рассказал «всесоюзный староста» М.И. Калинин.

– А как же мы? – растерянно прошептал сидевший рядом Петр Дементьев. Он при получении диплома получил распределение в НИИ ГВФ и теперь все видел через призму пассажирских перевозок, дальних перелетов, заграничных рейсов.

Словно отвечая на этот вопрос, Калинин сказал, что сейчас в стране завершается паспортная реформа и со следующего, 1932 года будет введена прописка граждан по месту жительства, так что в силу объективных причин роста перевозок не будет, а ГВФ будет развиваться как резерв Военно-воздушных сил, и этот резерв стране непременно потребуется.

– Не горюй, Петруша, будешь резервом у меня, – в обычной шутиливой манере похлопал по спине Дементьева Яковлев, когда они спускались по покрытой бархатным ковром дворцовой лестнице.

– Да пошел ты к черту! – передернул плечами маленький чуваш. – Придет время, когда ты у меня в резерве окажешься, вот тогда не возрадуешься, – и бегом припустил по лестнице вниз.

– Петро, не дури, мы же все в «Стрельну» собрались дипломы обмывать, – крикнул вслед Туманский, но Дементьев только махнул рукой...

Яковлев получил направление на завод № 39 – начальником группы легкой авиации.

Мы уже говорили, что Завод № 39 им. Менжинского, расположившийся на южной окраине Ходынского поля, был в самом начале 30-х годов одним из крупнейших авиастроительных центров Москвы. Здесь же размещалось так называемое ЦКБ-39 – Центральное конструкторское бюро, носившее номер приютившего его завода. В ЦКБ на паритетных началах входили несколько конструкторских групп, занимавшихся каждая своей темой. Бюро это находилось в ведении ОГПУ, поскольку в его составе была конструкторская группа, сформированная из «врагов народа» – авиационных конструкторов, арестованных по подозрению в нелояльности к советской власти. Так что на территории режимного предприятия, каковым

является авиастроительный завод, была еще и внутренняя тюрьма. В зловещем для «вольных» 7-м ангаре работали те, кто еще вчера сидел с тобой в одной комнате, ездил на дачу, в командировки.

В то время, когда в ЦКБ пришел работать Яковлев, в «шарашке», как еще называли внутреннюю тюрьму, работали известные конструкторы Н. Поликарпов и Д. Григорович.

Яковлев, будучи человеком крайне осторожным, отнюдь не расположенным к рискованным шагам, никогда не заводил разговора об обитателях 7-го ангара, хотя позже (в том числе и в книге «Цель жизни») отдавал должное таланту и Григоровича, и особенно Поликарпова.

Помимо «шарашки», на территории завода находились конструкторские группы, которыми руководили С.В. Ильюшин, С.А. Кочеригин, А.Н. Рафаэлянец.

Присутствие на заводе конструкторского коллектива, руководимого Ильюшиным, несколько напрягало молодого инженера, поскольку Сергей Владимирович мог по старой дружбе пригласить его к себе, и ему, Яковлеву, скорее всего пришлось бы идти, чего ему крайне не хотелось – все его помыслы были связаны с самостоятельной работой.

Но первым «положил глаз» на молодого конструктора Яковлева Сергей Александрович Кочеригин. Он в ту пору был достаточно авторитетным конструктором и в 1931 году занимался проектированием истребителя с убирающимся шасси. Убирающееся шасси было у нас совершеннейшей новинкой, и Сергей Александрович, естественно, захотел заполучить на этот участок выпускника Академии, который уже имел опыт проектирования.

Яковлев немедленно отказался к немалому удивлению и даже обиде Кочеригина: зеленому юнцу дают шанс проявить себя на новом поприще, а он нос воротит!

Но что для честолюбивого Яковлева были шасси, пусть и убирающиеся! Ему и целого самолета было мало – ему нужно было все небо, в котором летали бы его самолеты.

Однако если Александр Сергеевич так и подумал, то вслух об этом он говорить не стал, а тотчас после разговора с Кочеригиным направился к директору завода Пауфлеру, чтобы самому (раньше Кочеригина!) изложить причины своего отказа. Впрямую о своих желаниях Яковлев ему говорить не стал, а попросил направить его на производство рядовым инженером. Директор оценил порыв молодого конструктора, и Яковлев стал работать в цеху, постигая технологию работы заготовительного, инструментального, сборочного и иных цехов. Это была отличная школа, без которой главному конструктору в те времена работать было несравненно тяжелее.

Искусство заводить друзей

Поскольку мысль о создании своих самолетов ни на день не оставляла Яковлева, он исподволь вел работу по формированию своего будущего коллектива.

Много позже описываемых событий на прилавках наших магазинов появились книги, которые учили будущих руководителей искусству заводить друзей и единомышленников. Если бы Яковлев тридцатью годами раньше взялся за написание такой книги, то мы получили бы великолепный учебник по искусству заводить друзей. В этом молодой Яковлев оказался великим умельцем. В очень короткие сроки вокруг молодого конструктора сформировалась небольшая группа талантливых ребят, которые верили в звезду, а точнее, в пробивную силу своего будущего шефа, верили, что будет не только проект новой машины, но и финансирование проекта, и выход его в люди, то есть, в небо. Костяк команды составили его сослуживцы по Академии летчик Ю.И. Пионтковский и инженер А.А. Демешкевич. В «мозговом центре» в полной мере могли проявить свои таланты Е.Г. Адлер, А.И. Ястребов, В.Н. Хромов, Л.М. Шехтер, С.Д. Трефилов, К.А. Вигант, К.В. Синельщиков, С.Н. Ширяев и др.

Эти люди поверили в талант своего молодого руководителя, он верил им, именно вокруг этой группы, а поначалу в группе легкой авиации ЦКБ-39 было всего-то человек пятнадцать, и именно на их основе и сформировался прекрасный творческий коллектив будущего яковлевского ОКБ.

С идеями в отношении новых легких самолетов у Яковлева проблем не было: они, эти легкие самолеты, так и роились в его воображении, ну, а что касается денег, то даже в бедной стране они где-то концентрируются в больших количествах. Просто к ним надо искать подходы.

В Советском Союзе не было частных банков, не было меценатов, в Советском Союзе были могучие ведомства, которые распоряжались громадными финансовыми средствами. По профилю деятельности Яковлева первым номером из них был авиапром. Но молодой конструктор понимал, что на подступах к бюджетному финансированию там толпится немало народу – там и Туполев со своей командой из ЦАГИ, там родное ЦКБ-39, там ЦАГИ и серийные заводы. Но если о серийных заводах можно пока не думать, то как соперничать со «старыми» ОКБ, где есть в заделе реальные боевые машины, которые могут быть запущены в производство. А у него в активе пока только авиетки и легкие самолеты. Авиапром, значит, пока оставим. Раз легкие самолеты по ведомству Осоавиахима, то надо продолжать работать с ними, хотя в создавшихся условиях это и осложнилось тем, что формально теперь Яковлев стал работником другого ведомства – авиационной промышленности.

Искусство заводить друзей многогранно, и молодой конструктор еще раз подтвердил это. С Осоавиахимом у Яковлева хорошие отношения складывались еще с планерных времен, а уж перелеты самолетов АИР и вовсе сделали его там своим человеком. Так что ему достаточно легко удалось решить тонкий бюрократический вопрос: уже в 1931 году он сумел изменить статус своей конструкторской группы – она стала именоваться КБ Осоавиахима, хотя и размещалась на территории оборонного авиационного завода. Этот шаг многими поначалу не был оценен, но Яковлев понимал его важность. Теперь он подчинялся директору завода только в оперативном отношении, план работы, летные испытания, финансирование утверждались как и прежде в Осоавиахиме. Но и этого Яковлеву показалось мало, и он делает еще один упреждающий ход.

Он сумел заинтересовать своими планами руководителей гражданской авиации, хотя Аэрофлоту, по идее сориентированному на перевозку большого числа пассажиров, казалось, надо было интересоваться большими машинами. Но больших машин не было, да и Аэрофлот

в начале 30-х годов тоже делал еще первые шаги, и там были вполне готовы к сотрудничеству с теми, кто сориентирован на мирную продукцию – все хотели делать непременно бомбовозы, ястребки. Удивительное умение в общем-то еще очень молодого человека, каковым и был Яковлев (25 лет!), находить общий язык с руководителями разных сановных кабинетов делало свое дело. Он сумел подписать договор на частичную оплату работ по АИР-5 и, страшно довольный собой, шел, что-то насвистывая, по летному полю. И нос к носу столкнулся со своим однокашником. Петя Дементьев нес в охапке меховое чудо: собачьи унты, рыжую куртку, на шее на шнуре болтались огромные рукавицы-краги, а голову украшал летный шлем с громадными очками.

– В дальний испытательный полет завтра лечу, – радостно воскликнул он. – Бортинженером-исследователем.

И помчался дальше, унося ворох огненно-рыжего великолепия.

У Яковлева были свои проблемы, и он их решал методично и четко. Аэрофлотовцы вполне оценили талант молодого конструктора. В ноябре 1931 года гражданские летчики облетали прототип АИР-5, и по итогам испытаний дали высокую оценку машине, и Яковлев был даже премирован приказом начальника ГУ ГВФ.

Этот успех окрылил (в буквальном смысле) Яковлева: его люди в самые короткие сроки модернизировали удавшуюся машину, и новый самолет, получивший название АИР-6, надо было запускать, но для этого надо было переломить позицию руководства завода.

Создалась парадоксальная ситуация: на огромном авиационном предприятии работало столько отдельных самостоятельных организаций, что подлинного контроля за ними, оказывающегося, не было. Может быть, это были отголоски того времени, когда все внимание соответствующих органов уделено было конструкторам из ангара № 7, где базировалось ЦКБ-39 НКВД. Но как бы то ни было, конструкторские бюро, находившиеся на заводе № 39, жили обособленной жизнью, Ильюшин со своей командой делал свое дело, Кочеригин – свое, и до самостоятельной группы, которую создал рядовой инженер в одном из цехов, дела никому не было. А группа, получившая «крышу» в Осоавиахиме, набирала обороты, и рабочие в неурочное время, по счетам, оплачиваемым Осоавиахимом, уже строили новый самолет, на который сам Яковлев возлагал большие надежды, поскольку на нем устанавливался отечественный мотор М-22, выпускавшийся серийно.

АИР-7 получился, действительно, удачным самолетом. Слово А.С. Яковлеву:

«Вспоминая теперь об условиях, в которых приходилось строить самолет, удивляюсь, как на заводе со строгим режимом нам удалось выполнить такую «подпольную» работу. Когда АИР-7 был собран и вывезен из цеха, появление его на аэродроме в конце лета 1932 года произвело сенсацию. И все, начиная с директора завода, только руками разводили: как оказалось возможным столь быстро и незаметно для начальства выстроить такую машину».

Тут многие стали понимать, что помимо инженерного таланта у Яковлева есть какой-то иной талант, который в условиях советской действительности не менее важен, чем умение создать проект новой машины.

А новая машина Яковлева продолжала удивлять. В первом полете 19 ноября 1932 года Ю.И. Пионтковский достиг на ней скорости, превышающей 300 км/час. 20 ноября в заднюю кабину АИР-7 сел сам Яковлев. В тот день был установлен рекорд скорости для такого класса самолетов – 325 км/час.

А 23 ноября стремительно набирающая обороты карьера нового конструктора едва не застопорилась. В тот день АИР-7 уже возвращался с задания, как люди на аэродроме (Яковлев был в их числе) увидели, что от самолета отделился какой-то фрагмент конструкции, и самолет резко пошел к земле и скрылся из виду. Все бросились к месту предполагаемой аварии – самолет стоял на земле. Летчика и пассажира в кабине не было – они стояли рядом и ошалело смотрели на неподвижный, но практически целый самолет. Удивительное мастерство Пионт-

ковского позволило ему при оторвавшемся от крыла элероне посадить машину на крохотной площадке и, сохранив ее тем самым для обследования, самому не получить ни единой царапины.

Комиссия быстро установила причину аварии: конструктивно-производственный дефект. И вот тут-то те, кто уже видели силу и напор лидера яковлевского коллектива, перешли к решительным действиям. Комиссия резко осудила брак в работе КБ, а директор завода С.Л. Марголин решил выжить с завода группу легкой авиации, а прежде всего самого Яковлева. В акте расследования летного происшествия он записал свое мнение, что впредь необходимо запретить инженеру А.С. Яковлеву заниматься самостоятельной конструкторской деятельностью, а представление к награждению его орденом отозвать.

А вскоре последовало предписание от дирекции завода о необходимости группе легкой авиации очистить территорию завода.

Везет тому, кто везет

Яковлев в полной мере осознавал опасность ситуации. Он чувствовал, что ее можно охарактеризовать словами: «Сейчас или никогда!» Если завистники вышвырнут его с завода, может статься, что он уже и не войдет в круг создателей самолетов равноправным членом. Как мы уже отмечали, Яковлев был подлинно советским человеком и в полной мере осознавал мощь тех сил, которые создавали эту самую систему. Печать, комсомол, общественная поддержка, ЦК партии, наконец. Он не только осознавал эту силу, но и понимал (один из немногих «технарей»), что ею надо бы научиться пользоваться. И он старался это делать, старался быть на виду. В газетах Яковлев постоянно выступал со статьями, с комсомолом у него сложились самые теплые отношения, но сейчас время поджимало, и по совету партийного секретаря завода он решил обратиться за поддержкой на самый верх – в ЦК партии. Всю ночь он сочинял письмо на имя председателя Центральной контрольной комиссии (ЦКК), члена Политбюро ЦК ВКП(б) Я.Э. Рудзутака. Вряд ли кто из противников Яковлева предполагал, что тот прибегнет к оружию столь крупного калибра, но только потому, что они не знали Яковлева.

Утром Яковлев самолично сдал пакет дежурному в Спасской башне Кремля, а буквально через день ему последовал звонок из приемной председатель ЦКК – на следующий день быть на приеме у наркома Я.Э. Рудзутака.

Мы уже отмечали, что у Яковлева был талант – убеждать людей в своей правоте и как это действовало на его соратников, подчиненных, теперь ему предстояло испытать его совсем на другом уровне.

Нам сейчас трудно вообразить ту атмосферу, в которой жила страна в самом начале 30-х годов. Прежние нравственные и моральные устои рухнули, на смену им пришли классовые ценности, у власти оказались люди новой формации – бывшие профессиональные революционеры, интернационалисты, слетевшиеся из разных стран творить мировую революцию в отдельно взятой стране. Прошло только пятнадцать лет с момента установления советской власти, и ее самые светлые лозунги, которые провозглашали большевики, не успели еще выветриться из сознания народа. Самое поразительное то, что в первые два-три года своей власти большевики пытались (возможно, искренне) внедрить бесплатное пользование жилищами, услугами телеграфа, почты, на крупных предприятиях стали вводить бесплатные обеды, выдавать талоны на получение бесплатной одежды и еще кое-что из категории «бесплатное».

17 января 1920 года по постановлению СНК для рабочих и служащих начали создавать сеть бесплатных общественных столовых. В марте Совнарком разрешил советским учреждениям, предприятиям и хозяйствам бесплатно пользоваться почтой, телеграфом и телефоном. 30 апреля СНК принял декрет «О введении трудового продовольственного пайка». 20 июля всем советским и общественным учреждениям, предприятиям и организациям было запрещено приобретать что-либо за деньги и предписано со всеми своими нуждами обращаться в соответствующие распределители. 4 декабря последовал декрет СНК «О бесплатном отпуске населению продовольственных продуктов», 17 декабря – декрет «О бесплатном отпуске населению предметов широкого потребления», 23 декабря бесплатными для населения стали почта, телеграф, телефон. 27 января 1921 года отменили плату за жилье, коммунальные услуги, прачечные, бани, починочные мастерские. С 5 февраля аптеки начали бесплатно отпускать лекарства по рецептам врачей, с 23 марта бесплатной стала также печатная продукция (книги, плакаты, периодика). 20 мая 1921 года, уже после официального перехода к нэпу, был принят декрет о бесплатном прокате и просмотре кинокартин.

Википедия (Народная интернет-энциклопедия)

Но эксперимент этот длился недолго. Жесточайший дефицит всего и вся в разрушенной войной и революцией стране заставил власть ввести карточную систему на все, но миф о коммунизме, в котором будет всего вдоволь и бесплатно, продолжал жить в народе. Равно как и миф о том, что если бы не происки международной реакции и ее пособников внутри страны, то мы сейчас если бы не в коммунизме жили, то скорее всего где-то на полдороге к нему. Большевистские лидеры в скромных одеждах, говорящие простым языком, отнюдь не дворянских кровей – плоть от плоти – не уставали возвещать о скором пришествии светлой жизни, и, по крайней мере, в те годы пользовались уважением. И, конечно, грел душу еще один бессмертный лозунг «Кто был никем, тот станет всем». Он ведь тоже претворялся в жизнь. Сын сапожника управлял государством, фельдшер – тяжелой промышленностью, грабитель банков – финансами, фельдфебель вознесся до маршальских звезд. Вот они – смотрят с портретов, стоят на трибуне мавзолея, вершат судьбы людей. Кто был никем...

Ян Рудзутак, молодежавый, в простой спортивной куртке, встретил автора письма приветливо, попросил рассказать ему о ситуации с созданием легких самолетов.

Вместо отведенных посетителю 20 минут Яковлев пробыл в кабинете наркома больше часа, и результатом этой встречи стала договоренность, что самолет Яковлева, расписанный им, как «воздушное такси», способное приземлиться на любой мало-мальски ровной поляне, прилетит на дачу Рудзутака, расположенную на Николиной горе близ Москвы.

Это был шанс! И Яковлев его не упустил.

Рудзутак Ян Эрнестович (1887–1938) – советский государственный, партийный и профсоюзный деятель.

Член ЦИК СССР 1–7 созывов, член ЦК ВКП(б) (1920–1937), член Политбюро ЦК ВКП(б) (1926–1932), кандидат в члены Политбюро ЦК ВКП(б) (1923–1926, 1934–1937), член Оргбюро ЦК ВКП(б) (1921–1922, 1923–1924), кандидат в члены Оргбюро (1921, 1922–1923), секретарь ЦК ВКП(б) (1923–1924).

Член РСДРП с 1905 года. В 1909 году за антигосударственную подрывную работу был арестован и приговорен военным судом к 15 годам каторги (ввиду несовершеннолетия срок был сокращен до 10 лет), отбывал наказание в Рижском центральном и Бутырской тюрьме в Москве. Освобожден после Февральской революции.

После Октябрьской революции в 1917–1920 гг. председатель Московского совнархоза, член Президиума ВСНХ, председатель Центротекстиля, председатель ЦК профсоюза рабочих транспорта, председатель Туркестанской комиссии ВЦИК и Туркестанского бюро РКП(б), член Президиума и генеральный секретарь ВЦСПС. В 1921 году был участником т. н. «Дискуссии о профсоюзах», где поддержал платформу В.И. Ленина против Л.Д. Троцкого и Н.И. Бухарина.

1924–1930 – нарком путей сообщения СССР.

1926–1937 – заместитель председателя СНК и СТО СССР.

С 1931 – председатель ЦКК ВКП(б) и нарком РКИ СССР.

24 мая 1937 года был арестован по обвинению в «контрреволюционной троцкистской деятельности и шпионаже в пользу нацистской Германии». На допросах неоднократно подвергался пыткам и избиениям, но виновным себя не признал и показаний не дал. Военной коллегией Верховного суда СССР приговорен к смертной казни. Расстрелян 29 июля 1938 года. В 1956 году реабилитирован и восстановлен в партии.

В своих мемуарах А.И. Микоян написал, что Ленин предлагал Рудзутака на должность Генерального секретаря вместо Сталина.

Несмотря на молодость Александр Яковлев отлично понимал, что такое член Политбюро ЦК ВКП(б) и что значила бы его поддержка. Это вам не самодельный планер и песни у костра под крымскими звездами!

Яковлев уговорил Пионтковского съездить в район Николиной горы – они промерили длину и ширину заливного луга, прикинули высоту деревьев: все было на пределе. Александр с трепетом ждал решения летчика. Тот шевелил губами и снова мерил шагами луг. Оно, конечно, можно и сесть, но можно и шею сломать. Но и он, опытный и сильный летчик, любил риск и наконец кивнул головой: летим!

Очень часто приходилось слышать, что Яковлеву везет в жизни. И со стороны казалось, что это, действительно, так. Но те, кто злословил по этому поводу, забывали про то, что везет всегда сильным и умным. Потому что каждое «везение» надо тщательно готовить.

В назначенный день «воздушный автомобиль», ведомый неутомимым Пионтковским, приземлился на луг возле дачи Рудзутака, наделав немало переполоха среди сановных обитателей тогдашней «рублевки». К усадьбе Рудзутака прискакали на конях – Яковлев даже поначалу не поверил глазам – К.Е. Ворошилов и А.И. Микоян. В отличие от Рудзутака, который изъявил желание полетать на «такси» (и полетал!), вожди прогрессивного человечества не рискнули подвергать свои столь необходимые мировому пролетариату жизни какой-то тархтящей машине.

А потом был чай на веранде у Рудзутака и знакомство не только с высшими чиновниками страны, пившими там чай, но и с чудесной девушкой, представленной ему как племянница Яна Эрнестовича, Лидочкой Рудинкиной.

Яковлев умел очаровывать не только единомышленников и друзей...

Внимание сильных мира сего быстро преходящая вещь, и Яковлев понимал, чтобы постоянно оставаться в поле зрения людей, которые принимают решения, надо быть в этом самом поле зрения. Надо было вбить в голову авиационным властям, что молодым талантам не дают пробиться, и вот что пишет по этому поводу один из помощников Яковлева Е. Адлер:

«Яковлев попытался развить этот успех, пригласив заместителя наркома Михаила Кагановича к нам на антресоль, чтобы показать, в каких условиях нам приходится работать и выхлопотать более приличное помещение. Когда АЭС куда-то отлучился, Каганович подошел к одному из конструкторов и облокотился на стол. Тут на антресоли появился Ванька Иванович и, увидев полный зад, обтянутый черными брюками, вонзил в него острие циркуля. Каганович с испугом оглянулся, но быстро рассмеялся, увидев, как с лица Ивана мгновенно сползла озорная улыбка и сменилась выражением ужаса. Подоспевший Яковлев быстро обратил это происшествие в шутку, тогда этот визит остался без последствий».

Та самая кроватная мастерская

Ни одна книга по истории советского авиастроения не обходится без упоминания о кроватной мастерской, в которой строили самолеты. Не обойдем ее и мы. Поскольку в этой самой мастерской строить самолеты стал наш герой.

Правда, до мастерской надо было дожить, поскольку давление на осоавиахимовскую группу усилилось, и Яковлев нашел возможность достойно ответить на эти факты – и не как-нибудь, а на партийном собрании цеха № 1 завода № 39. Скорее всего голос недовольного на собрании цеховой первички и не был бы услышан, но и повестка дня была необычная, и состав приглашенных тоже. Партсобрание было посвящено партийной чистке «от примазавшихся элементов и попутчиков», а на собрании в качестве почетного гостя присутствовал Максим Горький, вернувшийся недавно из Сорренто в Советский Союз и жадно искавший ростки нового в Советской России. Искал и находил. Одним из заинтересовавших его людей, встреченным на авиационном заводе, был молодой конструктор Александр Яковлев.

Вскоре после собрания вышел приказ заместителя начальника Главного управления авиационной промышленности НКТП А.М. Беленковича о переводе группы А.С. Яковлева из Осоавиахима в государственную авиационную промышленность. Яковлев читал приказ от 15 января 1934 года, и сердце наполнялось гордостью: «С сего числа конструкторско-производственная группа А.С. Яковлева при заводе № 39 выделяется в самостоятельную конструкторско-производственную единицу в систему и непосредственное подчинение Спецавиатреста».

А еще через месяц Яковлева вызвал к себе начальник управления Г.Н. Королев и в довольно неприязненных тонах сообщил ему, что он получил указание разместить где-то выселяемую с 39-го завода группу Яковлева. «Где-то» и было кроватной мастерской на Ленинградском шоссе недалеко от села Всехсвятское. Прощаясь, начальник ГУАП мрачно посоветовал товарищу Яковлеву «поменьше бегать, а то...». Он не договорил и не подал руки.

Описание той самой мастерской мы опускаем, поскольку об этом много написано и особенно красочно у самого Яковлева.

Кстати, у Александра Сергеевича был и другой шанс изменить свою судьбу, но он устоял против сильного соблазна. Вот свидетельство Е. Адлера:

«Как-то раз появляется к нам с визитом, по моему наивному понятию «дружеским», сам начальник ЦКБ завода № 39 С.В. Ильюшин, бывший с декабря 1935 года еще и начальником Отдела опытного самолетостроения ГУАП. Побродив вместе с АэСом по территории завода, он посетил и «кабинет» Яковлева.

Трефилов с Беляевым дипломатично ушли, а я, корпевший над чертежом и сидевший прямо перед ними, в расчет не принимался. Я навострил уши.

– Ну что ты здесь кустарничаешь, – говорил между тем Ильюшин. – Переходи ко мне в ЦКБ, я тебе целую бригаду дам и работай на здоровье.

– Что вы, Сергей Владимирович, я не справлюсь.

– О чем ты говоришь? Я же тебе и раньше помогал, а тут и карты в руки.

«Соглашайся», – думал я про себя. – «Такое лестное предложение».

– Нет, Сергей Владимирович, я не готов. Там у вас такие тузы как Григорович, Поликарпов. Куда мне с ними тягаться? Я уж здесь подучусь, набью руку, вот тогда и вернемся к вашему предложению.

«Зря», – думаю, – «там так интересно, такие возможности, а он, чудак, отказывается. Так тогда Ильюшин и уехал ни с чем.

Теперь, оглядываясь назад, понимаю: вероятно, Ильюшин, человек дальновидный, хотел подрезать крылышки Яковлеву, заметив, что к нему уже потянулись специалисты из ЦКБ, такие как Сергей Макаров, Яков Суздальцев, Виктор Шелепчиков. Возможно, что тут приложили руку и руководители Авиатрома».

Тут можно сделать и такой вывод, который сделал Адлер, но ведь можно предположить и другое. А что, если Ильюшин действительно хотел помочь стать на ноги молодому конструктору, и он предлагал Яковлеву перейти на серьезную работу, связанную со строительством тяжелых металлических самолетов, тем самым давая возможность миновать «детскую болезнь» строителей авиеток и планеров – деревянно-клеевое самолетостроение? Ильюшин, безусловно, видел потенциал молодого амбициозного конструктора и хотел ему помочь. Может, так, а, может, нет, и случилось так, как случилось. Александр Сергеевич верил в свою звезду, он, действительно, был амбициозным и хотел сам торить себе дорогу в небе, пусть пока с помощью деревянных машин.

А что касается честолюбия, то это что – плохое качество? Отнюдь! Думается, никто из коллег Яковлева не страдал отсутствием этого необходимого для творческого человека качества. Другое дело, никто, кроме него (за исключением, разве что А.А. Микулина) не мог проявить его в полной мере. Вылет каждой новой своей машины он умел превращать в общественно-значимое событие. О новом самолете писали газеты, эти ярко окрашенные самолеты тотчас снаряжались в рекордные перелеты, и имя молодого конструктора было на слуху. Кто сейчас помнит о самолете Я-12 (бывшем АИР-12), а вот то, что на нем в 1937 году героические летчицы В. Гризодубова и М. Раскова сумели долететь до Актюбинска, записано везде. Что написано пером...

Получив в свое распоряжение кроватную мастерскую, Яковлев ни секунды не сомневался, что сумеет превратить ее в образцовое конструкторское бюро.

Его не смутили убогость помещений, практически полное отсутствие станочного парка и некоторая неопределенность будущего – он верил в свою звезду и был уверен, что, получив наконец «свой угол», он добьется поставленных целей. Про звезду тут сказано и в прямом и в переносном смысле, ибо именно тогда Александр Сергеевич получил свою первую государственную награду орден Красной Звезды «за исключительные заслуги в деле конструкции легкомоторных самолетов». На обороте ордена были выгравированы цифры 173.

В том же году на базе «конструкторско-производственной единицы» был создан завод № 115, директором которого был назначен А.С. Яковлев. Так организационно завершился первый этап конструкторской деятельности Александра Сергеевича Яковлева.

В физике есть закон, который гласит, что газ стремится заполнить весь объем. Наверное, в общественной жизни подобный закон тоже существует: каждый талант стремится занять как можно больше пространства, чтобы полнее явить себя миру. По крайней мере, с Яковлевым получилось именно так. В августе 1934 года ему передали площадку в Ленинграде, и он был назначен по совместительству главным конструктором тамошнего завода № 47, которому поручалось наладить серийный выпуск самолетов АИР-6. Чуть позже он вовлек в сферу своего влияния и 23-й ленинградский завод, где яковлевские программы двигал в жизнь его новый заместитель Олег Константинович Антонов.

Добившись этого решения по 47-му заводу, Яковлев немедленно сформировал группу из лучших конструкторов КБ и направил ее в Ленинград. Возглавили работу там С. Трефилов и Е. Адлер.

«К началу осени 1934 года, – пишет в своих воспоминаниях Е. Адлер, – первый серийный самолет АИР-6, отделанный и окрашенный не хуже опытного, был вывезен на аэродром

и подготовлен к полету. Приехавший по этому случаю в Ленинград Яковлев остановился в шикарной гостинице «Астория». Заранее предвкушая успех, он заказал парадный ужин».

Яковлев, в отличие от большинства своих коллег, придерживавшихся простых «рабоче-крестьянских» правил, всегда все продумывал до мелочей – от ярко окрашенного самолета и шикарного банкета до приглашенных на первый вылет журналистов и первых лиц городских властей.

В тот вечер в зеркально-хрустальном зале ресторана «Астория» Яковлев выглядел триумфатором, и о его триумфе в Москве узнали раньше его приезда – из газет.

Вернувшись из командировки, Александр Сергеевич столкнулся с новой напастью. Оказывается, директор кроватной мастерской, на территории которой, как мы помним, приютилось КБ легких самолетов, устал от такого соседства и стал предпринимать шаги по вытеснению авиаторов с его законной территории, мотивируя свои действия тем, что спрос трудящихся на кровати растет, а «площадь ему обрезали».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.