

ИЛЬЮШИН

Феликс Чуев

ИЛЬЮШИН



Феликс
Чуев



ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ



ЖЗЛ



ЖИЗНЬ®
ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ
ЛЮДЕЙ

Серия биографий

ОСНОВАНА
В 1933 ГОДУ
М. ГОРЬКИМ



ВЫПУСК

755

Феликс Чуев

ИЛЮШИН



МОСКВА
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ
1998

УДК 9(47+57)2
ББК 63.3(2)7
Ч-85



**КНИГА ИЗДАНА
БЛАГОДАРЯ ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКЕ
АВИАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА
ИМЕНИ С.В. ИЛЬЮШИНА**

Автор глубоко признателен
сотрудникам и руководству Авиационного комплекса
имени Сергея Владимировича Ильюшина
за большую помощь в работе над этой книгой,
а также в ее издании.

ISBN 5-235-02313-7

© Чув Ф. И., 1998 г.,
© Издательство
АО «Молодая гвардия»,
художественное оформление,
1998 г.

... Деревушка северная, вологодская, а кажется, стоит она по середине России, потому как вознесена холмом над зеленью равнины. Я и забыл посчитать, сколько дворов в ней осталось. Хотелось увидеть главное: если не дом, что, как водится на Руси, не сохранился, то хотя бы земной прямоугольник, где родился и подрос человек, проживший с большой пользой для Отечества.

Ах, подумаешь, Отечество! Нынче размордилась порода, которой наплевать на это понятие. И бездарям, и кое-каким талантам стало все равно, где жить, кому служить. Бездарям лишь бы деньги, талантам — выразить себя, не печалась об Отечестве или не думая о нем.

Он думал. Так воспитал себя. В такое время жил. Да и вообще-то истинно русский человек не может не думать о благе не только своем, но и Отечества, которое — вот эти деревянные избы, поленицы, озеро, лес, поле...

...Он стоял на поле у кромки взлетно-посадочной полосы, и сверху казался неподвижной точкой посреди снежной России. Он провожал самолеты. Новенькие, серийные. Его самолеты. Они приближались к нему из глубины стоянок, вырастая на ходу, замирали перед взлетом и, взревев, проносились мимо, отдавая полосами снежно-ледяного ветра. Ветер то хлестал, то, как нож, плашмя, обжигая, кратко прикасался к щеке. Человек отворачивал лицо, заслоняясь медвежьим воротником летной куртки, и сквозь хлестанье струй смотрел на отрывающиеся от белой полосы машины. Они уходили на фронт. В этот день он провожал каждый самолет — так вышло, так захотелось ему сегодня проводить в небо хоть несколько десятков из многих тысяч его машин, сделанных в годы войны.

Он не говорил им «прощай», не желал доброго пути, да и никто бы не услышал его голос, тихий, негромкий, какой бывает у тех людей, кого и без крика уважают. Не каждый пилот хоть раз видел этого человека, хотя заочно его знал весь мир. Дорого дал бы Гитлер за его голову, создавшую русским неве-

роятный самолет, который неустрашимые арийцы прозвали «Черной смертью». Они попытаются повторить русский штурмовик на своих заводах, но это окажется делом не только непростым, но и невозможным. Даже наши валенки им не удастся скопировать, не то что самолет. Все на поверхности, казалось бы. Очень хотели.

А конструктор смотрел в белое, как снег, небо, что поглощало самолеты, носящие его русское имя. Сколько раз каждой из этих машин доведется подняться над землей? Один, двадцать, двести раз? Может, и больше, но не столь много окажется счастливых, и все-таки самолет получился счастливым. Да и не только этот. Люди летают и будут летать на крылатых гигантах, обозначенных первыми буквами его фамилии.

Посреди заснеженной, воюющей Родины он провожал боевые машины. Один из многих русских людей, безразличных истории Отечества.

...В московской квартире Ильюшина, в его кабинете всегда была перед глазами большая фотография — панорама родной деревни. Жалкие домишки, одинокая лошадь на переднем плане... Где там самолеты — велосипеда-то не видели. Буренки да лошадки. Откуда что берется в человеке? Пройдет полвека, и сила шестнадцати тысяч лошадей, спрессованная в металл и огонь, помчит над облаками махину с двумя летящими буквами, уже давно известными миру — Ил...

Большими кораблями плывут облака над огромным, как море, Кубенским озером. Река Сухона вытекает из него, как из Байкала Ангара, — сверху, с самолета, хорошо видно. А дальше, до горизонта, рыжая и зеленая земля, болота, густая прическа лесов, валуны — след ледникового периода. В школе проходили, но пока сам не увидел, вроде и не верил, что взаправду есть такие огромные камни, отшлифованные льдами.

Деревня Пески. Пристань Антоний. «Посторонним вход воспрещен!» В нашем Отечестве даже в редкую вольницу почти все запрещено и едва ли не каждый постронний. Вспоминается классика: у городского спрашивают: «А на улице курить можно?» Тот задумывается и отвечает: «Оно не то чтобы нельзя, но и особого разрешения не было».

А здесь почти одни бабки живут, и те, видать, посторонние. Зброшенные деревни с вымирающими старухами. В семидесяти четырех километрах от Вологды — Делялево. Или Делялево. Так и эдак можно. И речка, протекающая здесь, соответственно Делялевка или Делялевка. Местные жители объясняют: тут в давние времена было такое глухое место, где собирались воры и делили награбленное. Отсюда и Делялево. Значит, все-таки через «е». Но у самого Ильюшина в ан-

кетах и автобиографии всюду через «и», да и на крупномасштабных картах так.

Через много лет Ильюшин вернется сюда всемирно известным человеком. Сосед его, Александр Алексеевич Федосеев рассказывает:

«Вышел Сергей Владимирович из машины, с ним шофер и два сопровождающих. Потрогал березовый пенёк возле дома, спросил:

— Кто срубил?

— Я, — призналась соседка.

— А я сажал, — вздохнул Ильюшин».

...Ты посадил дерево, кто-то срубил — жизнь.

— Чего ж так долго не приезжали, Сергей Владимирович?

— А я, когда работал тут возчиком молока, ехал на телеге, перевернулся, разлил молоко и с тех пор тридцать лет не приезжал, боялся — побыете! — смеется Ильюшин.

Встретил свою подругу юности, когда-то жениться на ней хотел, да она отказала. Пожалела потом.

— Головой надо было думать, — говорит ей Ильюшин.

После войны он каждый год приезжал на родину.

«Приедет, — говорит А.А. Федосеев, — устроит пировку для деревни, и все в округе говорят, что дилалевские три дня не работают — сам Ильюшин приехал!»

Родина... Здесь он косил и на всю жизнь запомнил запах свежескошенной травы. Здесь завидовал птицам...

Сейчас тут совхоз имени Ильюшина. Известно, что в один из приездов Ильюшин копался в областном краеведческом музее, проясняя истоки своей фамилии. Крепостного деда звали Илюшей, и, когда получил вольную, пошли Ильюшины. Все очень просто. И никакого генеалогического древа...

Вологодский краеведческий музей весьма привлекателен. Старательно выполнены муляжи местной фауны. Звери представлены, пожалуй, покраше, чем люди. Во всяком случае, знаменитый земляк отмечен весьма скромно. Мне объяснили, что все материалы по нему переданы в музей другого известного вологжанина — Александра Федоровича Можайского, создателя первого в мире самолета. Я побывал в поселке Можайском под Вологодой, бывшем сельце Котельникове, имении жены Можайского. Наверно, знаменательно и справедливо, что возле музея Можайского стоит натуральный Ил-14, а на памятнике Можайскому в Вологде укреплен винт от Ил-18-го...

В детстве, в Артеке, у костра я читал стихи:

*Нам доступны дали грозовые,
Горный воздух ледяных высот
С той поры, как над землей России
Взвился первый в мире самолет.*

Это было при Сталине. В ту пору нас учили, что России нет равной в мире, что она родина всего на свете.

И, конечно, приоритет Можайского в создании первого в мире самолета в ту пору был незыблем. Однако сомнения, видно, возникали, иначе не появился бы такой документ от 20.7.1950 г.:

«Заключение Государственного Краснознаменного НИИ ВВС.

Результаты испытаний модели самолета Можайского в аэродинамической трубе и аэродинамический расчет самолета Можайского показывают, что первый в мире самолет, спроектированный и построенный в 80-х годах прошлого столетия русским изобретателем А.Ф. Можайским, обладал удовлетворительными аэродинамическими характеристиками для нормального устойчивого полета».

Но уже вскоре, при Хрущеве, когда чуть ли не обо всем, что утверждалось в сталинские времена, стали говорить наоборот, можно было услышать, что Можайский не был создателем первого в мире самолета. Мнение это зиждилось на расчетах двигателя, установленного на самолете. Выяснилось, что на такой паровой машине самолет летать бы не смог. Вероятно, он и не летал, но над землей все-таки взвился, как сказано в выученном мной в детстве стихотворении М. Матусовского, то есть аэроплан совершил подлет. Но главное в том, что Можайский все-таки первым в мире дал принципиальную схему самолета: крылья, фюзеляж, хвостовое оперение, и, будь в то время в России подходящий мотор, этот аппарат непременно бы летал, о чем и говорится в заключении НИИ ВВС при скромном умолчании о возможностях парового двигателя, стоявшего на самолете Можайского.

Так что не зря на котельниковском луку запускал змея чудаковатый барин и не зря потом построил диковинную машину для полета...

Сейчас здесь стоит Ил-14.

Музей посвящен А.Ф. Можайскому, но в нем рассказывает и об Ильюшине, и о другом известном земляке — космонавте П.И. Беляеве...

«Надолго будет гордиться перед светом та страна, в которой будет сделан первый удачный опыт воздухоплавания. Почему бы не нашему Отечеству быть этой страной?» — говорил современник Можайского, доктор медицины Николай Андреевич Арендт, основоположник науки о планеризме. Эти слова выбиты на его надгробии в Ялте, на Поликуровском кладбище, рядом с могилой художника Ф.А. Васильева.

Ильюшин родился через четыре года после смерти Можайского.

Жизнь довольно щедро отмерила ему свой срок: не хватило всего месяца до 83 лет. И если учесть невероятную спрессованность времени, в которое он жил и творил, а главное — положить на весы истории сделанное им за эти годы, то можно смело утверждать, что он прожил жизнь нескольких поколений.

Чем дальше уходит ильюшинское время, тем отчетливее виден масштаб его уникального таланта.

Готовя эту книгу, я встречался с сотнями людей, которые работали с Сергеем Владимировичем, знали его. Каждое суждение о нем, любой приведенный факт опираются на документальный материал, живые свидетельства. Мне хотелось сказать об этом удивительном человеке правду. Иначе нельзя.

Ильюшин жил в великую эпоху, которая рождала великих людей. Его феноменальный конструкторский талант служил своему Отечеству. Его слава была той славой, что спасла не только Родину. Потому его не должно забывать, потому и книга о нем, и я приглашаю Вас, читатель, на свой аэродром слов.

... Деревушка северная, вологодская, а кажется, стоит она посредине России, потому как вознесена холмом над зеленую равнины.

31 марта 1894 года в неизвестном миру вологодском селе Дилялеве родился Сергей Ильюшин. Не только про Дилялево — мало кто слышал и про Вологодский уезд и про Березниковскую волость, включавшую в себя это незначительное селение.

Жили на Руси Ильюшины, да никто не помнил их — печатью знатности не отмечены, родословной не вели. Каждый знал своего отца, помнил деда, а потом и дед забывался — так повелось у нас во многих семьях.

В служебной автобиографии Ильюшин напишет:

«Имущество моих родителей состояло из дома, лошади, коровы и мелкого крестьянского скарба. Лошадь в 1912 году была продана отцом за невозможность ее оправдать. Земля, которую мои родители обрабатывали, состояла из двух душевых десятин, принадлежавших казне, за что оплачивался оброк. Мои родители имели 7 человек детей — 5 сыновей и 2 дочерей. Я был самым последним».

Два Василия, два Николая, Иван, две Анны, Прасковья, Павел, Степан и последний Сергей. Он был одиннадцатым. Двое умерли в детстве, а двое выросли и уехали. Когда он появился на свет, родители были не молоды: отцу Владимиру Ивановичу 51 год, матери Анне Васильевне — 44. Говорят, «поскребыш» получается самый слабенький здоровьем, да и умом не шибко выдается. Однако подрастал и, хоть ростом невелик, крепчал с годами. И вышло, как в русских сказках: самый малый, но самый удалый. Какая космическая сила указала на него?

В шесть лет выучился читать. Как это важно, заманчиво и увлекательно, особенно когда в доме мало книг. Каждая на вес золота — «Часослов», «Ветхий и Новый Заветы», журнал «Вестник Европы» да еще совсем удивительная книжка о неведомой южной стране — «Абиссиния». Как она оказалась в забытой богом российской деревушке?

Первое счастье — складывание букв в слово, отдаленное по-

нимание смысла слова и целой фразы, понимание по-своему, своим маленьким опытом. Спросить не у кого — родители в грамоте не шибко сильны. Порой получается совсем не то, что думаешь.

«Рано научился читать», — пишет Ильюшин. Какой малый срок между тем, что рано, и тем, что поздно. И в двадцать, и в пятьдесят понимаешь, что знаешь мало, но то, что было рано, становится поздно. Так что лучше начинать раньше. Если тянет, конечно.

Отработал свое девятнадцатый век, передав сотню новых календарей двадцатому. Люди суеверно боялись: что-то будет в новом столетии?

Девяти лет от роду Сережа Ильюшин пошел в школу. Село Березники — в двух километрах от Делялева. Земская школа, новая жизнь, непривычно, боязно. Но интересно, потому что запомнилось, как пушкинские стихи из «Родного слова» Ушинского: «И днем, и ночью кот ученый все ходит по цепи кругом». Русский человек счастлив уже потому, что ему предстоит узнать чудо таких строк.

Кроме родного языка, диктанта, чистописания, были арифметика, география и Закон Божий. Немного дисциплин, но преподавали их неплохо, да и учился Сережа отменно. Все предметы поддавались ему.

В 1906-м, в двенадцать лет он закончил земскую школу. Хотелось бы и дальше учиться, да нельзя. Семья большая, а земли мало, и больно плохо она, северная, хлеба не хватало, и, как ни надрывались родители, жили впроголодь, как и многие в русских деревнях. Каждый год отец уходил на заработки в далекую столицу Петербург, нанимаясь сезонным рабочим-землекопом. Такова была участь и старших братьев. Как стукнуло пятнадцать, ушли из дому Василий, Николай, Павел, Степан. Хозяйство на себе тянула Анна Васильевна, дочери помогали да младшенький Сережа. Потом, став взрослым, он часто вспоминал мать. И потому что — мать, и потому что — человек строится в семье. Кого увидел раньше других? Свою семью. Деревенскую, скромную. Сестра приехала к нему в гости — он уже знаменитым конструктором был — боялась телефонную трубку снять...

Мама неграмотная, но очень требовательная. Распределяла работу — все надо вовремя сделать, убрать, чтоб чистота была кругом. Одежда старенькая, но чистая и зашитая, без дырок — мама строго следила. Привычка быть во всем аккуратным осталась у Сергея на всю жизнь. Неряшливости не терпел. От мамы это у него или сам себя воспитал? Наверно, все вместе. Он вырастет, станет другим, нет, не другим, потому что самое главное в нем заложено здесь, на родине, в семье. Как мать и отец вос-

питали. Мать учит сына при жизни своей, а отец еще больше значит после смерти.

С детства на Сергея заботы, как в стихотворении Некрасова, мужиков-то — отец мой да я. По дому помогать, рыбу ловить на Кубенском озере — сызмала знакомо. На Пасху в дом к Ильюшиным зашел учитель Закона Божьего священник Николай Беляев и сказал отцу: «Дядя Владимир, надо бы дальше учить Сергея. Три класса маловато для него».

Надо бы... Хорошо бы... Многое у нас, русских, так и остается в мечтах, в сослагательном наклонении. Священник стал хлопотать, чтобы Сереже платили пособие на учебу, по-нынешнему, стипендию, да безуспешно. Ан есть все-таки добрые люди, подвижники. Что делали бы без них русские таланты, и представить нельзя. Подвижники стоят как бы на другой чаше весов в противовес нашей дурости, отсталости, идиотизму. В березниковской земской школе был учитель Александр Владимирович Чевский. Беляев договорился с ним, чтоб он позанимался с Сережей, и тот стал ходить к Чевскому.

«Это был удивительный человек, которого трудно забыть всю жизнь,— вспоминал Ильюшин. — Он привил мне любовь к чтению, к знаниям. Александр Владимирович занимался со мной арифметикой, алгеброй, физикой, геометрией. Я был любознателен, настойчив, поэтому знания давались мне относительно легко, в учебе я продвинулся значительно».

Занятия у Чевского длились три зимы и закончились в 1909-м, потому что в этом году Сергеем исполнилось пятнадцать лет, пора уходить из семьи и самому добывать пропитание.

В автобиографии, которая кончается словами: «Сейчас работаю генеральным конструктором самолетов», читаем:

«Тяжелую физическую работу я стал выполнять очень рано, начав пахать землю в 1906 году, когда мне было всего лишь 12 лет, так как отцу в то время было уже 63 года, а матери 56 лет, и она уже не в состоянии была пахать землю».

Чувствуется, что Ильюшину и горько, и приятно писать о своем детстве — даже в служебной автобиографии он повествует о себе, раннем, более подробно, с деталями, а дальше следует обычное перечисление мест работы и должностей...

Недалеке жил подрядчик Кузин. Он поставлял рабочую силу на фабрику в село Яковлевское под Костромой. Дал он матери пять рублей задатку, сказал: «Ростом невелик, но...», и с мая 1909 года Сергей стал фабричным чернорабочим-крючником. Это значит, тащит человек тачку с землей, а Сергей ему крюком помогает. За день так натаскается, что ночью на нарах и сон не идет. А в месяц всего десять рублей платил хозяин, правда, еще казенные харчи давал...

Ушел Сергей через два месяца. Уехал в Иваново-Вознесенск, поработал чернорабочим на фабрике и снова подался в родную губернию — нанялся землекопом к купцу Волкову. Всюду не мед. Так год прошел. Решил попытать счастья в Питере, и там, во дворе красивой фабрики, стал чистить сточные канавы.

Когда я узнал об этом эпизоде ильюшинской биографии, сразу представил из своего детства кишиневский кожевенный завод, мимо которого каждый день ходил в школу и домой. Заводишко был не ахти какой, но вонь от него витала несусветная, и не только вокруг места, где он располагался. Стоял он на высоком берегу речушки Бык или, как мы говорили, Бычок, все отходы стекали вниз, и коричневая вода Бычка окаймляла нижнюю часть города. Никто тогда и не слышал про экологию. На заводе работала моя тетя и долго там не удержалась. Вот я и представил, каково было на подобном предприятии шестнадцатилетнему Ильюшину.

Все его работы были временными, а хотелось иметь постоянный заработок.

«Как-то я встретил в Петербурге земляков,— вспоминал Сергей Владимирович. — Они мне сказали, что есть выгодная работа на Коломяжском ипподроме, который срочно приспособляют под аэродром. Я поспешил наняться на эту работу».

Итак, 1910 год. Ильюшин встретил на своем пути первое авиационное слово — аэродром. Вернее, пришел на ипподром, который превращали в аэродром, названный Комендантским. Там пришлось выравнивать поле, копать канавы — знакомая работа — и выгружать большие ящики с деталями впервые увиденных аэропланов. Россия готовилась к первому празднику воздухоплавания. Вот они, самолеты, много самолетов... Он видит своими глазами «Блерио», «Фарманы», наблюдает за полетами.

Тут жилось и работалось повеселей. Землекопы трудились бригадой, а в ней и свои, дялялевские. В деревне Новой, возле аэродрома, Сергей снял угол у рабочего. Шесть коек стояло вдоль стен. В комнате жил студент по фамилии Урвачев. Он заметил, что Сергей всегда носит с собой книги. Не прошла даром учеба у Чевского. Урвачев стал заниматься с юношей математикой и физикой — еще один полезный человек на пути. Кто-нибудь да поможет, если сам стремишься...

Первый всероссийский праздник воздухоплавания проходил с 8 сентября по 1 октября 1910 года (совсем недавно ведь, если подумать, а минула эпоха!), Комендантский аэродром показывал достижения отечественной авиации. Да, достижения, хотя мировая авиация только началась, только семь лет назад амери-

канцы брата Райт подняли в небо свой рукотворный аппарат с двигателем внутреннего сгорания, только семь лет, но стремительно и дерзко набирало потолок новое направление мысли.

Праздник был организован Всероссийским аэроклубом. Военное ведомство выделило аж 25 тысяч рублей. Участвовало одиннадцать летчиков: четверо от военного ведомства — подполковник Ульянин, поручики Горшков и Руднев на «Фарманах», поручик Матыевич-Мацевич на «Блерио», офицеры морского ведомства капитан Мацевич на «Фармане» и лейтенант Пиотровский на «Блерио», а также частные лица Ефимов и Кузьминский на «Блерио», Уточкин на «Фармане», Сегно и Лебедев на «Авиате».

В самом начале состязаний не повезло Кузьминскому: он разбил свой «Блерио» и получил сильные повреждения. А 23 сентября случилось событие, которое потрясло всю Россию: погиб военный летчик капитан Лев Мацевич.

На глазах у зрителей на высоте около 400 метров «Фарман» стал ломаться, летчик выпал из кабины. Рядом с ним на землю рухнул аэроплан с работающим двигателем. Первая жертва русской авиационной катастрофы. До парашютов еще не додумались. Собственно, гибель капитана Мацевича и подвигла артиста Котельникова через год изобрести парашют. В России, в СССР, первому из летчиков в аварийной ситуации парашют понадобился Михаилу Громову в 1927 году. Американцы наградили его «Золотой гусеницей с рубиновым глазом» — Громов спасся на парашюте американской фирмы «Ирвинг».

...Смерть Мацевича не остановила праздника воздухоплавания, как и в последующие годы кровь лучших сынов не остановит развития авиации, — наоборот, подхлестнет. Не перестали ведь люди строить крылья и раньше, после гибели Икара! А ведь его проступок из легенды был первой предпосылкой к летному происшествию: пилот нарушил инструкцию не летать выше солнца...

Боролся с подобными предпосылками и государь Иван Васильевич Грозный:

«Человек не птица, крыльев не иметь. Аще же приставить себе аки крылья деревянные, противу естества творит. За сие содружество с нечистою силою отрубить выдумщику голову... А выдумку, аки дьявольскою помощью снаряженную, после божественных литургий огнем сжечь».

Не помогло. Лезли в небо.

Ильюшин видел гибель Мацевича, запомнил имена тех, кто добился на состязаниях самого большого налета. Первым среди них был поручик Е.В. Руднев — 11 часов 27 минут! А после праздника, 9 октября 1910 года он пролетел с пассажиром

из Петербурга в Гатчину, покрыв 60 верст за 56 минут. Впервые в России!

О чем думал тогда шестнадцатилетний Ильюшин? Можно только догадываться. Но спустя много лет он напишет так: «С тех пор у меня огромная любовь появилась к авиации».

Состоялась его встреча с авиацией. На всю жизнь? Чувствовал ли он это? Но что-то вело его, какая-то звезда светила, иначе б не состоялся Ильюшин.

Авиационный праздник закончился, а он остался в Питере. Сменил еще несколько рабочих мест. Что это? Поиск? Желание подзаработать? Борьба за кусок хлеба? Вряд ли. Люди с подобной внутренней жилкой, как бы ни были бедны и не устроены, всегда стремятся к чему-то иному, не зависящему от благополучия, хотя, конечно, хочется и поесть досыта, и ботинки новые купить. Вот потому и землю рыл, и молоко возил в кооперативе. А в конце 1911 года узнал, что нанимают рабочих на Дальний Восток. Строилась Амурская железная дорога. Городок Алексеевск в Приамурье, названный в честь наследника российского престола, должен был стать крупным железнодорожным узлом. Знаю эти места, потому что сам родом оттуда, из города Свободного, бывшего Алексеевска...

Сергей пошел в вербовочное бюро. *«Смотрю — зарплата 55 рублей в месяц рабочим второй руки. Это хорошо. Причем от Петербурга до места работы бесплатная дорога. Я и поехал».*

Недоговаривает Сергей Владимирович. Все-таки не только высокий оклад и бесплатная дорога потянули его на восток, хоть и не мог знать он тогда, что всего через каких-нибудь 27 лет летчик В.К. Коккинаки и штурман А.И. Бряндинский на самолете его конструкции полетят на Дальний Восток за мировым рекордом...

Ему хотелось посмотреть землю. Месяц добирался на поезде до Хабаровска, плыл на барже вверх по Амуру, потом до Буреи. Весь 1912 год пробыл он там — чернорабочий, смазчик букс, а потом и в табельщики выбился — грамотный. Однако и тут надоело — места дикие, развлечений ноль, учиться негде. Вернулся на родину, списался со старшим братом, который работал в Ревеле, позже Таллине, а нынче Таллинне, по эстонской транскрипции. Эстония тогда была Россией, а число сдвоенных согласных в названии ее столицы увеличивалось с ростом независимости. «Руссо-Балт», Русско-Балтийское общество возводило в Ревеле судостроительный завод. Капитализм шагал по России, и всюду требовались деревенские руки, других-то не было, зато эти почти дармовые. На стройке тарахтели два экскаватора — путиловский «№20» и английский. Целый год проработал Сергей на этих больших машинах. Как проработал?

Сперва помогал передвигать экскаватор с места на место. Человек семь залезали под машину и давай толкать... 1913 год. Выбился в кочегары и даже в помощники машиниста, научился управлять стрелой — важный человек! Есть фотография: молодой Ильюшин снялся в Ревеле в пиджаке и шляпе-канотье. Ишь, какой франт! Это для карточки, конечно, тогда ведь редко снимались.

К двадцати годам он успел вдоволь наработаться, а главное, прочел немало книг. Об авиации? Не только. Мечтал стать студентом.

Но сны российские сбываются не всегда, вернее, не с первого раза, а через великие испытания. Что-то обычно мешает. Летом 1914-го грянула война.

В календаре за 1914 год значится:

«По технике передвижения человечество знало только два способа механического передвижения: железнодорожный и паровой. Но теперь уже имеется восемь: 1) сухопутный: паровая тяга, электрическая и автомобильная; 2) водной: пароход, моторная лодка и гидроаэроплан; 3) воздушный: аэроплан и дирижабль».

14-й год нового столетия. Наоборот — 41-й. Две мировые войны, ставшие для России Отечественными. И дни недели сопадают. Воскресенье, оно и в 1941-м будет воскресеньем.

В декабре Ильюшина призвали в армию. Взяли в пехоту и до октября 1915-го держали в учебной команде. Каждодневная муштра и не райская солдатская жизнь давались ему нельзя сказать чтобы очень трудно. Невысок ростом, но крепок, а главное, с детства привык работать руками. Учитывая грамотность, его назначили помощником писаря, писарским учеником и определили в команду вологодского воинского начальника — призывали, как всегда, по месту жительства. Стал писарем роты. Очень нравилось фельдфебелю, как аккуратно и красиво писал бумаги начальству солдат Ильюшин.

Среди документации, проходившей через ротного писаря, попала и такая бумага, которая не могла не привлечь его внимания. Это был запрос: в авиацию требовались солдаты, семь человек. Такой случай Сергей упустить не мог. Подумал и решил не просто передать запрос фельдфебелю, а присовокупить еще две бутылки водки, на кои разорился не без оснований, ибо во все времена подобное движение души на Руси имело популярность и предполагало отзывчивость. Пришел к фельдфебелю — вот, мол, хотелось бы и мне туда попасть. Фельдфебель засопел над бумагой, спрятал водку, а Ильюшин еще и прихвастнул: «К тому ж я уже работал на аэродроме механиком!»

Правда, на аэродроме он работал, как мы знаем, землекопом, но стеклянные сувениры сделали свое дело, и было пообещано: «Я тебя вызову».

И вызвал.

«По вашему приказанию явился!» — отрапортовал Ильюшин.

«Являются только черти во сне, — беззлобно уточнил фельдфебель и добавил: — Что ж, я согласен».

И в списке нужных для авиации солдат под номером один нацарапал: «Ильюшин». Еще шаг вперед. Конечно, если б не этот фельдфебель, в жизни будущего конструктора нашелся бы другой человек, который помог бы приблизить его грядущее дело, но часто и от фельдфебеля многое зависит. Прибыл Сергей в запасный батальон, оттуда попал в аэродромную команду и снова оказался на Комендантском аэродроме Петрограда, где когда-то выравнивал летное поле. Аэродром теперь стал военным. Как говорят, одна из колыбелей нашей авиации. Война подтолкнула ее развитие. Прославился и погиб героем штабс-капитан Петр Нестеров, стал знаменитым асом Николай Крутень... Пули засветили и в небе.

Сергей читает все, что попадалось об авиации. Моду задавала Франция. Вот перед ним французский роман в русском переводе «Любовь авиатора». Наивный, сентиментальный, но в нем дается описание воздушного боя французского экипажа с немецкими истребителями:

«Резким движением Мори бросил свой аппарат на поднимающегося, чтобы снизу атаковать, немецкого истребителя. Уверенный, что разобьет немца вдребезги тяжестью своего биплана, Клод тоже не стрелял. Но внезапное воспоминание мелькнуло в его мозгу: кроме Эрбильона, никто из товарищей не захотел иметь его своим пилотом. Неужели он таким образом отблагодарит за великодушное доверие?»

Клод так дико рванул за руль, что аппарат затрещал. Близко-близко, чуть не коснувшись неприятельского моноплана, французы пролетели мимо. Мори успел заметить, что немец бросил руль в ожидании столкновения. Пришедшие в ужас от такого отчаянного маневра, неприятельские летчики перестали стрелять, боясь, вероятно, задеть своего. И Марна была близко, и за ее голубой змейкой было спасение...

Вдруг что-то схватило его за бок. Когда он понял, что ранен, Клод с удивлением, с ужасом почувствовал, как в нем заговорил инстинкт жизни...

Когда биплан покатился по сухой траве, пилот повернулся к Жану, чтобы поделиться с ним своей великой радостью избавления. Но в отделении наблюдателя толчки аппарата встряхивали болтающуюся голову безжизненного тела. Темная пена покрыла бледный висок...»

Это Первая мировая. И никто не думал тогда, что не за го-рами и Вторая, более страшная, с иными воздушными боями. И снова будут гибнуть летчики, и не раз в кабине «летающего танка» Ил-2 пилот привезет мертвого стрелка. Все впереди, в скрывае-мых непрожитым временем событиях, а пока солдат Илью-шин служит ангарным и после полетов моет два закрепленных за ним «Буазена». Через два месяца вырос до помощника мото-риста, а вскоре и сам стал мотористом. Посерьезней, чем то, что в авиации называют «заносить хвосты». Раньше называли...

«В аэродромной команде я последовательно работал в качестве помощника моториста, младшего моториста, старшего мото-риста и браковщиком по самолетам, работал на многих типах са-молетов, начав работу с мытья хвостов».

Он любил повторять: «На первом месте — то, что летает».

Это убеждение возникло в нем тогда и осталось на всю жизнь. Самое главное для него теперь — аэродром. Здесь дово-дили, дорабатывали такие гиганты, как «Илья Муромец» Си-корского, испытывали турельную установку для защиты хвоста самолета, подвеску бомб, додумались ставить кассеты... Коман-диру корабля подчинялись 38 человек да еще лошадь была... Когда «Ильи Муромцы» стали «сыпаться», возникло понятие: ресурс самолета. Этим вопросом занялись профессор Жуков-ский и специалист по сопромату Тимошенко...

А солдат Ильюшин набирался опыта. Он и сам подумывает о том, как бы научиться летать. Небо ведь такая зараза, только прикоснись! В то время летному делу обучали на Корпусном аэ-родроме в Петрограде да в Гатчине. Комендантский аэродром служил для испытания заводских аэропланов и для полетов лет-чиков Всероссийского аэроклуба. Аэродромная команда прини-мала новые самолеты, которые поставляли два расположенных рядом завода С.С. Щетинина и В.А. Лебедева,— «Буазен» и «Лебедь-12». Быстро шло в гору российское авиационное дело. Только пять лет назад, когда здесь проходил авиационный праздник, в округе была лишь деревня Новая, а теперь — два завода. Механики и мотористы осматривали новенькие аэро-планы, готовили их к полетам, пилоты гоняли заводскую тех-нику в воздухе, давали заключения по испытаниям.

Летчик капитан Григоров не раз брал с собой в полет моло-дого моториста Ильюшина вместо механика и в воздухе давал поддержать ручку управления. Как же это много значит! Сперва вроде боязно, хоть и знаешь, что сидящий впереди тебя опыт-ный инструктор не даст натворить больших глупостей, всегда подстрахует, но ты чувствуешь, как машина подчиняется тебе! Ручку влево — левое крыло дает наклон, вправо — аэроплан выравнивается.

— Не бойся! Смелее, ты же мужик! — говорит Григоров. Все летчики-офицеры люди знатного происхождения, а Григоров вроде свойский, простой...

— Дай ногу! — Левою ногой тронул педаль — поплыли вправо, под фюзеляж, аэродромные постройки. Ручку от себя — зашвелили крылья, увеличилась скорость.

— Так полный рот земли наберешь! — кричит Григоров, и Ильюшин чувствует, как ручка сдвоенного управления бьет ему по животу. Это Григоров энергичным движением выравнивает аэроплан...

«Летчик-инструктор — редкая птица,— говорят в авиации. — Он должен обладать взглядом орла, мудростью совы, кротостью голубя и красноречием попугая, не устающего давать полезные советы».

«Поторапливайся не спеша», «плавно, но энергично»,— только и слышишь от инструктора. Это законы авиации, ее заповеди. Много их, и все они написаны кровью. Но это для тех, кто в небе, кто летает, как птица, и потому выше всех на земле. Пилоты шутят, что высота вызывает три разных чувства: страх, восторг и желание плюнуть вниз. У Ильюшина страх сменился восторгом, а желания плюнуть вниз так и не возникло до конца жизни.

В разгар войны, в 1916 году, официально разрешили зачислять в летные школы представителей низшего сословия. Для этого на Комендантском аэродроме организовали школу летчиков Всероссийского императорского аэроклуба. Впрочем, не так-то много солдат приняли в эту школу — из аэродромной команды взяли только двух: моториста Ильюшина и браковщика Климова. Похоже, руководство отбирало для неба самых способных и попало, как говорится, не пальцем в небо: один станет генеральным конструктором самолетов, другой, Владимир Яковлевич Климов, генеральным конструктором моторов. Вот так. Обоим через десятилетия памятники поставят. А в небе и в то время, и потом всегда были и будут лучшие.

«Не должно быть ни дефекта глаза, ни уха, ни несовершенства равновесия. Чувства осязания и движения должны быть хорошо развиты. Должны быть быстрая реакция и решимость. Никакая умственная тупость не должна быть допустима. Наконец, имея все эти природные дарования, летчик должен следить за собой и постоянно тренироваться. Авиация — требовательная госпожа. Она хочет иметь только лучших из лучших».

Это из книжки «Авиатор» бывшего летчика, профессора Принстонского университета Генри Кома.

«Авиация содействует не только отбору людей определенно-го типа, но, что еще более важно, сама вырабатывает таковой!»

Будет не слишком смело, если мы назовем такой тип людей — цветом нации».

Американский профессор пишет о недостатках образования в том смысле, что лишняя образованность в какой-то мере может даже мешать летчику. Ильюшину с его тремя классами сельской школы это, естественно, не грозило. Но тяга к знаниям жила в нем, и он их добывал сам.

«У маршала Жукова и того меньше — два класса всего, и неплохо командовал!» — скажет он через много лет.

Наверное, каждый человек хочет стать великим. По крайней мере, в детстве. Дальше идет работа. Работа не для того, чтобы попасть в историю. И все-таки... И все-таки ничто не случайно. Вернее, все не случайно — и родина, и профессия. Об Ильюшине говорят: он знал дорожку к своей цели. И даже, если допустить, что в авиацию он попал случайно, то потом-то все было не случайно, и все своим горбом. Сперва он научился летать. Летом 1917 года закончил летную школу и сдал экзамен, который состоял из двух полетов. Первый — на максимальную высоту. Ильюшин набрал на «Вуазене» 2000 метров. Второй — маневрирование в воздухе. Нужно было делать виражи, «горки», скольжение, построить заход на посадку и сесть без «козлов»... Этим искусством Ильюшин уже отчасти владел, ибо за плечами — несколько самостоятельных полетов. Один из них был ритуально-скорбным: на Комендантском аэродроме разбился военный летчик, и, соблюдая традицию, надо было низко пролететь над траурной процессией. Поручили Ильюшину. Такое не забывается.

«Став летчиком, я по-прежнему вынужден был заниматься лишь техническим обслуживанием самолетов, то есть выполнять свои обязанности моториста и механика. Но теперь я уже твердо знал, что отныне вся моя жизнь будет принадлежать авиации», — читаем в его автобиографии. Летать-то научили, а в один ряд с «белой костью» не поставили. А мне так и хочется сорваться на громкую ноту: рядовым солдатом он научился летать, чтобы генеральным конструктором прославить Отечество. А что? Ведь это правда. И чего бояться громких слов, если они от души, а главное, так и было.

Страсть к полету осталась надолго. Он любил летать. И свои самолеты потом пробовал водить. Конечно, немало, если конструктор сам может почувствовать, что и как в его машине.

Есть и другое мнение. «Не получалось у него с летанием. Неудачный вылет был — с кровью... В воздухе я исправлял его ошибки».

Это говорит его сын, Владимир Сергеевич Ильюшин, известный ас, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель, генерал.

Может, и так. Но любовь-то была. И кровь была. Но об этом потом, в свое время. Не зря любовь рифмуется с кровью...

Предтечей грядущей крови рябил 1917-й. Бодрыми митингами и алым шелестом кумача отшумела Февральская революция. Комендантский аэродром жил своей жизнью, но в октябре затревожилась, забурлила аэродромная челядь.

«Победа Октября не у всех вызвала одинаковые симпатии,— вспоминал Ильюшин. — Ее не хотели принять прежде всего сторонники свергнутого строя — это многие офицеры. Им противостояли механики и мотористы аэродромной команды, которые, как говорится, сердцем и умом восприняли идеи большевиков, правоту Ленина. Эти разногласия имели немаловажное значение для революции, если учесть, что на нашем аэродроме, который находился на окраине Питера, стояли десятки боевых самолетов. От того, кто возьмет верх, зависело, на чьей стороне окажутся эти самолеты.

Для меня не существовало вопроса, с кем идти. С первых дней создания Советской власти я стал на ее сторону».

Четкая линия разделила взгляды аэродромной команды. Избрали революционный комитет. Несколько часов митинговали, решая судьбу боевых самолетов. После митинга офицеры сбежали. Все, кроме двух. Остались Марков, самолет которого обслуживал Ильюшин, и Григоров, научивший его летать. Для охраны самолетов организовали дежурство. И не напрасно. Как-то ночью к аэродрому подкатило несколько машин, выскочили люди, побежали на летное поле. Охрана по тревоге подняла аэродромную команду. Непрошенных гостей, а вернее, бывших хозяев — это были офицеры — арестовали и отправили в городской комитет партии большевиков. После этого случая ревком аэродрома решил перегнать самолеты на новую базу. Из Питера прибыли красные летчики и перелетели на другой аэродром, где новая власть создавала авиационный отряд.

Были национализированы заводы Лебедева и Щетинина, однако сырья и рабочих рук не хватало, и производство самолетов практически сошло на нет. Аэродромная команда оказалась без дела.

«В то время,— вспоминал академик А.А. Микулин,— творилось такое, что ничего путного сделать было нельзя».

В итоге в марте 1918 года аэродромную команду распустили и демобилизовали. Ильюшин уехал в Делялево навестить мать и сестру. Они жили вдвоем — отца уже не было, он умер в 1915-м, а дети разъехались.

«Месяца полтора я пробыл у них, рыбку половил, а потом подался в Вологду. Встретил товарища Воскресенского»,— за-

мечает о том времени Ильюшин. Этот Воскресенский был заместителем председателя Вологодского совнархоза.

— Еду определяться в авиацию,— сказал ему Сергей.

— Какая авиация? Иди к нам, ты здесь нужней, работы уйма!

В общем, уговорил, и стал 24-летний Ильюшин заведующим отделом промышленности Вологодского совнархоза.

Что за работа? Главным образом конфисковывали имущество двенадцати лесопильных заводов, паровых мельниц, принимали их на государственный баланс. Ильюшину удалось наладить ремонт и работу маслобоек, и первые пуды масла отправили в Москву и Петроград. Так что и к производству знаменитого вологодского масла будущий конструктор имел отношение.

В том же 1918-м, в канун первой годовщины Октябрьской революции, Ильюшин вступает в Коммунистическую партию. По заданию губкома с тремя товарищами-большевиками он организовал партийную ячейку в педагогическом институте, весьма непростом учреждении с точки зрения новой власти.

Линия, разделяющая политические взгляды, стала линией фронтов гражданской войны.

...Прохожу мимо вех его биографии и хочу знать, чем он жил, о чем думал каждый свой день? В последние его годы, когда болел, навещавшие сотрудники говорили ему:

«У вас такая яркая, насыщенная жизнь, написали бы воспоминания...»

«А кому это нужно? Кому интересно?» — так ответил.

Типично русское отношение ко всему безвозвратно далекому. Приходится собирать по крохам. Многое ушло вместе с ним в эпоху. А ведь помимо эпохи была своя, отдельная жизнь. И он ее строил.

Женился он на Раисе Михайловне Жолковской. Она была на три года моложе, родилась в 1897 году, тоже в марте, 27 числа. Познакомились в Вологде. Известно, что жена его окончила консерваторию в Питере, была интеллигентной, интересной женщиной. Сотрудники Ильюшина тепло отзываются о ней, говорят, что она повлияла на его общекультурное развитие... Может быть.

Рассказывает Владимир Сергеевич Ильюшин: *«Отец женился в 1918-м или в 1919-м году — тогда свидетельств о браке не выдавали. Как познакомились, не задавался этим вопросом, а теперь несколько поздно. Знаю, что они много разъезжали».*

Разъезжали по фронтам гражданской войны с маленькой дочкой Ириной, которая родилась в 1920 году. А еще раньше, в мае 1919-го Ильюшина снова призвали — теперь в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию, и он служит в 6-й армии Северного фронта. Шинель с «разговорами», соха и молот на петлицах...

«Пришел однажды к нам начальник авиационного поезда Воронеж. Мы разговорились. Он узнал, что я летчик. Говорит: «Что ты тут делаешь? Пойдем к нам».

На другой день я добился перевода к ним».

Его направили в Серпухов, в штаб сформированного Красного Воздушного Флота. Однако летать летчику не пришлось по одной простой причине: не на чем. Был штаб, не было самолетов.

— А у меня есть еще профессия: я механик! — с гордостью сказал Ильюшин. И его определили в 6-й авиапоезд, который занимался ремонтом самолетов. А ремонтировать их нужно было после каждого боевого вылета.

Незабываемый 1919-й...

Ильюшин вошел в него в солдатской шинели. Ему 25 лет. Это его вторая война.

Революция в России не понравилась ее союзникам по Антанте. Поборники демократии и невмешательства во внутренние дела других государств повели вооруженную агрессию. Англичане высадились в Архангельске и устремились к Вологде. Навстречу, с востока, двигалась Белая армия.

Не зря в Вологде обосновался посол США. Какое дело до нас Америке? Такое же, как всегда, когда за бумажки долларов светит вождеденное богатство, задешево. Американский посол и дал добро интервенции на Севере России.

Конечно, победа, как и в прежних войнах, решалась на земле, но в небе с обеих сторон все чаще появлялись боевые аэропланы. Мало их еще у Красной Армии, только за счет ремонта и существовала ее авиация. А зенитные орудия уже били до четырех тысяч метров. Некоторые самолеты ремонтировали по несколько раз. На ремонтный поезд Ильюшина поступали такие машины, от которых оставался только номер, и практически приходилось все делать заново: *«Из десятка таких негодных самолетов собирали один, а то и два, на которых все-таки можно было летать»*,— вспоминал Ильюшин.

Наверное, многое мог бы еще вспомнить Сергей Владимирович из того периода, но не спросить теперь у него, да и не найти никого из тех, кто был рядом с ним на Северном фронте в 6-м авиаремонтном поезде. Остались кое-какие документы и то, что он сам успел кому-то рассказать...

Северный фронт состоял из двух армий — 6-й и 7-й. К началу 1919 года в составе 6-й армии числилось 23 самолета и 73 аэростата. В 7-й армии было 48 самолетов. Их возили на Север на поездах из Москвы и Петрограда.

Начальником управления авиации и воздухоплавания штаба Северного фронта был В. Юнгмейстер, военный летчик, быв-

ший командующий авиацией старого Западного фронта, полный Георгиевский кавалер. Далеки и позабыты фамилии храбрых красных военлетов. Только единицы мелькают в литературе. Чаще, да и то не очень, вспоминают тех из них, кто прославился потом, в более поздних событиях. Но там уже подросло новое поколение, которому, как писал великий советский поэт Ярослав Смеляков, были суждены «иные большие и малые войны и вечная слава Великой войны».

В приказе начальника Красного Воздушного Флота военного летчика А.В. Сергеева от 5 октября 1918 года говорилось:

«Ставлю всех в известность, что Республика крайне бедна воздушными средствами, и недостаточное использование каждого самолета, мотора, пуда бензина является тяжким преступлением. Не менее тяжким преступлением является и излишнее вытребование авиаимущества на фронт, почему предлагаю в требованиях строго соотносываться с потребностью».

Приказов и инструкций и в ту пору создавалось немало — даже поражаешься их обилию. Бюрократия чудовищная, однако слово «Авиация» писалось с большой буквы, как, впрочем, и многие другие названия и понятия, включая «Революционное время»... Следует еще пояснить, что 6-й авиаремонтный поезд, в котором служил Ильюшин, прибыл в помощь 6-й армии и в документах именуется «подвижной базой-мастерской» или «поездом-мастерской-складом».

В приказе от 30 апреля 1919 года говорится:

«Самолет, сланный отрядом в ремонт, требующий ремонта не менее трех недель, равно и разбитый, немедленно пополняется из поезда-мастерской властью Начальника Авиации армии и исключается из описи отряда. Поезд-мастерская пополняется в зависимости от истощения армейского запаса властью Начавиафронта...»

Приказом от 7 сентября 1920 года в парковый штат вводился институт контролеров-браковщиков. Безусловно, это повышало ответственность и происходило от недостатка всего в стране, от неверия друг другу и невежества людей, ставших вроде бы хозяевами жизни. Трагичное время ломки судеб по обе стороны баррикады. Нельзя спокойно читать откровение одного из организаторов красной конницы Бориса Думенко, расстрелянного в гражданскую своими же: «Совершенно не нужно было жить честно».

И все-таки было нечто великое среди невероятных трудностей становления новой жизни...

Ильюшин получил приказ: прибыть в район Петрозаводска, в расположение 1-й стрелковой дивизии, где, по донесению наземных войск, приземлился подбитый белогвардейский самолет новой конструкции.

«Поезда в то время ходили плохо, не то что теперь,— вспоминал Ильюшин. — Но самое трудное было не в этом, а в том, что самолет этот оказался далеко от железной дороги, в лесистой местности. Достать его оттуда не было никакой возможности. Пришлось его разобрать на месте, на себе перетащить по частям через непролазную грязь и лесные дебри до ближайшей просеки и уже по ней добраться на лошадях до железной дороги. Командир стрелковой дивизии выделил мне в помощь пятерых красноармейцев. Дни и ночи трудились мы в этом лесу почти без продуктов, но самолет все-таки вытащили, погрузили на поезд и повезли в Москву. По пути, вконец изголодавшиеся, продали последний кусок мыла и купили краюшку хлеба да две луковицы. Тем и подкрепились. В Москве этот самолет мы сдали на завод. Забегая вперед, должен сказать, что трудились мы и терпели всякие лишения не зря. Самолет этот очень пригодился при разработке и постройке учебной машины, известной всем ветеранам нашей авиации под именем У-1, которая прожила большую жизнь. Применяли у нас этот самолет с 1922 по 1932 год в качестве основного самолета первоначального обучения. (Доставленный Ильюшиным самолет был английский «Авро-504К». — Ф.Ч.) Как учебный самолет У-1 обладал хорошими качествами. На нем прошли обучение многие тысячи наших летчиков. За десять лет было выпущено значительное для того времени количество этих самолетов — около 700 машин. В 30-х годах его заменил более совершенный поликарповский У-2».

В феврале 1920 года Северный фронт расформировали. Ильюшина перевели в Саратов. Он становится старшим механиком и комиссаром 2-го авиационного парка Кавказского фронта. Этот парк, по сравнению с авиапоездом, оказался Ильюшину солидным предприятием. Авиапоезд — несколько старых вагонов со станками для изготовления простейших деталей, а здесь, в авиапарке, не только ремонтировали, но и испытывали восстановленные «Фарманы», «Ньюпоры», «Хевилэнды» перед отправкой на фронт. Ильюшин фактически выполняет обязанности и главного инженера, и политического руководителя. Однако, поработав, пишет рапорт с просьбой направить его во фронтовую часть Красной Армии, и в феврале 1921 года его назначили начальником 15-го поезда в 9-ю Кубанскую армию Кавказского фронта. Это воинское подразделение Ильюшин возглавляет до июня 1921 года, когда войска 9-й армии завершили разгром противника на всем Черноморском побережье Кавказа. Самолетов в этих боях теряли много, и был период, когда в составе армии числилось их всего 17.

Характерна заметка в журнале «Вестник воздушного флота» №1, 2 за 1921 год:

«Ни один летчик в мире, даже в самой отсталой стране, не рискнет летать на столь искалеченной, хронически больной машине, каковой является наш современный, вечно ремонтирующийся самолет. Это летающая хроническая подагра, управляемая человеком сильной воли...»

Приведу еще один документ 1921 года:

«В связи с получением 50 пар лаптей приказываю: на занятия в лаптях не ходить, ходить разрешается вне занятий, а кто не желает, разрешается ходить босиком».

О каких самолетах тут говорить! И тем не менее 50 аэропланов принимали участие в Тифлисской операции в феврале 1921 года, когда Кавказский фронт выдворил войска меньшевиков из Грузии.

Осенью Ильюшин получил приказ командующего авиацией Кавказского фронта В.В. Хрипина о переброске 15-го авиационного поезда в пригород освобожденного Тифлиса. Однако события развиваются в пользу красных, и поезд направляют в Москву.

Для Ильюшина гражданская война окончилась. Он накопил опыт, авиационный и командный. Не было только образования. Вспоминаю слова первого космонавта Юрия Гагарина: «Неважно, есть ли высшее образование, важно, чтоб было высшее соображение».

— Нэма тямы! — говорила моя бабушка. Точное украинское выражение о человеке, не способном сделать что-то путное. У этого человека не то чтобы нет ума, таланта, рук, а именно нет «тямы» — чего-то такого, без чего толку не будет. «Тяма»-то у него была, а он всегда мечтал о высшем образовании.

В Москве Ильюшин узнает об Институте инженеров Красного Воздушного Флота, куда набирают слушателей из авиационных частей. Он встретил В.В. Хрипина, который тоже вернулся в Москву. Он и посоветовал Ильюшину учиться в этом институте, дал хорошую аттестацию.

Справедливо заметим: не было бы Октября — не было бы Ильюшина. Может, его роль выполнил бы другой, из тех, кто уехал, не приняв революцию, или сгорел в топке гражданской войны. Может быть. Но Ильюшина бы не было. Это точно.

Один западный журналист подтвердил эту мысль: *«Вы сейчас ругаете свою революцию, но без нее у вас бы не было т а к и х людей».*

Ильюшин сдал свой поезд, сдал экзамены и 21 сентября 1921 года поступил в институт.

«Конечно, я плоховато все сдал, на троечки, но опыт у меня был, меня и приняли», — говорил он много лет спустя своим сотрудникам.

Поступил в высшее учебное заведение, мечта исполнилась, а дальше как? Три класса сельской школы, а тут высшая математи-

ка, которая под силу не каждому и после реального училища. Но что такое высшая математика, если в тебе уже заложено главное, ты смутно догадываешься и потому стремишься? Редко кого с детства учат принимать решение самому. Он чувствовал свою ответственность перед жизнью, и везде в свободную минуту у него книжка в руке. Когда-то люди будут думать о других больше, чем о себе. Количество невоспитанных людей еще преобладает над воспитанными и еще меньше воспитавших самих себя.

Но это прелюдия к настоящему Ильюшину, хотя весь он состоялся давным-давно в деревне Дилялево, когда зимними вечерами с книжками в сумке ходил к учителю Александру Владимировичу Чевскому. Там он уже весь — ничего не убавишь и не прибавишь к его природе, только суровых знаний да честного опыта можно поднабрать в суматошной, несуразной и жесткой российской жизни двадцатого века.

Перед каждым поколением история России ставит задачу проявить себя. После Октябрьской революции на сцену выступили идея и интерес. Не у каждого человека они совпадали, отсюда и столько трагедий. Идея губила интерес, но и интерес мог в конце концов приглушить идею.

В Ильюшине человек и государство стали неотделимы друг от друга, и он смотрел на свою жизнь государственным взглядом. Сейчас, когда заканчивается столетие, ясно, что это был век не только перетряски стран, устоев, границ, но и век подъема в небо, век авиации и космоса. И не просто техника, не только новая психология. Небо — стремление и к высоте, и к чистоте. Возможно, с авиации и начнется уважение к человеку...

А Ильюшин начал делать свое дело — значительное и нужное. Сперва приспособил себя к этому делу и, утась у других, воспитал себя. Но в жизни необходимо еще и глобально испытать себя — другого случая не будет. Может, не сразу стоит себя открывать? Ильюшин открыл.

...Он в Москве. Фурманский переулок, 24, в районе Курского вокзала. Шестизэтажный дом напротив глазной больницы имени Гельмгольца. Построенный в 1910 году по последнему слову иностранной техники, он был с лифтом, газом, горячей водой. Бывшая сотрудница ильюшинского конструкторского бюро Елена Михайловна Леонтьева рассказывает, как, оставшись без родителей, с сестрой и двумя братьями жила в одной из квартир этого дома:

«Целый день мы были заняты, уходили в школу, дома готовили уроки, а когда наступал вечер, в квартире было пусто, страшно, не было никого, кроме нас, детей. А во всем доме тишина. Из благоустроенных квартир, в которых было раньше

центральное отопление, а теперь царил холод, жильцы уезжали кто куда мог, даже за границу.

Сидим, прижавшись к остывшей печурке, слезы льются, плачешь, вспоминаешь маму, а старшая, Вера, резко говорит, чтобы самой не расплакаться: «Не смей плакать! Все заплачем, а кто нам поможет? Молчи, держись, скоро придет весна, будет тепло. Не расстраивайся, малыш».

И она приняла на себя заботу о нас троих... Ей на работе давали паек: немного зерна, которое самой приходилось молотить на мельнице. Раз в месяц Вера получала зарплату — миллионы рублей. На них можно было по пути с работы на Трубном рынке купить фунт черного хлеба, который еле удавалось донести до дому — так хотелось есть.

Наступила весна, затем лето и осень, и мы со страхом думали: а что же дальше?»

А осенью 1920 года к ним пришли военные. В доме стали жить слушатели института Красного Воздушного Флота. Они заселили все пустые комнаты и образовали общежитие «Коммуна». Началась иная жизнь. Включили центральное отопление, в кухне и ванной — газ. В большой комнате квартиры, где жили сироты, слушатели организовали клуб, а в кухне — столовую для всех. Появились повар и кухарка, стали готовить скромные обеды из пайков слушателей. В клубе создали оркестр, откуда-то притащили пианино, скрипку, виолончель...

«Однажды осенью 1921 года,— продолжает Е.М. Леонтьева,— возвращаясь домой после школы, я увидела в квартире незнакомого военного среднего роста с приветливым, улыбающимся лицом. Он заговорил со мной первым, стал меня расспрашивать, кто я, почему я нахожусь в этой квартире, сколько мне лет, чем я занимаюсь.

— Учусь в школе и занимаюсь хореографией,— ответила я ему. На меня смотрели такие серьезные, ласковые глаза, что я ни капельки его не боялась.

— Ну, давай знакомиться,— сказал он, пожал руку и добавил: — Тебя зовут Лена, а я — Сергей Владимирович Ильюшин. Только сегодня приехал в Москву поступать в Институт инженеров Красного Воздушного Флота, буду жить в «Коммуне» этажом ниже.

Сергей Владимирович был немного старше тех слушателей, с которыми я уже познакомилась. Наша квартира была проходным двором, и как не познакомиться со всеми! Сергей Владимирович производил впечатление очень знающего человека, и все слушатели с большим уважением относились к нему. Чувствовался в нем человек не рядовой».

С женой Раисой Михайловной и дочкой Ирочкой Ильюшин

поселился в двух смежных комнатах, в одной из которых стояло пианино: Раиса Михайловна сама играла и соседскую Лену стала обучать музыке.

В голодные годы слушатели старались подкормить сирот. Отрежет Ильюшин кусочек черного пайкового хлеба, нальет в блюдечко для варенья подсолнечного масла и протянет Лене. Слюнки текут — вкусно!

— Хочешь еще?

— Спасибо, я наелась, сыта. — Все бы, кажется, съела, но хлеба и масла слушателям выдавали очень мало...

Ильюшин вступился за детей, когда над ними нависла угроза выселения — какое отношение они имели к военному обществу?

Вспоминаю, как меня, 14-летнего с 3-летним братом и парализованной бабушкой в день похорон матери выселяли из квартиры в 1955 году...

Детям велели освободить жилье, которое им досталось от родителей. Ильюшин сказал: «Живите спокойно. Я за вас заступлюсь».

На них подали в суд, и Ильюшин всех четверых сирот привел в судебный зал, посадил в первом ряду и сказал свое слово:

— Товарищи, вы хотите выселить этих детей. Куда вы их выселите? Наверно, в одну из пустых квартир свободного дома, которых сейчас в Москве немало. Но мы к ним привыкли, они нас считают своими. Не дайте им погибнуть. Кто за них заступится? А в нас они всегда найдут опору. Пусть закончат школу, а дальше видно будет.

Ильюшин говорил долго, убедительно и добился своего: дети остались в квартире, власть их больше не трогала, а слушатели продолжали опекать.

В «Коммуне» жили такие личности! В.А. Чижевский, В.И. Никитин, В.Ф. Болховитинов... Первый и второй выпускники академии...

Институт инженеров Красного Воздушного Флота был создан из организованного Н.Е. Жуковским Московского авиатехникума и помещался недалеко от «Коммуны». Небольшое двухэтажное здание бывшего городского двухклассного ремесленного училища. В аудиториях стояли детские парты. В них втискивались военные дяди. Во дворе стоял старый «Ньюпор». Вот и все оборудование. В институте было пока два курса — первый и второй, 101 слушатель. Две небольшие аудитории. Зимой холодина. Дров не хватало. Студенты — бывшие участники войны, отозванные со службы летчики, техники, механики — в шинелях, куртках. Преподаватели — в пальто. Но какие были преподаватели! Ученики Н.Е. Жуковского В.П. Ветчинкин, Б.Н. Юрьев, Б.С. Стечкин, А.Н. Журавченко...

В 1922 году институт стал Академией Воздушного Флота имени профессора Н.Е. Жуковского. Это означало, что в учебном заведении вводился строгий военный порядок, на будущий год условия улучшили — академию перевели в бывший Петровский дворец, теперь Дворец Красной Aviации.

Экзаменационных сессий не было, но проводились собеседования. Курс высшей математики и сопромат Ильюшин одолел не сразу. Дважды прослушал оба курса и никогда не жалел об этом, поскольку общеобразовательные предметы были основной, языком прикладных дисциплин — машиноведения, деталей машин и механизмов, электротехники, радиотехники, аэромеханики, самолетостроения.

Теорию авиационных двигателей читал Борис Сергеевич Стечкин, обаятельнейший человек, великий ученый, основоположник теории воздушно-реактивных двигателей, «бог моторов», как назовет его вскоре весь авиационный мир. Возможно, под влиянием Стечкина слушатель второго курса Ильюшин стал руководителем моторной секции в академии. А ведь не станет конструктором моторов! Но время в моторной секции потратит не зря...

Слушатели академии жили каждый своей жизнью, влюблялись, ссорились, огорчались, переживали неудачи — и жили жизнью страны, ибо в ту пору это стояло на первом месте.

...Малый Козловский, Фурманный... Снег, грязные лужи. Москва, в которой вечно все ломают. Наверно, что-то изменилось здесь за семьдесят с лишним лет, но дома стоят на месте — и тот, шестиэтажный с окнами на втором этаже, где жил молодой Ильюшин, и тот, где он учился, двухэтажный дом красного кирпича. Живут там новые люди с новыми заботами. Знают ли, кто здесь обитал до них?

21 января 1924 года умер Ленин.

Пять дней, с 23 по 27 января, он лежал в Колонном зале, и сотни тысяч жителей огромной страны прощались с ним. Мороз, говорят, держался лютой, небывалый, на улицах жгли костры, люди намазывали лица гусиным салом, а в Большой Московской гостинице (ныне «Москва») оказывали помощь обмороженным.

Слушатели академии стояли в оцеплении у Дома Союзов, следили за порядком. Ильюшин заступал на дежурство вечером. Лена Леонтьева набралась смелости, постучала к соседу: «Сергей Владимирович, разрешите мне поехать с вами!»

«А ты знаешь, какой на улице мороз? Смотри, как я тепло одет! Есть что надеть-то?»

«Есть, есть!» — радостно ответила Лена и побежала просить у сестры единственную пару валенок, которые носили по оче-

реди. Заодно и шерстяной платок взяла. Вдвоем с Ильюшиным они прошли от Фурманного переулка на Садовую-Черногрязскую и от Земляного вала на трамвае поехали на Лубянку. Народу тряслось немного. А дальше шли мимо горящих костров и длинной очереди прощания. Ильюшин провел Лену в Колонный зал и пошел дежурить. Все эти дни подолгу вглядывался в лицо усопшего вождя молодой коммунист Ильюшин.

...Жизнь продолжалась. Слушатели академии занимались в секциях и многие увлеклись строительством планеров. Ильюшин тоже стал заниматься в планерном кружке. В моторной секции — моторы, а здесь — летательный аппарат без мотора. Планерный кружок организовали еще в декабре 1922 года, и назывался он «Парящий полет». Его энтузиастами стали К.К. Арцеулов, В.С. Пышнов, М.К. Тихонравов и другие именитые потом и полузабытые теперь личности.

Говорят, Константин Арцеулов со своим другом поэтом Максимилианом Волошиным гулял в окрестностях крымского поселка Коктебель и почувствовал сильный восходящий поток. Да, тот самый Арцеулов, один из первых русских авиаторов, внук Айвазовского, знаменитый покоритель «штопора», еще в сентябре 1916 года бросивший вызов смертельному врагу летчиков — вращению по нисходящей спирали.

В райском местечке Крыма Коктебеле есть гора Узун-Сырт. Ее и облюбовал Арцеулов для полетов на планерах, а кружок «Парящий полет» стал организатором первых всесоюзных планерных испытаний в Крыму.

Уже было что испытывать и кому испытывать.

В 1923 году Ильюшин вместе с кружковцами построил свой первый планер. Делали его в Лефортовском районе, в Мастерских тяжелой и осадной артиллерии (Мастяжарт). Много подобных аббревиатур появилось после революции, и первый летательный аппарат будущего конструктора, он же третий планер, построенный слушателями академии, стал называться «АВФ-3 Мастяжарт-1». Это был легкий учебный аппарат весом два пуда, длиной пять метров, с верхним крылом размахом девять метров. По виду — обглоданный скелет самолета. До него были построены «АВФ-1 Арап» М.К. Тихонравова и «АВФ-2 Стриж» В.С. Пышнова. Вместе с ильюшинским эти аппараты и приняли участие в Первом всесоюзном слете планеристов в Коктебеле в ноябре 1923 года.

До Феодосии добирались на поезде, потом на лошадях тащили тяжелые ящики на гору Узун-Сырт. Собирали, ремонтировали...

Первая конструкция... Получилась ли? А главное, будет ли летать? Конечно, горшки не боги обжигают, но как хочется не ударить в грязь лицом! Вроде все продумано, просчитано...

10 ноября 1923 года летчик Денисов поднял в небо первый летательный аппарат конструкции Ильюшина. Дружная ватага планеристов, держа «Мастяжарт» за плоскости, разбежалась под уклон навстречу ветру, как положено в авиации, и планер оторвался от земли. Но пробыл в воздухе недолго: задрал нос, скользнул на крыло и рухнул. Летчик остался цел, но аппарат поломался здорово. Неправильно была рассчитана центровка. Да и ручка управления установлена неудобно — выступала сверху, из прорези на крыле. Планер перетащили в палатку и занялись ремонтом. Сиденье летчика пришлось передвинуть вперед, ручку управления тоже переделали, а посадочную лыжу заменили колесом. Однако последующие полеты показали, что центровка недостаточна.

«Первый его планер нас очень рассмешил,— вспоминал К.К. Арцеулов. — Из-за неправильной центровки пришлось впереди на шесте укрепить кувалду, и в таком виде он летал».

Куда ни кинься, трудно на Руси обойтись без кувалды.

Первый блин комом. Сколько неудачников на этом и заканчивали свою карьеру. Кто бы осмелился в 1923 году, глядя на уродливую конструкцию, сказать, что ее автор — будущий гений, и созданные им самолеты, помимо всего прочего, будут отличаться изяществом формы!

За каждой переделкой «Мастяжарта» следовали новые испытания, но совершить серьезный полет с вершины Узун-Сырта не удалось. И все-таки...

«Планер Ильюшина «Мастяжарт» отличался от других,— пишет профессор В.С. Пышнов. — Сергей Владимирович не стремился к установлению рекордов. Его целью было создание планера, широко доступного как в производстве, так и в технике полета. Конструкция была очень проста и легка».

«Мастяжарт» заметили. Его оценила техническая комиссия, о нем писал журнал «Самолет», да и на торжественном заседании Общества друзей воздушного флота (ОДВФ) — еще одна популярная аббревиатура тех лет — о нем говорили. Интересно читать старые публикации, переноситься в далекие годы, к давним людям и видеть, что их кумиры будут забыты, а вот этот, о котором всего лишь одна строка, станет таким знаменитым!

История с кувалдой не прошла даром для Ильюшина. Вот что поведал в декабре 1983 года один из самых уважаемых летчиков-испытателей Герой Советского Союза Сергей Николаевич Анохин, о котором говорят, что кто-то из его предков наверняка был птицей, по крайней мере, при определенных условиях у него могли бы вырасти крылья. Так вот, «человек-птица» Анохин рассказал мне:

«Я познакомился с Ильюшиным по планерным делам. Он

вел большую общественную работу. Начал ее в ОДВФ, а потом это Осовиахимом стало называться. Там он возглавил так называемый техком, техническую комиссию, которая давала путевку в жизнь всем планерам, определяла их прочность, рекомендовала, строить или не строить серию. Он был довольно строг в оценке конструкций, любил, чтоб все было сделано капитально, фундаментально.

Мы предприняли буксировочный полет на трех планерах за одним самолетом. Из Москвы в Коктебель летели Симонов, Шелест и я, по-моему, в 1932 или 33-м году. Буксировал нас летчик Федосеев, тогда это было впервые в мире даже. Ильюшин внимательно следил за подготовкой к этому делу. Перед одним из тренировочных полетов он увидел у меня шпангоут, к которому прилегают спинка сиденья пилота. Она была из довольно прочной материи, но парашют проваливался далеко к шпангоуту. Я предпринял самый простой способ: оплел шпангоут веревкой. Таким образом у меня как бы вторая спинка получилась, и я сдвинулся вперед. Ильюшин говорит мне: «Такие вещи в авиации совершенно недопустимы. Вережками обматывать шпангоут для того, чтобы спинка ближе была? Немедленно снять! Нужно сделать что-то другое, более прочное и технически верное».

Я сделал. Мы друг друга уже знали. И как-то встречаемся вновь в Коктебеле. Я был командиром отряда, и мы показывали Сергею Владимировичу один из планеров конструкции Антонова, учебный УС-4, на котором было совершено более тысячи посадок. Причем учебных — там и грубые посадки. Его это заинтересовало. Смотрел, в каком состоянии лонжерон, рули, обтяжка, как сохранился планер после такой большой нагрузки. На планере был рычажок, ручка самопуска, при помощи которой планер отцеплялся при натяжке его амортизатором. Чтобы сдвинуть ее немножко вперед поудобнее, я оттянул ее веревочкой.

— Опять веревка? Я не буду смотреть. Еще где-нибудь веревки... Ликвидировать и сделать по-авиационному! — сказал Ильюшин».

В разговор вступает Герой Советского Союза Константин Константинович Коккинаки: «Хорошо, что у вас мотора не было, а то бы и мотор веревкой привязали!»

«По вечерам,— продолжает С.Н. Анохин,— всегда можно было застать Сергея Владимировича на Кузнецком мосту, где помещался центральный совет Осовиахима. Там комнатка была для техкома. Планеров стало много, на соревнования приходило десятка три совершенно новых конструкций, каждую нужно посмотреть и дать разрешение на вылет. А там и ошибки бы-

ли большие, некоторые любители-непрофессионалы допускали ляпсусы в аэродинамике, расчетах прочности... Ну, он активист, его все знали и любили. К нему можно было просто подойти, посоветоваться. Выслушает внимательно. Очень приятельские отношения были у него с известным тогда летчиком Степанчонком, что погиб на 185-й поликарповской машине после Чкалова и Сузи, разбившихся на И-180. Степанчонок впервые в мире петли крутил на планере Королева «Красная звезда». Королев сам хотел, но заболел тифом.

— А Сережа Анохин с Королевым были друзья по планеризму,— замечает Константин Коккинаки. — Сережа, когда прекратил летать...

— Прекратили,— уточняет Анохин.

— Его Королев забрал к себе. И хотел в космос запустить. Не успел, умер.

«Золотая пора расцвета планеризма в нашей стране прочно и навсегда связана с именем замечательного конструктора, руководителя, общественного деятеля и человека Сергея Владимировича Ильюшина,— напишет участник многих коктебельских слетов генеральный конструктор Олег Константинович Антонов. — Как, не имея продувок, выпустить в полет бесхвостую «Параболу» Б.И. Черановского, как обставить первый полет так, чтобы не разбить машину, не погубить пилота? Как будет вести себя крыло, имеющее расчалки только снизу?.. Сергей Владимирович дал путевку в жизнь и моему учебному планеру...»

Планеризм становился все более популярным. Если на первых соревнованиях в 1923 году в Коктебеле было 9 планеров, то на следующий год — 48...

Сперва в Коктебель из Феодосии добирались на конях, потом появился крымский водитель из «Союзтранса» Виктор Расторгуев. Он увлекся планеризмом и стал возить участников слета на автобусе. И другие некоторые водители стали учиться в центральной школе планеристов. Носили форму «юнгштурм»...

«Виктор Расторгуев замечательный был планерист и летчик потом хороший,— говорит С.Н. Анохин. — В 1945 году я лежал с глазом (С.Н. Анохин остался без глаза, но продолжал летать. — Ф. Ч.), слышу, говорят: — Погиб... Трубка керосиновая лопнула. Самолет с ЖРД был, ракета по существу... Погиб прямо над Центральным аэродромом, включил ЖРД — и все...»*

На любом кладбище я всегда останавливаюсь у могил летчиков...

* По мнению аварийной комиссии, В. Расторгуев погиб из-за отравления топливными парами жидкостного реактивного двигателя. (Прим. авт.)

Соседка Ильюшина Лена Леонтьева упросилась с ним в Коктебель на Вторые всесоюзные соревнования в 1924 году. Взял.

«По прошествии многих лет,— вспоминает Е. М. Леонтьева,— я поняла, какие это были герои: конструировали и строили своими силами планеры, а потом испытывали их в воздухе. Многие слушатели были летчиками в гражданскую войну. Это были одержимые, увлеченные своей идеей люди. Их увлеченность авиацией передавалась мне...»

Я ежедневно наблюдала за удачными и неудачными взлетами планеров на склонах гор близ горы Узун-Сырт и деревни Изюмовка, где мы в то время жили. Гора Узун-Сырт после этих состязаний стала носить имя слушателя академии Петра Клементьева, который погиб, паря над ней...»

Е.М. Леонтьева в свое время окончила МАИ и всю свою жизнь до пенсии проработала в конструкторском бюро Ильюшина. Принимая ее на работу, Сергей Владимирович сказал начальнику отдела В. А. Борогу: «А Елену Михайловну я знал вот такой»,— и показал рукой чуть выше стола...

Сколько имен, навсегда оставшихся в небе, возникло на коктебельской Горе, Горе с большой буквы, как ее называют. До 1936 года там был наш планеродром, а фактически предтеча космодрома, но тогда еще никто не знал об этом. Сергей Королев пишет в одном из своих крымских писем:

«Разве не наибольшее удовлетворение самому летать на своей же машине?! Ради этого можно забыть все и целую вереницу бессонных ночей, дней, потраченных в упорной работе без отдыха, без передышки. А вечером — Коктебель. Шумный ужин и, если все (вернее, наша группа) не устали, мы идем на дачу Павловых танцевать и слушать музыку... Впрочем, когда наступили лунные ночи, усидеть в комнате очень трудно, даже под музыку. Лучше идти на море и, взобравшись на острые камни, слушать рокот моря».

В суровую погоду Ильюшин любил кататься на лодке.

Коктебель тогда был глухоманью...

Фотография в старом «Огоньке» сентября 1925 года: «На Третье всесоюзное планерное испытание. Группа летчиков, направляющихся с Курского вокзала на планерные испытания в Крыму, близ Феодосии».

Юноши в кургузых пиджачках и кепках возле огромных ящиков.

Так же беден и типографский оттиск — на нем все на одно лицо, и кто есть кто, где тут Ильюшин и его товарищи?

*Три Сергея и Олег —
летная эпоха.
Солнце поровну на всех
делится неплохо.*

Сергей Ильюшин. Сергей Королев. Сергей Анохин. Олег Антонов...

Воистину, кто на планере летал, тот на всем полетит!

Для человека на земле есть счастье полета и особенно полета на планере. Садись в тесную кабину, и она становится твоей оболочкой, второй кожей. Ручкой управления, педалями, ручкой интерцепторов проверяешь работу рулей. Зашелкиваешь фонарь над головой, убеждаешься, закрыты ли задняя форточка, интерцепторы и замок для крепления троса. Ручку триммера — от себя. Напарник за бортом подхватывает трос от рулящего впереди самолета и цепляет к замку планера. После прицепки докладываешь по радио: «Я, тридцать первый, к вылету готов!» — разве забудешь свой позывной?

Самолет-буксировщик покатил вперед, натянул трос и потащил планер за собой. Внимание сейчас сосредоточено на этом самолёте. Скорость движения растёт, и вот-вот почувствуешь момент, когда она станет необходимой для взлета. Плавно, чуть-чуть, а не как в кино, берешь ручку на себя. Не видишь, как летит под тебя земля, смазывая подробности, потому что смотришь на самолет, который на тросе все выше затаскивает тебя. Планер, радуясь небу, пытается задрать нос, но ты придерживаешь ручку управления, чтобы не залезть выше самолета, иначе ему будет трудно буксировать. Превышение исправляешь небольшими ступенчатыми движениями ручки от себя и следишь, чтобы не было и принижения, иначе можно попасть в струю буксировщика, что тоже неприятно затруднит его полет. Повторяешь все движения самолета, совершая круг над аэродромом, и стараешься так держаться, чтобы проекция киля самолета на заднее стекло его кабины делило это стекло пополам. Уход в пеленг исправляешь либо движением ног на педалях, либо скольжением (какое чудное слово, написал его и чувствую, как одновременно двигаю рукой и ногой так, чтобы шарик на приборе не уходил ни влево, ни вправо, а оставался посередине — в этом искусство, и оно не сразу дается).

На высоте 300 метров над аэродромными знаками тянешь ручку замка, отцепляясь от троса буксировщика. Теперь ты в небе один, в свободном полете. Ручку триммера ставишь в нейтральное положение, и планер на мгновение как бы застывает на месте, а затем, повинувшись тебе, уходит в сторону от самолетной струи. Выдерживаешь одинаковый промежуток между капотом и горизонтом, что дает постоянную скорость полета... Проходишь вперед, намечаешь ориентир — приметный дом или церквушку, и поворачиваешь на 90 градусов влево. При сильном ветре не доворачиваешь, он поможет. Если же после отцепки почувствуешь плохую управляемость планера, сразу делаешь разворот,

смотришь на аэродромные знаки и в зависимости от запаса высоты, встречного и бокового ветра строишь «коробочку». Но если все нормально, то на высоте 270 — 280 метров делаешь второй разворот и на двухстах метрах — третий. В воздухе следишь за летящими планерами и самолетами. После третьего разворота намечаешь ворота на аэродроме, в которые будешь садиться. Остался большой запас высоты — открываешь интерцепторы, чтобы сбить ее, но закрываешь их перед четвертым разворотом, когда высота остается не менее 100 метров. Держишь скорость постоянной — 80 километров в час, при сильном встречном ветре — 90. При боковом ветре прикрываешься небольшим креном. Если после четвертого разворота высота остается избыточной, интерцепторы открываются полностью, но, дав ручку от себя, обеспечиваешь скорость. Если посадочные знаки уходят под планер, приоткрываешь интерцепторы, а удаляются от планера — закрываешь плавными движениями эти «лопухи» на крыльях, от которых планер как бы вспухает и тормозится.

Впереди самое главное, самое ответственное — посадка. На двух метрах от земли начинаешь выравнивание, плавно подтягивая ручку управления на себя. Чтобы сесть без крена и выдержать направление, работаешь ручкой и педалями одновременно. Делаешь ласковые движения ручкой — то немного на себя, то задерживаешь ее, как бы не давая планеру сесть. Он уже хочет коснуться земли, но рано, надо сделать так, чтобы он притерся к земле, когда у него еще нет ни миллиметра неба, а ручка управления была бы полностью добрана на себя...

Вот я и вспомнил через три десятка лет, как летал на планере.

Правда, тогда, в двадцатые-тридцатые годы такие полеты проходили несколько иначе. Испытывать начинали с маленькой горки, и уже с разрешения технической комиссии летали с Узун-Сырты. Планер вытаскивали из мастерской, летчик садился в кабину, его товарищи держали планер за хвост и за амортизаторы, прикрепленные к крыльям. По команде отпускали хвост, а те, что держали амортизаторы, бежали, как мальчишки, запускающие бумажный змей. Планер увлекала подъемная сила, сопровождающие отбегали в сторону, он отцеплялся и начинал набирать высоту. Или совсем не взлетал. Или долго парил, идя на рекорд...

В Коктебеле, на Узун-Сырте стоит обелиск в честь пионеров отечественного планеризма. Еще недавно на нем был укреплен настоящий планер — постарался О.К. Антонов, его конструкторское бюро. Несколько лет этот планер венчал знаменитую Гору, издали было видно, как поворачивается он под ветром. Куда-то делся, сдуло его, что ли, как сдуваются многие штрихи нашей истории...

*Я иду поклониться высоким камням,
вижу — чайка завязла в потоке
и не может упасть на космический хлам
плотоядно гниющей эпохи.
Только помнят бессмертник, да жесткий шалфей,
да цикорий, глазастый, как зависть:
здесь Сергей Королев, здесь Ильюшин Сергей
к небесам по колючкам взбирались.
И такая кругом тишина, тишина,
что становится слово слышнее,
словно с этой Горы всколыхнется страна,
и никто объяснить не сумеет...*

Поднимаешься на Гору, словно восходишь в небо — красота, простор! Кажется, разбежишься, раскинешь руки и полетишь сам, без планера. Но с чем сравнить безмоторный полет, когда скользишь по тихой прозрачности неба в тонкой скорлупе летательного аппарата, послушного легкому движению твоей руки, и ты, чувствуя поток, паришь над игрушечным миром возрадившей тебя земли...

«Для авиационного конструктора, — скажет Ильюшин, — планеризм — люлька, в которой обязательно должен качаться ребенок, прежде чем научится ходить». К коктебельскому слету 1924 года он подготовил новый планер «АВФ-4 Рабфаковец», моноплан с вынесенной вперед кабиной пилота. Учел недостатки «Мастяжарта». А в 1925 году, на четвертом курсе академии он со своими кружковцами спроектировал планер «АВФ-21 Москва», который строился как рекордный, рассчитанный на длительный парящий полет. В августе советских планеристов пригласили в Германию участвовать в Четвертых Рейнских соревнованиях. Ильюшин со своими друзьями Л.С. Куриным и Н.Н. Леонтьевым срочно завершили постройку планера. Кроме «Москвы», в Германию отправились «Змей Горыныч» М.К. Тихонравова и В.С. Вахмистрова, «Красная Пресня» и «Фабзяц» В.Ф. Болховитинова. Вместе с конструкторами на соревнования поехали летчики Арцеулов, Кудрин, Юнгмейстер, Яковчук... Состязались на горе Васкеркуне. Гора сложная, да и погода подвела — все моросил дождь, и приходилось сидеть в тесных бараках.

Немцы давно тренировались на этой горе и, конечно, рассчитывали на «свои стены». Они серьезно и продуманно занимались планерным спортом, потому что после мировой войны Германии не разрешили иметь военную авиацию, а планеризм помог сохранить летные кадры и воспитать новые. 3200 летчиков готовило общество «Спортфлюг» — будущая свастика в небе. На Рейнские соревнования прибыл со своим планером молодой Вилли Мессершмитт. Так, еще в 1925 году рядом прозвучали имена «Ильюшин», «Мессершмитт»... Негласно начались

поединки конструкторов. Ильюшинский планер «Москва» пилотировал Арсеулов и получил приз за дальность полета. Наши планеристы заняли два первых места.

Много времени отдал Ильюшин нелегкому планерному труду, сконструировал и построил пять учебных планеров и два парителя. Через много лет он скажет: *«Это очень много дало мне в моей будущей деятельности... А.С. Яковлев также занимался этим делом».*

...Давно мне хотелось поговорить с Александром Сергеевичем Яковлевым, человеком из той выдающейся плеяды, чьими именами названы самолеты — Ил, Ту, Пе, МиГ, По, Ан, Су, Бе, Ер, Ла и, наконец, Як... Не так уж много таких имен. Увидеть живого Яковлева, чьи самолеты воевали в Великую войну...

Не раз проходил я по Ленинградскому проспекту, где в скверике напротив «секретной» яковлевской фирмы установлен бронзовый бюст авиаконструктора-москвича, дважды Героя Социалистического Труда. Сделал его прекрасный ленинградский скульптор М.Н. Аникушин. Мне рассказывали, что памятник устанавливать не торопились — ожидали 80-летнего юбилея, на который создателю Яков «светила» третья Золотая звездочка. Но то ли недруги помешали, то ли еще что, но вместо звезды Яковлеву дали очередной орден Ленина. А бюст-то отлили с тремя звездами, и третью пришлось сдирать. Если присмотреться, можно увидеть ее следы, да и две, что остались, не совсем симметрично расположены над орденскими планками...

Вновь прошел я мимо этого бюста, пересек проспект, свернул на улицу Лизы Чайкиной, где меня ждал сотрудник яковлевской фирмы Юрий Владимирович Засыпкин. Мы несколько раз договаривались о встрече с Яковлевым, да не получалось: то Александр Сергеевич плохо себя чувствует, то нет у него настроения. Встреча с А.С. Яковлевым состоялась 25 мая 1988 года.

Яковлев прислал «Чайку», и вместе с Засыпкиным мы поехали по Волоколамскому шоссе, потом по Ильинскому, мимо ресторана «Русская изба», свернули налево, глухой забор, ворота на каменных столбах, дача из красного кирпича. По дороге Засыпкин рассказал мне, что Яковлев в Москве давно не живет, ночует на даче. Мы въехали во двор — много зелени, участок не рядовой, значительный. Сегодня для Москвы редкий теплый день, а тут прохладно. Стоит укрытая еще на зиму скульптурная работа — вроде бы авторская копия Бартоломео, куплена после войны в «комиссионке».

— У него хороший художественный вкус, — говорит Засыпкин. — Это проявилось и на даче, и в его самолетах.

Мы пересекли прихожую, потом еще полутемную комнату, и на пороге следующей комнаты нас встретил хозяин. Рубашка в синюю полоску на выпуск, синие брюки, коричневые туфли. Ему 82. Передо мной был Як, последний из тех...

Александр Сергеевич болел и уже год никого не принимал. «Он сильно сдал за последнее время», — сказал Засыпкин, удивляясь, что нам удалось прорваться.

...Яковлев поначалу показался мне суховатым. Может, осторожничал, не знаю. Но потом он долго не отпускал нас, чувствовалось, что ему стала интересна беседа, и мы пробыли у него с тринадцати до пятнадцати сорока пяти...

В полутемной комнате висело много фотографий и картин. Большие, писанные маслом, портреты Сталина и Жукова, скульптура Сталина. Несколько снимков Сталина с Яковлевым на Тушинском аэродроме, среди них и очень известный, тот, где Сталин положил руку на плечо обалдевшему от счастья молодому конструктору... Чувствуется, что свои взгляды Яковлев не меняет, а такие люди всегда имеют много врагов. Но я попросил его рассказать о друге.

«Я с Ильюшиным познакомился на Первых планерных состязаниях в Коктебеле в 1923 году, — начал рассказ Яковлев. — Он был из организаторов, а я был мальчишкой и попал туда в качестве помощника Николая Дмитриевича Анощенко, который тоже своими силами, с помощью общественных организаций, построил свой первый планер, неудачно завершивший состязания.

Ильюшин заметил, как я обслуживал планер, проявил большое внимание к мальчишке-энтузиасту и решил из меня тоже сделать планериста. И к состязаниям 1924 года в школе, которую кончал, я организовал планерный кружок, и там мы построили мой первый планер. Комиссия посмотрела его, допустила к состязаниям, и я со своими помощниками-школьниками уехал в Коктебель. Оказалось, что он имел хорошие качества. Никаких рекордов не поставил, но летчики на нем летали и дали высокую оценку. Он получил даже одобрительную грамоту.

Когда Ильюшин увидел мой планер и понял, что я на что-то способен, он еще ближе со мной сошелся, стал помогать мне своими советами, и с его одобрения к следующим состязаниям я построил в кружке школьников более совершенный планер. Ильюшин совсем убедился в том, что я могу быть полезным в этом деле. Но я не ограничивался планеризмом, и в последующие пару лет сконструировал спортивный самолет АИР, в создании которого мне сильно помог — тогда был авторитетный человек в авиации — Владимир Сергеевич Пышнов. Слыхали о

таким? Самолет оказался настолько удачным, что летчик Юлиан Иванович Пионтковский, который тоже принимал участие в его постройке, летом 1927 года в полете Москва — Харьков — Севастополь и обратно без посадки установил первые советские мировые рекорды дальности и продолжительности полета — 1420 километров за 14 часов 20 минут.

Но самое удивительное то, что после этого Ильюшин при первой встрече со мной сказал:

— Ну, я тебе больше руки не подам. Ты изменил планеризму, перешел на самолеты!

А сам тоже потом перешел на самолеты... Мы с ним виделись, он возобновил знакомство:

— Из тебя будет толк. Если нужно чем помочь, я с удовольствием помогу.

Ну и потом на протяжении всей моей жизни у меня с Сергеем Владимировичем был теснейший дружеский контакт. Он очень одобрительно относился к моим порывам конструкторским...»

Александр Сергеевич Яковлев... Повторяю в памяти фотографию молодого подтянутого генерала в гимнастерке, заместителя наркома, конструктора боевых истребителей и вообще Яков... Работая в авиационном НИИ, я принимал участие в летных испытаниях двух его машин — Як-40 и Як-18Т, и ему это приятно было слышать...

Нет уже и Яковлева. Нет Королева, Тихонравова, Антонова, нет скромнейшего Сергея Николаевича Анохина (я видел, как милиция не пускала его на похороны Владимира Коккинаки). Нет большинства участников коктейбельских состязаний или слетов, как потом их стали называть. В книжках воспоминаний — их имена, в памяти — красавцы в той еще летной форме. Растаяли в небе их автографы...

Нет, было, было такое, что выделяет те великие годы. Там и лица у людей другие — ясные, просветленные, там и люди еще люди, по крайней мере, кажется, что людей там больше, чем нелюдей...

А Ильюшин, и создавая самолеты, все-таки не расстался с планерами. Уже в 1949 году Иван Корнеевич Гончаров, заслуженный летчик-испытатель, испытывал самый большой в мире планер... Ил-32! Долгие годы Ильюшин оставался одним из руководителей отечественного планеризма. И свой первый орден — Красной Звезды — он получил 18 августа 1933 года, в первый День авиации, «за выдающиеся заслуги по организации учебно-массового планеризма, конструкции учебных планеров и организацию высшей планерной школы и планерного завода», — как сказано в постановлении Президиума ЦИК СССР...

А Коктебель остался на всю жизнь — и потому что полеты, и потому что — молодость, друзья, и потому что сам Коктебель — чудо.

«Отец брал меня на планерные слеты в Коктебель,— вспоминает сын конструктора В.С. Ильюшин. — С мамой ездили в 1930-м, 31-м. Отец в Коктебеле ходил с трубкой, хотя курящим его я не видел.

Самое яркое впечатление — отец поймал в море какую-то барабульку, посадил в луночку, вода ее разрушила, и рыбка уплыла. На побережье был какой-то забор, и мы вдоль забора ходили на пляж».

Те, кто рассказывал мне об Ильюшине, порой вспоминали вроде бы мелочи, но они-то и есть жизнь, подвигающая характер на что-то иное, главное. Бывает, какая-нибудь барабулька или забор важнее крупного события. А что забор? Вся Россия из них состоит, даже на кладбище могилы огорожены. Все равно воюют.

Старшему сыну Ильюшина вспомнился еще один забор — вокруг завода «Прожектор», рядом с их домом в Москве. Что-то прельщало мальчишек на территории завода, а в любом российском заборе всегда есть дыра.

«Отец полез в эту дырку меня искать, и его там зацапали! Потом его довели до дырки, а мне влетело».

У Ильюшина семья — жена, дочь, сын. Надо бы, наверное, подробнее рассказать об этом, но меня с детства удивляло, когда в разговоре о выдающейся личности возникал вопрос: «А у него семья? Кто его жена?» — «Какое это имеет значение? — думал я. — При чем тут семья?» Мы ничего не знали о семье Сталина, да и не волновало это. Представляю, как в те годы в документальной кинохронике рядом со Сталиным стояло бы некое существо женского рода и, не дай бог, что-то говорило. Да еще от имени государства. Что такое великий человек? Многие мечтают стать великими, а те, кто не стал, должны как-то помочь женщине организовать семью, всю жизнь трудиться и зарабатывать семье на жизнь. Такова доля, не обязательная для великих. Но как сказать...

«После того как отец кончил академию Жуковского, мать училась в этой академии на каких-то курсах, — говорит В.С. Ильюшин. — Сестра моя Ирина родилась в Вологде, а я в 1927 году в Москве».

Семья жила в Фурманном переулке в одной квартире с Пышновым и Горощенко, потом переехали в Дангауэровскую слободу, — где сейчас станция Новая, шоссе Энтузиастов.

«Там жили в одной квартире с Чижевским, — продолжает В.С. Ильюшин. — Для меня это был образ интеллигентного че-

ловека. Я к нему часто лазил в гости, потому что у него дома стояла большая модель аэростата «СССР-1» с шариком-гондолой».

Сергей Владимирович ходил тогда в летной форме — синий френч с накладными карманами, пристегнутый запонками воротничок. Сорочки и воротнички Раиса Михайловна сдавала в китайскую прачечную, тогда в Москве были такие. По двору ходили фокусники-китайцы, в руках много колец, фокусник соединял и разъединял их на глазах у толпы. Родители говорили Володе: «Не ходи! Китаец заберет!»

...Вспоминаю свое раннее детство на Дальнем Востоке, где было много китайцев. Отец и мать тоже почему-то ими пугали меня — укрощать чем-то надо было...

По Дангауэровской слободе мчались сани, запряженные лошадьми, заезжали во двор. Мальчишки катались на одном коньке, прикрученном к валенку, цеплялись за сани, получали кнутом — все, как положено в детстве.

Из слободы переехали на Разгуляй. Жили в доме с лифтами наружу. Сперва в мансарде, потом дали квартиру получше, в другом подъезде. Володя пошел в школу имени Радищева, в нулевой класс, «нулевку», как тогда говорили. В той же школе училась и Ирина. Школа помещалась в здании, где прежде был Институт благородных девиц, а ныне областной педагогический институт — на улице Радио, рядом с ЦАГИ. Раиса Михайловна работала в ЦАГИ и водила Володю в школу. Пешком ходили от Разгуляя мимо Доброслободских бань. Потом была квартира № 36 на Патриарших прудах, ставших Пионерскими, в доме № 5, «авиационном». Над Ильюшиными жил А.С. Яковлев, а под — Н.Н. Поликарпов. На доме и поныне висит мемориальная доска в честь авиаконструктора Николая Николаевича Поликарпова — «лауреата Сталинской премии». Умные, порядочные родственники не позволили содрать ее во времена хрущевщины...

Но мы забежали вперед, а на дворе 1926-й. 10 апреля Ильюшин защитил дипломный проект в академии. Дипломом будущего создателя штурмовиков, бомбардировщиков, пассажирских и транспортных гигантов был истребитель — то, что он потом не строил, кроме одного малоизвестного исключения из этого правила — не пошедшего истребителя ЦКБ-32*.

* Следует также заметить, что в мае 1944 года совершил первый вылет бронированный истребитель Ил-1, внешне похожий на одноместный штурмовик Ил-2. В серию не пошел, но примененные в нем новинки, в частности по уборке шасси, использовались впоследствии на других машинах (Ф.Ч.).

По дипломному проекту дали задание: тип двигателя, параметры и основные характеристики. Известно, что Ильюшин блестяще справился с дипломом, правда, оценок тогда не ставили, считалось буржуазным пережитком, но дипломник получил звание инженера-механика Воздушного Флота. 48 человек составили второй выпуск академии. Среди них — В.Ф. Болховитинов, Н.М. Харламов, С.А. Кочеригин, Б.П. Лисунов, В.Н. Чижевский... Приказом Реввоенсовета одних направили в военную авиацию, других — руководить авиационной промышленностью.

«Мне после академии даже не дали отдохнуть как следует, — говорил С.В. Ильюшин, — а сразу назначили на весьма крупную работу в Научно-технический комитет Военно-Воздушных Сил, руководить самолетостроительной секцией».

А он мечтал стать конструктором, и для осуществления мечты надо было попробовать дело своими руками.

«Научный комитет, — вспоминал Ильюшин, — состоял из крупнейших ученых: Чаплыгина, Ветчинкина, Гевелинга и многих других видных деятелей авиации. Комитет базировался на институтах ЦИАМ, ЦАГИ, ВИАМ и на собственном институте ВИБЕ. В мои обязанности входило изучение двигателей заграничного образца, составление планов, определение типов самолетов, которые подходят для нашей армии, для наших воздушных сил, и составление технических требований к этим самолетам.

У нас часто бывали Поликарпов, Григорович, Гуполев, с ними мы рассматривали основные проекты. Потом проходило вторичное рассмотрение уже технических проектов. Все это входило в мои обязанности как руководителя. Когда меня назначали, я «отбрыкивался», мне не хотелось. Я мечтал быть конструктором, но меня вызвали и сказали: «Нужно!» Я, конечно, с горечью вступил на этот путь, но потом я не сожалел, так как, работая в научно-техническом комитете, я приобрел большие знания, расширил свой кругозор. Не было такого самолета в мире, который бы я досконально не знал... Писатель, не изучив материал, не возьмется за роман, так же и конструктор».

Время авиации. Росли скорость, высота, дальность, грузоподъемность. «Летать выше всех, быстрее всех и дальше всех!» — звало время. От бипланов — к монопланам, от перкали и фанеры — к металлу. Закрытая кабина, убирающееся шасси, винт с изменяемым в полете шагом. Авиационная мысль новой России работала реально, оперативно и, как присуще русским талантам, очень непохоже. Промышленность стала создавать удивляющие Запад самолеты. Это наша правда, наша гордость, то, что было наверху. А внизу текла жизнь каждого отдельного человека, многих людей, но меня всегда интересо-

вали лучшие, те, кто двигал общество вперед и верил в намеченное.

Жизнь шла или мчалась, но, как всегда, с удачами и промахами. А в авиации не бывает без катастроф.

В 1928 году из-за неудач в создании боевого гидросамолета попал за решетку Д.П. Григорович. В 1929 году разбился истребитель И-3. Конструктора Н.Н. Поликарпова обвинили в срыве опытных работ и передачу в серию недоведенных самолетов. Посадили. Сел и конструктор Калинин. Неудачная или неумелая работа означала одно — вредительство.

В документе от 15 мая 1930 года, подписанном председателем ВСНХ СССР В.В. Куйбышевым и заместителем председателя ОГПУ Г.Э. Ягодой, читаем:

«Резюмируя все вредительские мероприятия, совершенные вредительскими организациями Авиатреста и УВВС, имевшие конечной своей целью срыв планомерного снабжения УВВС современными типами боевых самолетов и снабжение УВВС устарелыми конструкциями, необходимо на ходу, не замедляя поступательного движения социалистического строительства, исправить и обезвредить результаты вредительства.

Органам ОГПУ принять все меры к тому, чтобы в деле исправления вредительства были использованы инженеры-вредители... Содействовать ОГПУ в том, чтобы работа вредителей протекала в наиболее нормальных условиях, а именно снабдить их необходимой литературой, материалами и приспособлениями».

«Инженеры-вредители» Поликарпов, Григорович, Калинин и другие отбывали срок во внутренней тюрьме завода имени Менжинского и вместе с вольнонаемными создавали истребитель И-5. На базе завода было создано Центральное конструкторское бюро — ЦКБ — в составе 300 человек, работами которого руководил начальник технического отдела ОГПУ А.Г. Горьянов, а директором завода был чекист Н.Е. Пауфлер. За короткий срок, кроме хорошего по тем временам истребителя И-5, в тюрьме-заводе были созданы самолеты ТБ-5, ДИ-3, ТШ...

Мария Ивановна Ефименко, много лет проработавшая в конструкторском бюро Ильюшина, рассказывает:

«Луначарский помог Флаксерману возглавить ЦАГИ. Флаксерман съездил во Францию и пригласил к нам конструкторов Ришара, Ожэ, Лявиля, и те стали проектировать ТОМ-1 — торпедоносец открытого моря. Наш Григорович еще до революции сделал летающую лодку М-9, и царское правительство продало ее за границу. Ильюшин принимал участие в ее испытаниях, когда работал на аэродроме под Петроградом. А теперь Григо-

рович сидит, и его КБ отдали Ришару. Там и Королев работал. Лявиль разругался с Ришаром и организовал свое КБ, проектируя истребители».

Во вредительстве обвинили не только конструкторов, но и работников Управления ВВС. Арестовали заместителя Ильюшина по НТК ВВС инженера П.М. Крейсона, а Сергея Владимировича освободили от должности председателя Первой секции научно-технического комитета и понизили до помощника начальника НИИ ВВС.

В 1931 году П.И. Баранов обратился к «всесоюзному старосте» М.И. Калинину: «Сидят наши конструкторы...»

Тот доложил Сталину.

«Как сидят?» — удивился Сталин. Видимо, не знал. Вполне возможно, что не знал.

Их выпустили. Понадобились конструкторы для детализировок, и все поликарповское КБ, которое продолжало работу над И-5, перевели в Центральное конструкторское бюро (ЦКБ), созданное в 1930 году.

В августе 1931 года решили объединить конструкторские силы опытного самолетостроения в одной организации и ЦКБ завода имени Менжинского слили с отделом авиации, гидравлики и опытного строительства /АГОС/ ЦАГИ, где ведущую роль играл А.Н. Туполев. Новую организацию назвали ЦКБ ЦАГИ. Пауфлера назначили начальником ЦКБ, а затем и ЦАГИ. Однако через полгода Баранов снимает Пауфлера с этой должности и назначает Харламова. Но вскоре начальником Главного управления ВВС стал Алкснис, а Баранова назначили начальником Главного управления авиационной промышленности (ГУАП). Бесконечные перестановки...

«Это 1929, 30, 31-й годы, — продолжает М.И. Ефименко. — Борьба за власть. Это было на наших глазах, мы очень переживали».

А что же Ильюшин? Эти годы отразились на нем. Товарищи заметили, что он стал более сдержан и в словах и в поступках. Жизнь научила. А в 1929 году умерла его мать... Посуровел Ильюшин.

Ударили и по нему, но могло быть хуже. Однако в Научно-исследовательском институте ВВС он стал ближе к реальному самолету.

Целый день он теперь проводит на аэродроме, следя за испытаниями новых машин. Продолжается увертюра к его грядущей деятельности.

Летом 1931 года Ильюшин попросил Баранова перевести его в авиационную промышленность, и в ноябре он стал заместителем начальника ЦАГИ и начальником ЦКБ.

«У нас в жизни есть люди, — вспоминал он, — от которых можно многое перенять, приобрести. Так, за шесть лет под руководством Баранова я старался привить его высокие качества: мужество, стойкость, находчивость. Петр Иванович Баранов своим личным примером дал мне очень многое. Сам он грузчик, сын рабочего. Я очень уважал его.

Пользуясь, что началась реорганизация комитета, я попросил Баранова отпустить меня в промышленность. Он согласился. Я стал начальником Центрального конструкторского бюро... Я договорился, что буду вести этой организацией, но вместе с тем я потребовал, чтобы мне тоже разрешили сформировать свое конструкторское бюро. Мне дали согласие, и я стал подбирать конструкторов».

Но мечта о своем конструкторском бюро сбудется не сразу. В ЦКБ же самолет создавали так: каждый отдел выполнял свою работу сразу по нескольким типам машин. Отдел общих видов занимался эскизными проектами, затем конструкторский отдел составлял чертежи. Параллельно работали отделы аэродинамики, прочности... Пытались создать сразу несколько самолетов, а дело двигалось медленно и почти безрезультатно. Ни штурмовики ЛШ и ТШ-1, ни истребитель ДИ-3, ни бомбардировщик ТБ-5, ни морской дальний разведчик МДР в серию не пошли. Ильюшин понял, что надо в корне менять дело. Его сомнения разделяли и более опытные конструкторы, особенно Поликарпов, который много значил для Сергея Владимировича. В этом можно не сомневаться хотя бы потому, что барельеф Поликарпова стоял в ильюшинском рабочем кабинете до последних дней — других не было. Человек высокой общей и инженерной культуры, он стал примером для Ильюшина...

Поликарпов конфликтовал с Туполевым. Он не разделял его оценку путей развития истребительной авиации. Туполев снял Поликарпова с должности начальника истребительной бригады и дал задание на проектирование истребителя П.О. Сухому. Ильюшин же поддерживал Поликарпова и, не снимая задания с Сухого, поручил Николаю Николаевичу проектирование двух истребителей — полутораяплана И-15 и моноплана И-16, ставших значительным явлением в нашей авиации.

Структура ЦКБ ЦАГИ становилась громоздкой, и в конце 1932 года Ильюшин предложил разделить эту организацию на две самостоятельные: ЦКБ завода № 39 имени Менжинского для строительства истребителей, разведчиков и штурмовиков и конструкторский отдел ЦАГИ, который будет создавать тяжелые самолеты.

Так родилась идея отказаться от централизованного проектирования самолетов, а создать в составе ЦКБ несколько от-

дельных бригад. Баранов поддержал. И нарком Орджоникидзе тоже. 13 января 1933 года Главное управление авиационной промышленности издало приказ, по которому ЦКБ переехало из ЦАГИ на завод № 39 имени Менжинского.

В современном понятии Ильюшин стал генеральным конструктором ЦКБ, нового ЦКБ — из шести бригад.

Бригадой № 1 руководил Сергей Александрович Кочеригин. Здесь проектировали штурмовики и самолеты-разведчики.

Истребителями занималась бригада № 2 во главе с «королем истребителей» Николаем Николаевичем Поликарповым.

Бригада № 3 поначалу была общей, экспериментальной. Руководил ею В.А. Чижевский, занимавшийся постройкой герметической гондолы стратостата «СССР-1».

Бригада № 4 во главе с Я.И. Мальцевым проектировала вооружение.

Пятой бригадой, строившей морские самолеты, руководил славный сын осетинского народа Георгий Михайлович Бериев. И поныне трудится созданное им конструкторское бюро...

Бригада № 6 во главе с П.М. Крейсоном занималась статическими испытаниями.

Всего один месяц дало начальство на организацию нового ЦКБ. Однако в срок уложились (в ту пору попробуй не уложись!), и 15 февраля 1933 года все бригады начали работать по плану. А Ильюшин создал еще и «свою» группу, в которую вошли семь человек: С.М. Егер, В.В. Никитин, В.В. Калинин, С.Н. Черников, З.З. Жевагина, А.Я. Левин и А.А. Сеньков. Пригласил тех, кого хорошо знал. Эта «семерка» — пионеры будущей ильюшинской фирмы. Сперва они входили в бригаду № 3 В.А. Чижевского, где, помимо работы для ЦКБ, каждый делал еще что-то свое. Достаточно произвести — Лавочкин, Грушин, и многое станет понятно. Черановский строил там свой истребитель с пушками Л.В. Курчевского. От Лявиля в эту бригаду передали конструкторов... Чтобы быстрее сделать гондолу стратостата, Ильюшин на помощь Чижевскому привлек молодежь. Создали комсомольско-молодежную бригаду, в которой участвовали В.Н. Семенов, З.З. Жевагина, С.М. Егер, и дело пошло. Все это было не просто работой, а еще и необманым ликованием души, ибо счастьем обмануть невозможно душу, в которой звучало: «И верьте нам: на каждый ультиматум воздушный флот сумеет дать ответ!»

В 1933 году из военной авиации убрали всех иностранцев. Ожэ и Ришар уехали еще в 1931-м, а Лявилю нашли работу в Гражданском воздушном флоте. Сталин переводил нашу авиацию на отечественный путь развития. Еще в постановлении ЦК 1929 года говорилось: «В строительстве Красной авиации всеми

силами следует насаждать, культивировать, развивать свои, советские научно-конструкторские силы».

«В ноябре 1929 года я поступил на работу в ОКБ француза Ришара, который делал «морскую лодку», — вспоминает Юрий Михайлович Литвинович. — Помогали Ришару Гуревич, Лавочкин, Королёв. Построили один экземпляр, но до конца не испытали, в 1930 году это дело было прикрыто. Я стал работать в первой бригаде Кочеригина. Там я и увидел Ильюшина. Он шел с Кочеригиным — тот был такой представительный, носил раздвоенную морскую бородку, говорил не компас, а компас... Ильюшин был в кожаном пальто, серьезный, суровый... В ильюшинскую бригаду я попал в 1934-м, когда вернулся из отпуска. Сергей Владимирович набирал себе народ из всех бригад. Он уже, конечно, был фигурой».

Фотография того времени. Белые рубашки, светлые платья. Молодые создавали авиацию молодой страны. Стариком считался Ильюшин. Ему около сорока.

Первая машина, которую он начал конструировать со своими помощниками, — ЦКБ-26. Самое трудное — принять решение и ждать, оправдается ли оно.

«Он был человек, опытный в жизни, а мы — зеленая молодежь, — говорил один из первой «семерки» ильюшинцев Анатолий Яковлевич Левин. — Поэтому он давал нам много житейских советов, занимался воспитанием людей. Иногда это отходит на второй план, а он придавал большое значение созданию коллектива.

До ЦКБ я работал во внутренней тюрьме 39-го завода, где была большая группа заключенных, и помогали мы, вольнонаемные. Потом стал в бригаде Чижевского заниматься управлением самолета — рулями, тягами. Ильюшина я еще мало знал — он начальник ЦКБ, большой человек!»

Ильюшин вызвал Левина:

— Хотите у меня работать?

— Я и так работаю у вас, — ответил Левин.

— Я создаю свою бригаду и предлагаю вам непосредственно под моим руководством работать.

— С удовольствием, только я еще опыта не имею.

— А мне нужны энтузиасты.

— Вообще-то я люблю работать, а энтузиаст я или нет, вам виднее.

— Давайте так договоримся, я беру вас на работу, но только так: работать, пока кто-нибудь из нас не уйдет из жизни.

«Я ему пообещал и свое обещание выполнил, — говорит А.Я. Левин. — Он ушел из жизни, а я продолжаю работать... Собрал он нас, первых семь человек, и сказал: «Давайте, ребята»

тушки, выделяйтесь. Чижевский возражает, но вы возьмите свои личные вещи, никакого хозяйства не берите, сами обзаведемся.

Чижевский со своей бригадой сперва под одной крышей с нами оставался на заводе № 39, а потом перешел в другой корпус.

Дипломный проект я делал у Туполева. Он занялся моими чертежами, вызвал и целый день учил, как надо делать серию. Я ему очень благодарен: главный инженер ГУАПа, он со мной, молодым инженером, с утра до вечера занимался, посмотрел все детали, все объяснил. В ту пору начали внедрять самолеты в серию, и Туполев воспитывал молодежь. Когда он со мной разбирался, рядом стоял его шассиец Костенко, и Туполев ему сказал: «Слушал? Мотай на ус!»

Авторитет у Туполева уже был большой, мне говорили, что он упрямый человек, но я с ним спорил, и он соглашался...

А Ильюшин сразу поручил мне заниматься управлением, шасси и пневмосистемой. У самолета тогда была не гидро-, а пневмосистема... В конце 1933 года к нам пришла большая группа конструкторов из серийного бюро 39-го завода...»

39-й завод был в общем-то небольшой и не мог справиться со всеми работами. Ильюшин предложил создать опытные цехи на серийных заводах. Так появился завод № 84, куда позднее переехала бригада Поликарпова; опытный завод в Смоленске для Чижевского, опытный цех на заводе № 1 для Кочеригина... Сам Ильюшин стал формировать свой опытный цех на 39-м заводе.

Вспоминает Виктор Николаевич Семенов:

«Я думаю, почему у меня, столько лет проработавшего с Ильюшиным, не осталось ярких впечатлений? Мы ведь тогда не знали, что это личность, гигант. А во-вторых, у нас каждый день была обычная, будничная работа. В памяти не остались обиды, потому что они были без последствий. Втык получишь, а завтра скажет: «Спасибо, хорошо сработал». Вызовет: «Товарищ Семенов!» — Это значит втык будет. А часа через три звонок совсем по другому вопросу: «Ну покажи, над чем работаешь?»

Самое главное в работе Ильюшина — он понимал, что одному самолет сделать невозможно, а сделать самолет надо хороший, и он дорожил единством нашего коллектива. Для него не было мелочей, если они способствовали улучшению самолета: организация, дисциплина и особенно подбор кадров — все имело значение. Кто удержался в ОКБ? Тот, кто принял концепцию Ильюшина. А она заключалась в том, чтобы всего себя отдать работе, даже в ущерб личному».

Оставались единомышленники. Приходили новенькие.

«Я училась в МАИ, в первом наборе, — говорит Мария Ивановна Ефименко. — Студенты тогда, знаете, как ходили? Баш-

маков не было, накрутят портянки, галоши привяжут, и пешком из общежития на Соколе до Пятой Тверской-Ямской на занятия. Одержимые были! Лекции слушали в бывшей церкви — голубой зал, алтарь. Сядешь сзади — ничего не слышно, один гул. Нобиле нам читал. Сейчас говорят «Нóбиле», а тогда — «Нобíле».

В 1934 году я перешла на пятый курс. Денег нет, стала искать, куда бы устроиться на работу. Встречаю Мишу Шульженко, он только кончил МАИ и работал у Ильюшина. Он и посоветовал — у них не хватает конструкторов и берут на работу студентов. Разговор с Ильюшиным был коротким: месяц испытательного срока. Пришла к начальнику группы прочности Владимиру Владимировичу Калинину. Он уже был известным конструктором, одним из создателей нашего первого пассажирского самолета АК-1 (Александров, Калинин), который летал на линии Москва — Нижний Новгород — Казань. У него пять студентов работали, кончился их испытательный срок, Ильюшин им сказал: «Вы ребята хорошие, продолжайте учиться, но вы мне не подходите».

Я сразу духом упала, сижу и дрожу: если ребят не взяли, то куда мне... Тем более Калинин придерживался мнения, что техника — не для женщин. А мне дали считать трубчатые бортовые нервюры для ильюшинского первенца. Проходит срок, вызывает Ильюшин: «Принимаем тебя. С восьми до двух каждый день работать, оклад — триста рублей».

В три раза больше моей повышенной стипендии! И с учебой удобно: занятия начинались с трех часов, преподаватели — ведущие специалисты ЦАГИ — первую половину дня тоже были заняты на работе.

«Есть еще ребята? — спрашивает Ильюшин. — Подбери и приводи!»

Являюсь в институт: «Ребята, золотое дно!» И пришли к Ильюшину В.Н. Бугайский, В.Ф. Алтухов, Я.С. Хаевский, В.П. Иванов, летчик Алексей Гринчик... Специалистов тогда было немного, и нас прозвали «бояре». Во всем ЦКБ, в шести бригадах, всего 51 человек работал. Самому старому в ильюшинской бригаде, В.В. Калинину, 43 года — древность!»

«Средний возраст нашего коллектива был 22 года,— говорит Дмитрий Владимирович Лещинер. — Создать с мальчишками что-то похожее на самолет, — конечно, надо было держать их в руках. Мне было лет 19, он меня за что-то строго отчитал, а потом узнал, что я не виноват, вызывает меня, мальчишку, и просит извинения!»

Зашел к нему Семенов, Ильюшин сильно отчитал его, но вот Семенов вышел и вернулся назад:

«Сергей Владимирович, я по личному вопросу». «Ах, по личному? Пожалуйста, садись. Чем смогу, помогу». — И совершенно другой человек: «Если по работе, давай завтра решим. А личные вопросы бывают такие, что не терпят отлагательства».

Он понимал, как непросто настроить себя, чтобы обратиться к начальнику по личному вопросу.

Говорим, приходят посторонние, он высказывается, и, если я начинаю вмешиваться, становился недовольным и потом мне замечал:

— Ну чего ты лезешь? Что ты себя показываешь? Я же тебя лучше знаю, чем свои пять пальцев!

— Вот вы меня ругаете...

Он помолчал, потом говорит:

— Слушай, у твоих соседей дети есть?

— Есть.

— Ты их ругаешь когда-нибудь?

— Нет.

— А своих ругаешь?

— Конечно.

— Так вот. Ты все понял? Баранов два года держал меня в ежовых рукавицах, человеком сделал меня, всем ему обязан!

И я могу сказать, что если я стал человеком, то только благодаря Сергею Владимировичу Ильюшину.

Покажу ему схему — сотни автоматов, переключателей. Он ткнет пальцем:

«Дима, это что такое?» Я с ходу и не скажу. «У, плохо, — говорит он, — если мы с тобой знать не будем, самолета не будет».

В чем-то я не соглашался — если мы будем заниматься каждой мелочью, кто же будет думать о перспективе самолетов? Но его натура — вникать во все. Он абсолютно правильно считал, что в самолете нет мелочей, любая мелочь может привести к катастрофе.

Коллектив был намного меньше сегодняшнего, но не было ни одного человека, чтоб Ильюшин в течение недели не посто-ял у его стола. Интересовался, подсказывал. Я всегда удивлялся, как он успевал? Я работал рядом с его комнатой, и не было случая, чтоб я пришел на работу, а уже не висела его фуражка. Не было такого, чтоб я ушел с работы даже часов в десять-одиннадцать вечера, и не висела бы его фуражка! Столько сил, столько энергии в нем было! Железо, золото...»

В бывшем кабинете Ильюшина сейчас висит его большой портрет. Причем поместили так, что если сесть за длинный стол, где прежде собирались те, с кем он создавал машины, то кажется, будто он сидит у торца и ведет беседу. Лещинер посмотрел на портрет и прослезился: «Вот он сидит и как будто сейчас что-

то спросит... Я пришел к нему в 1935 году восемнадцатилетним мальчишкой без документов. Поговорили, и он сказал: «Ладно, не обращаю внимания на документы».

Оформили приказ, и я начал работать у него. А документы мои пришли только в марте 1936-го. Так я с ним проработал до 1970-го и после его ухода на пенсию почти каждую неделю бывал у него. Как-то три недели не был, пришел, а у него слезы на глазах... Очень своеобразный человек был. Я сам расстраиваюсь, вспоминая его. Тяжело говорить... Сейчас немного отойдет... Он для меня был отцом. Этот простой деревенский человек в моем понимании не просто талант, он гений. Ильюшина я считаю величайшим русским талантом. Но в нем было заложено еще нечто помимо его гениального таланта. В то время много зависело и от него, и от тех, кто его окружал. И он имел такой подход к людям, что мы были не просто работники, а семья. И коллектив считал его отцом. Есть родители, которые любят своих детей, но, кроме любви, мало чего дают. А он и любил, и воспитывал. То, что получено от него, от самого бога нельзя получить».

С годами Д.В. Лещинер станет одним из ближайших помощников Ильюшина. В КБ шутили: — Ил — это Ильюшин, Лещинер, как МиГ — Микоян, Гуревич.

Но Ил — Ильюшин, конечно...

...Материально жили туговато. В конце 1934 года только карточки отменили. Народ свою благодарность связывал с именем предсовнаркома Молотова. Кроме основной работы, подрабатывали где кто мог. На Маяковке, в Оружейном переулке был Московский авиационный техникум. В нем преподавал конструктор Николай Васильевич Никитин, создатель самолетов НВ-1, НВ-2, НВ-3. Вечерами, полулегально, частным образом, он собирал конструкторов из разных КБ, и они делали эти истребители.

«Там Семенов и Егер подрабатывали, и мой отец туда ходил, — вспоминает сын одного из ближайших сподвижников Ильюшина и тоже ильюшинец Евгений Серафимович Черников. — Никитин им платил, и они работали до одиннадцати-двенадцати ночи. Днем у Ильюшина вкалывали, как негры. А что значит трудиться до двенадцати ночи, а утром на другую работу спешить? Ильюшину кто-то доложил об этом, и он стал звонить нам по вечерам:

— А Серафим дома?

Мы разработали систему ответа на звонки:

— Он вышел, у соседей.

— А, ну ладно.

Из дома мы звонили в техникум, сообщали о звонке Ильюшина. Отец оттуда срывался домой:

— Сергей Владимирович, звонили? Что, нужно приехать?

— Да нет, незначительный вопрос...

Два-три раза повторилось так, и пришлось прекратить работу у Никитина. Пробриться конструктору было трудно, конкуренция большая. К тому ж Никитин опоздал: к 1933 году сложились основные группы, и они, конечно, всех давили...»

Старший Черников, Серафим Николаевич, был увлекающийся человек. Как только в продаже появились микролитражные моторчики, он сразу купил, спроектировал модель и показал Ильюшину, когда тот зашел вечером к Черниковым. Сергей Владимирович и Серафим Николаевич часа полтора с увлечением занимались этой игрушкой на радость сыну Черникова...

Дачи были в Малаховке. Ильюшин каждый день, направляясь в Москву, проезжал мимо Черниковых, часто останавливался, смотрел на деревья в саду и всегда высказывал свое неудовольствие:

— У вас вот эти яблони не так подрезаны, здесь надо убирать...

«В 1940 году у него была дача между Кратовом и 42-м километром, — продолжает Е.С. Черников. — Как-то он собрал своих сотрудников, и отец взял меня с собой. Лет десять мне было. Помню его радушным, хлебосольным хозяином. Мы сидели за столом на лужайке перед террасой, а Володя, его старший сын, он на три года старше меня, полез с рогаткой через забор, сорвался и повис. Сергей Владимирович снял с забора и лично выдрал перед собравшимся обществом будущего героя-испытателя и генерала ВВС...

Про производственные дела отец мало рассказывал, такое время было, все секретно. Единственное, что я знал: когда закладывалась новая машина, Ильюшин приходил к отцу:

— Ну, Сима, начинаем. Я думаю, мы сделаем так...

Брал лист бумаги, карандаш и набрасывал вид самолета. Рисовал он довольно жутко, но наброски делал. Отец хранил их в особой папке. Куда она делась? Отец говорил:

— У меня все есть, пойду на пенсию, напишу книгу.

Он хранил папку на работе, дома все-таки опасно было. Написать не успел. А папку, наверно, уничтожили — ведь это связано с режимом, с секретностью. Через неделю после смерти отца я попытался ее найти на работе, но безуспешно...»

И все-таки кое-что есть. У Е.С. Черникова сохранился эскиз истребителя ЦКБ-32, примерно 1936 года, довольно точная компоновочная схема. На желтой бумаге, производит впечатление давности...

Серафиму Черникову Ильюшин давал внешний вид самолета-

та, Черников первоначально все просчитывал и рисовал первый набросок, который обсчитывали весовики, аэродинамики...

А.Н. Туполев, Н.Н. Поликарпов, С.А. Кочеригин, Д.П. Григорович были уже известными конструкторами, и кое-кто смотрел свысока на Ильюшина, считая, что у него ничего не выйдет, дескать, администратор, а не конструктор. Ильюшин работал. Шел первый его самолет — ЦКБ-26...

«Я стал ведущим по металлической машине, — говорит Валерий Африканович Борог. — Не идет машина. Приезжал Михаил Каганович, нарком, брат Лазаря, ругался матом: «Почему не делается самолет, тра-та-та, почему?» Грозный мужик. А Ильюшин решил пока деревянный фюзеляж пустить. Быстро сделали на заводе в Тушине. Дерево изучалось, и потом нам было легко перейти на него».

К тому же ЦКБ-26 был экспериментальной машиной, с которой надо было поспешить, а на 39-м заводе умели делать выклеенные из шпона деревянные фюзеляжи для истребителя И-16. Подобный фюзеляж построили и для ЦКБ-26. Но и не ошибемся, если заметим, что Ильюшин смотрел вперед и понимал, что в будущей войне металла не хватит, придется строить деревянные машины. «Русфанер», как скажут немцы.

«Чем мне импонировал Ильюшин? — продолжает В.А. Борог. — Почему я его всегда уважал, любил? Любил — не подходит. Ценил — да. Он был тверд, принципиален и смотрел вперед. Он смог организовать свою бригаду, он выжимал из нас все соки — ведь это недюжинная энергия у человека! Не тряпка. Уважаю таких людей».

...Хотелось бы побольше рассказать и о тех, с кем работал Ильюшин, на кого он опирался. Ценны их воспоминания.

«Я 1907 года рождения, — говорит В.А. Борог, — в четыре года остался без родителей. Нас, троих детей, поделили родственники. Я с братом попал к бабушке и дяде. Брат на пять лет старше меня, он в 1918 году вступил в партию и ушел на фронт, как и дядя. Остались мы с бабушкой на окраине Ярославля. Пожар случился, и домишко наш деревянный сгорел. Бабушку взял к себе старший сын от первого мужа, а я ему совсем чужой, и меня — в детский дом. Утром встанешь, вода замерзла, печи и зимой не всегда топили. Но кормили прилично, потому что в гражданскую войну на детские дома обращали больше внимания, чем сейчас. Мы работали в мастерских — столярной, слесарной, электрической и, пожалуй, пропадали там больше, чем в школе. Но в 1924 году наше здание заняли военные, а нас переселили в дом без окон и дверей. Совсем плохо стало, но, на мое счастье, мой старший брат, придя с фронта, окончил в Вологде рабфак и заинтересовался моей судьбой. Ильюшин по-

том меня спрашивал: «У тебя брат в Вологде не был?» — Он знал фамилию: мой брат там был председателем Пролеткульта.

Он нашел меня в Ярославле, когда я с детдомовцами играл в футбол, и забрал с собой в Москву. В ЦК комсомола мне дали путевку на рабфак имени Артема в Плехановском институте. В 1929 году я его хорошо закончил, можно было в любой институт без экзамена поступать. Трое нас таких было — Шульженко, Зернов и я. Паша Зернов в войну стал заместителем наркома вооружений, Миша Шульженко — начальником ЦАГИ, директором МАИ... Хотел я было поехать в Ленинград в Институт физики к Иоффе, но поговорили мы втроем и поступили на знаменитый механический факультет МВТУ.

Сталин дал указание образовать из МВТУ пять институтов. Осталось МВТУ, из него вышли МАИ, МЭИ, МЭИС, Текстильный институт. И другие институты поделили. Так и надо было делать, наука у нас пошла. В МВТУ Борис Николаевич Юрьев убедил нас перейти в МАИ. Сперва нас было всего восемь студентов. Первый МАИ — на Ольховке, на бывшей пуговичной фабрике, потом на Ямском поле, пока на Волоколамском шоссе не выдрали фруктовый сад и построили МАИ...

Юрьев опекал нашу группу, я и в аспирантуре у него учился. А когда женился и пришлось думать о заработке, Юрьев договорился с Ильюшиным, и я попал в бригаду Чижевского на 39-й завод, улица Поликарпова теперь. Войдешь в коридор — Кочеригин, Чижевский, Поликарпов, а внизу морская бригада Бериева.

Ильюшин был начальником, а своего у него еще ничего не было. С ним я дело имел, когда работал у Чижевского. Спорил с ним, кто тогда знал, что он будет нашим генеральным? Даю ему свои данные — не согласен. Еще раз — то же самое. Я поговорил с Петром Дмитриевичем Грушиным, он работал у Семена Алексеевича Лавочкина заместителем по крылу, мы и сейчас друзья. Грушин меня поддержал, и я сказал Ильюшину:

— Сергей Владимирович, я посоветовался со своими товарищами, они говорят — правильно!

— Ничего подобного! — Ильюшин все зачеркнул. — Идите, думайте!

В то время ему разрешили организовать свою бригаду. Вызвал:

— Переходи ко мне.

Я говорю:

— Сергей Владимирович, я молодой, ищущий, хочу самостоятельно работать, чем-то новым заняться.

И попросил Ильюшина отпустить меня к Черановскому, у которого знакомства были повыше, и ему с Курчевским пообещали создать КБ, если он подберет людей. Ильюшин отказал-

ся. Тогда Черановский добыл бумажку для Ильюшина: отпустить такого-то — Орджоникидзе. А Ильюшин: «Ничего подобного!» — и эту бумажку убрал. Я рассказал Черановскому, и пришла вторая бумажка: «Вторично предлагаю отпустить. Орджоникидзе». Пришлось Ильюшину уступить, а то ведь Орджоникидзе мог и по морде дать!

Мы с Борисом Ивановичем Черановским стали организовывать КБ, переманивать к себе своих знакомых. Я и со Стечкиным работал комната в комнату. Он по реактивной тяге ударял, а я делал 75-миллиметровые реактивные пушки, которые Курчевский и Стечкин устанавливали на самолет. В Подлипках строили длинноствольные безоткатные пушки, ставили на рояль и палили. Снаряд вылетал, а рояль не откатывался. Присутствовали Тухачевский, Ворошилов... Руководил Черановский, а я у него помощником был.

Мы стали делать «Параболу» — истребитель с реактивными пушками. Разок он слетал, но не пошел. Нас закрыли и попросили с завода. Куда деваться? Решил снова податься к Чижевскому. Там делали кругосветный самолет «Вокруг шарика» — для Громова, Байдукова, Данилина. Приехал в Смоленск, где строили макет самолета, — оказалось, что на чертежах кресла были изображены в полмасштаба, их и сделали маленькими. К приезду летчиков переделали. Они посмотрели, остались довольны.

Однако дело не двигалось. Материалов не дают, и некому пробивать. Видимо, интерес к этому самолету пропал. Действительно, не так просто в то время было сделать самолет, летающий без посадки вокруг земли. Длиннокрылый, похож на АНТ-25. Год минул, а макет как стоял, так и стоит. Прихожу к Чижевскому: «Отпусти меня. Мне нужен конструктор, который бы уже сегодня работал не на корзину, а создавал вещь».

Чижевский позвонил Ильюшину.

Стою на Ленинградском проспекте у стадиона Юных пионеров, подходит Ильюшин:

— Ну как, изменник, вернулся? Что будешь делать?

— Все, что полагается.

— А что ты хочешь?

— Знаю, что у вас реальные вещи делаются. Хочу вести самолет.

— Ну давай, приходи».

Тех, кто уходил, а потом возвращался, Ильюшин называл беглецами. Брал к себе снова, но до конца не прощал. Переживал, если кто-то уходил сам. Даже много лет спустя, когда организация стала большой, ходил мрачный. Потом скажет:

— И все-таки он от нас ушел! Столько лет проработал...

Ему было обидно, что не сумел сработаться с нужным ему человеком...

А Борог стал начальником бригады фюзеляжа и вырос до главного конструктора ОКБ...

Лето. Жара. Окна открыты. Ильюшин в рубашке с закатанными рукавами что-то набрасывает на листке бумаги...

Часто, сидя на совещаниях или в минуты раздумий, мы чертим треугольники, квадраты, пересекающиеся линии. Пушкин изображал женские головки и ножки, Берия рисовал чертиков, Ильюшин — самолеты.

Попробуем изобразить самолетик. Наверно, каждый сумеет. А вот нарисовать так, чтоб он с бумаги полетел, — это удавалось немногим. Сколько возникало авиационных конструкторских бюро, сколько вспыхнувших имен обещало успех! А что оставило время? Туполев, Ильюшин, Яковлев, Микоян, Сухой... После войны — Антонов, Мясищев... А ведь какие КБ были! Поликарпов, Петляков, Григорович, Лавочкин... Крупнейшие имена. И еще много тех, чьи самолеты, мелькнув, как мотыльки, бесследно сгорели в страде одержимых лет. Много было талантов. Но в великой эпохе первого века авиации остались великие.

Возможно, следующая фраза покажется читателю примитивной, но я ее напишу, потому что так было: еще шесть лет до начала Второй мировой войны, а роли в пьесе всемирной истории расписаны.

В 1933 году, когда в Германии Гитлер пришел к власти, Ильюшин задумал свой первый самолет. Обычно при упоминании об Ильюшине сразу возникает штурмовик Ил-2 — это, безусловно, его «Медный всадник», его «Тихий Дон», и как бы на второй план уходит его бомбардировщик. Именно 13 таких машин первыми бомбили Берлин в августе 1941 года...

Еще в 1933 году в мозгу Ильюшина вызревал двухмоторный моноплан обтекаемой формы. «Ночной летун, во тьме летящий, земле несущий динамит...»

«Правительство у нас тогда было мудрое, — говорил мне знаменитый конструктор моторов А.А. Микулин, — и оно поддержало задумку Ильюшина».

В августе 1933 года страна впервые отмечала День Воздушного флота, который для цвета нации станет самым любимым и гордым праздником. Ильюшина пригласили к Сталину на дачу. Были Ворошилов, Алкснис, Баранов, Туполев... Говорили о делах, играли в городки, обедали. Ильюшин еще не знал, что за обедом у Сталина как раз и решались самые важные дела.

— Нам нужны двигатели с воздушным охлаждением, — сказал Сталин. — С ними у нас что-то не получается.

Баранов предложил купить лицензию за рубежом. Согласи-

лись и тут же образовали комиссию для поездки во Францию. Включили и Ильюшина — ему-то как раз и был нужен 750-сильный мотор для бомбардировщика!

— Без лицензии не приезжать, — сказал Сталин.

В Париже посмотрели немало умело разрекламированных двигателей. Но Ильюшин знал, что ему нужно, и провести «вологодского мужичка» не так-то просто. Если уж тратить деньги, тем более народные, золотые, то на вещь добротную. Ему понравился мотор «Мистраль-Мажор К-14» фирмы «Гном-Рон». 760 сил, неплохо, и меньше, чем у других двигателей, масса и мидель — площадь поперечного сечения, от которой зависит величина сопротивления в воздухе.

После приемки на Родине занялись доработкой и совершенствованием французского двигателя. Руководил этим конструктор, бывший браковщик Комендантского аэродрома в Петрограде Владимир Яковлевич Климов, а с 1934 года мотором занималось ОКБ Аркадия Сергеевича Назарова. В серии двигатель назывался М-85. За ним пошли более мощные модернизации М-86, М-87, а затем под руководством Сергея Константиновича Туманского был создан М-88 — 1100 лошадиных сил. Все эти двигатели стояли на бомбардировщиках Ильюшина.

Он руководит и всем ЦКБ-39, и своей бригадой, которая после выделения группы Чижевского стала ильюшинской. ЦКБ в начале 1934 года сдает в серийное производство два истребителя Поликарпова И-15 (ЦКБ-3) и И-16 (ЦКБ-12). А третья бригада, в которой уже работают 54 человека, занимается ильюшинским первенцем.

Заказчик — Управление ВВС — утвердил проект. Ильюшин строит и самолет, и коллектив.

Сформированы группы эскизного проектирования, прочности, аэродинамики, шасси и управления, оперения, фюзеляжа, моторная группа — то, что может работать постоянно, создавая новые машины. Бомбардировщик с деревянным фюзеляжем ЦКБ-26 построили за год, и летом 1935 года Владимир Коккинали поднял его в небо. Параллельно строили и цельнометаллический бомбардировщик ЦКБ-30, и 31 марта 1936 года, в день рождения конструктора, машина в руках того же Коккинали впервые глотнула неба. Сталинский инженер Ильюшин вступил в поединок с лучшими конструкторами гитлеровской Германии.

Многие специалисты ЦКБ из других бригад помогали строительству бомбардировщика, и логическим исходом этого стал приказ Главваипрома, по которому в сентябре 1935 года бригаду № 3 ЦКБ преобразовали в Опытное конструкторское бюро завода имени Менжинского во главе с главным конструктором

ОКБ С.В. Ильюшиным. В конце года Главвиапром создает у себя отдел опытного самолетостроения, и начальником его назначается тоже Ильюшин. Трудно совмещать эти две должности, но приказ есть приказ.

Построили самолет, и Ильюшин говорит:

— Ну, ребяташки, давайте дипломом заниматься!

До этого некогда было. «Многие мне помогали, — говорит М.И. Ефименко, — Егер, Черников... Сергей Владимирович гонял нас здорово — по аэродинамике, прочности, он эти дисциплины хорошо знал. Соберет нас в своем кабинете и гоняет. Для себя нас готовил, и мы лицом в грязь не ударили, все «на отлично» защитились...

Много работали сверхурочно, и он организовал питание по вечерам. А то подойдет:

— В пятницу, ребяташки, поедем за город? Я заказал дом отдыха.

Садимся с лыжами в грузовую машину. Мы в кузове, он в кабине.

Летом выбирали место, выезжали на целый день, накрывали столы. Коккинаки с нами, Чкалов вечно к нам прицепится выпить — это он моментально чувствовал! Хулиганы они были — что Коккинаки, что Чкалов. Это сейчас — великие. Мы и не думали, что наша фирма станет известной, просто работали, и всё. Дневников не вели.

На отдыхе никто не чувствовал, что он генеральный, только на работе был очень требовательный. Начинал называть на «вы», значит, недоволен.

Я выступила на собрании, что-то задела. Он обычно последним выступал, ну и всыпал мне с трибуны. На другой день начальство со мной не здоровается. Выхожу — стоит Ильюшин:

— Не спешишь? Можешь меня проводить?

— Могу.

Идем. Начал разговор с какого-то анекдота насчет моего имени — Мария, потом высказал:

— Чего тебя на трибуну вынесло? Не могла ко мне в кабинет прийти?

— Как раз на собрании мысль возникла!

Когда я заболела и не могла выйти из дому, он сказал секретарше:

— Отвезите в больницу на моей машине, а я пойду пешком!

8 Марта объявил женщинам:

— Дамы, приглашаю на аэродром!

И всех катал на У-2. Наверно, не просто отдых. Это значило не меньше, чем конструирование.

После войны, в 1947 году появился у нас подшефный дет-

ский дом, комсомольцы шефствовали. Ильюшин там бывал. Я говорю ребятишкам: «Просите!» И он помогал...»

Но мы опять забежали вперед. А что поделаешь — вся наша жизнь есть забегание вперед, работа ради завтрашнего дня, особенно у людей творческих. Ильюшин работал на завтрашний день. Ведь и поныне его самолеты летают.

А тогда его двухмоторный моноплан резко отличался от подобных машин: небо тридцатых годов населяли многомоторные бомбардировщики — огромные, громоздкие, тихоходные. Владимир Коккинаки провел испытания самолетов с деревянным и металлическим фюзеляжем и остался доволен. И хоть страна у нас деревянная, Ильюшин понимал, что в будущей войне все решит металл. Тем более в то же время в ЦКБ не выдержал статических испытаний истребитель Кочеригина с деревянным фюзеляжем — разрушился более чем наполовину. Прочность волновала всех, особенно В.В. Калинина — он за это дело два года отсидел, когда разбился И-3.

Ильюшин добился у Орджоникидзе разрешения на металлический фюзеляж, и самолету из металла ЦКБ-30 военные присвоили наименование ДБ-3 — дальний бомбардировщик. На нем установили турельную башню, увеличили бомбовую нагрузку и дальность полета. Его конкурентом был туполевский бомбардировщик АНТ-37, созданный на базе рекордного АНТ-25, но в серию не пошел, «не потянул», как говорится, по назначению. Победил ДБ-3 Ильюшина.

Коккинаки выжимал из новой машины все, что мог. Пикировал, летал на спине и наконец 1 мая 1936 года сделал подряд три «мертвые петли». Это на бомбардировщике-то!

«Сначала Чкалов на истребителе И-16, а потом наш Коккинаки на ДБ-3», — с гордостью вспоминают старые ильюшинцы.

Русский народ, пожалуй, как никакой другой, любит красивые легенды, склонен преувеличивать, поскольку способен вытворить такое, что запомнится. И вот существует легенда, и она попала в печать, о том, как Коккинаки на параде 1 мая на ильюшинском бомбардировщике крутил петли над Красной площадью. Да, крутил, да, петли, да, на бомбардировщике, но не над Красной площадью, а сперва за несколько дней до парада показал их Ильюшину над Центральным аэродромом, ибо, как гласит русская пословица, «не зная броду, не суйся в воду».

Брат Владимира Константин Коккинаки рассказывал так: «Володя говорит мне: «Давай полетим вместе!» — и мы сидели в одном самолете, когда он на этом бомбардировщике впервые пошел на петлю. А потом он на бомбардировщике, а я на истребителе делали петли одновременно».

1 мая 1936 года Владимир Коккинаки пролетел над Красной

площадью, приземлился на Центральном аэродроме имени М.В. Фрунзе, и ему сказали, что снова готовился к полету: приедет Сталин и члены Реввоенсовета.

Сталин подробнее расспрашивал Ильюшина и Коккинаки о самолете. Их поразил высокий профессиональный уровень вопросов Генерального секретаря партии большевиков, как будто авиация была его основным занятием. И впоследствии Ильюшин не раз отмечал: «Он знал авиацию и хорошо в ней разбирался».

А когда на мертвого льва мелкотравчато тявкали со всех деревянных и каменных трибун, Ильюшин скажет своему заместителю Новожилову: «Ты знаешь, это был умнейший человек!»

Туполев, пострадавший при Сталине, выскажется так: «Хозяин был! Порядок! Размах!»

Яковлев (авиаконструктор, естественно) на мой вопрос, разобрался ли Сталин в авиации, ответил просто: «О-о-о!»

— Полагаю, что эта машина укрепит наши Военно-Воздушные Силы, — сказал Сталин. — У меня к вам большая просьба, товарищ Ильюшин, к концу года передать ее в серийное производство.

Серию заказали большую — 50 самолетов. С этого началось.

— А теперь, — продолжил Сталин, — у меня просьба к вам, товарищ Коккинаки. Я слышал, что вы на двухмоторном бомбардировщике товарища Ильюшина творите чудеса в воздухе. Но не зря говорят, что лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать.

Тут-то Коккинаки и показал высший пилотаж — виражи, восьмерки, горки, спирали и три петли Нестерова подряд...

На другой день, 2 мая, конструктора и летчика пригласили в Кремль. Руководители страны работали и в праздники. Советские вел глава Советского правительства председатель Совета Труда и Оборона В.М. Молотов. Сталина заинтересовало, насколько отличаются реальные возможности самолета от расчетных:

— А то у нас, у русских, нередко бывает так: наобещаем три короба, а как до дела дойдет, одного нет, другое не получается. Это относится и к конструкторам самолетов.

Сталин еще не знал, что у Ильюшина слово никогда не расходится с делом, в отличие от многих, кто за это потом справедливо поплатился.

— Испытания показали, — ответил Ильюшин, — что на экономичном режиме двигателей запаса топлива должно хватить не меньше чем на четыре тысячи километров.

— Неплохо бы это проверить, — сказал Сталин. — Причем с нагрузкой.

Надо ли говорить, какое влияние оказали встречи Сталина с конструкторами и летчиками на развитие авиации в предвоенные годы!

А Коккинаки уже мечтал о рекордных полетах. Ему разрешили. И началась серия рекордов на бомбардировщике Ильюшина. Сначала на ЦКБ-26. 17 июля 1936 года Коккинаки поднял на высоту 11 294 метра уложенные в бомболушки металлические болванки общим весом 500 килограммов. Международная авиационная федерация (ФАИ) зарегистрировала первый советский мировой рекорд в этой области. Газеты опубликовали телеграмму:

«Летчику-испытателю тов. В. Коккинаки.

Поздравляю с достижением мирового рекорда высоты на двухмоторном самолете с коммерческим грузом в 500 килограммов.

Крепко жму Вашу руку. И. Сталин».

Что за двухмоторный самолет и что за коммерческий груз, мы знаем.

Через девять дней Коккинаки не только увеличит этот груз до тонны, но и поднимет его на еще большую высоту — 11 402 метра. Стало ясно, что этот самолет способен на многое. Надо его научить, воспитать.

3 августа 1936 года Коккинаки поднимается с грузом 500 килограммов на высоту 12 816 метров, 21 августа — с грузом 1000 килограммов на 12 101 метр, 7 сентября с грузом 2000 килограммов — на 11 105 метров...

Не знаю, как отнесется читатель, а я пишу эти строки с удовольствием. Были не просто рекорды, была поступь поколения, спортивного, молодого, которое, многого себя лишив, взвалило на свои плечи историю. К сожалению, последующим поколениям такая ноша оказалась не по плечу...

Выполняя пожелание Сталина, ДБ-3 уже летом 1936 года сдали в серийное производство. Однако то, что самолет пошел в серию, еще не означает, что стали клепать одинаковые машины, и дело сделано. Каждый заводской экземпляр требует доводки, испытаний. Кроме того, ДБ-3 оказался перспективным, и Ильюшин модернизирует его 14 раз. Более десяти лет, что немало по тем временам, самолет прослужит в боевых частях. Но главным было то, что ДБ-3 превосходил немецкий бомбардировщик «Хейнкель-111», быстрее летал и больше бомб мог взять на борт.

30 авиационных КБ в Германии работали на войну...

В канун нового, 1937 года Ильюшина приглашает к себе Сталин. «Правда» публикует их беседу... Конечно, мог бы и не заметить Сталин первый самолет конструктора. Нет, не мог

Сталин не заметить. За авиацией он следил ревностно, видя в ней будущие победы страны. Всякие люди были возле него, но дураков не наблюдалось...

Первый ильюшинский самолет был трехместный — летчик, штурман и стрелок-радиот. Иногда экипаж состоял из четырех человек: внизу установили пулемет, за которым сидел второй стрелок. До этого бомбардировщика наши «бомберы» летали на туполевском ТБ-3. Неубирающееся шасси, скорость 200 километров в час, высота 400 метров. А зенитки били на 4000... На ДБ-3 скорость была уже за 400 километров в час, потолок 11 тысяч метров, радиосвязь. А Коккинаки поднимался на этой машине выше ее потолка в негерметичной кабине, без скафандра, только в кислородной маске. Если на земле температура плюс 15, то там, наверху, минус 51, и чудовищный перепад давления. Даже потом космонавты над собой таких экспериментов не устраивали.

«Идея этой машины заключалась в том, — говорил Ильюшин, — что она имела дальность 4000 километров. А зачем такая дальность нужна? А для того, чтобы можно было с нашей западной границы пролететь до Кёльна. Это примерно 1600 километров. Вот, в сущности говоря, какая была идея этой машины».

«Противник должен считать себя побежденным до того, как начнет сражаться», — утверждал главный летчик Германии Герман Геринг. Наши авиаторы сдаваться не думали. Громов и Чкалов со своими экипажами собирались на АНТ-25 лететь через Северный полюс в США, Коккинаки и штурман Бряндинский тоже начали готовиться к дальним полетам. Бряндинский был и пилотом, а на ДБ-3 предусмотрели возможность управления самолетом из штурманской кабины. Если летчик будет ранен и не сможет пилотировать, штурман вставит ручку управления в специальное гнездо и поведет самолет.

26 августа 1937 года с тонной металлических болванок на борту Коккинаки и Бряндинский слетали без посадки по замкнутому маршруту Москва — Севастополь — Свердловск — Москва, пройдя более 5000 километров. В сентябре замкнули треугольник Москва — Ейск — Москва, а затем Москва — Баку — Москва, сбросив десять стокилограммовых учебных бомб в Каспий. Этот рекорд нигде не зафиксирован, но имел значение: пролетели с полным вооружением, взяв на борт пулеметы, патроны и тонну чугунных чушек, имитирующих бомбы. Расстояние было такое же, как до Мюнхена или Берлина туда и обратно...

Когда шло серийное строительство, приходилось часто бывать на заводах. В апреле 1938 года Ильюшин на своем бомбардировщике прилетел в Воронеж. Вел самолет заводской испы-

татель летчик Федоров, а Ильюшин сидел в штурманской кабине. Закончил дела на заводе, но в конструкторском отделе возникли вопросы у инженера Ивана Жукова.

— Садись в самолет, полетим, в Москве разберемся! — сказал Ильюшин и на этот раз сам сел в кабину пилота. Федоров занял место штурмана, на месте стрелка — Литвинович.

«Это был первый полет главного конструктора на собственном самолете, да еще на военном, на бомбардировщике», — вспоминает Иван Васильевич Жуков. Ильюшин остался доволен полетом: хорошее время показали. Жукову надо было возвращаться в Воронеж.

— Завтра приходи на аэродром, мы с тобой вместе полетим! — сказал Ильюшин. Но утром полет пришлось отложить: Ильюшина вызвали в Верховный Совет — в 1937 году он был избран депутатом.

— А в три часа полетим, — сказал он Жукову.

Самолет, на котором собирались лететь, был моноплан конструкции А.С. Яковлева. Красивый красный самолетик. В отличие от серийного на нем стоял английский мотор «Джипси» воздушного охлаждения.

Только взлетели с Ходынки — отказал один прибор. Сели, подкатили к цеху, заменили — ушло больше часа. Порулили на взлет — дежурный красным флажком машет: не взлетать! Подошел начальник Центрального аэродрома Райвичер:

— Сергей Владимирович, куда это вы собрались?

— В Воронеж.

— Поздно, Сергей Владимирович, в Воронеж лететь.

— Управимся.

— Ну счастливого пути!

Скорость держали максимальную — около 180 километров в час. При солнце пролетели Задонск, потом начало темнеть, совсем потемнело, только светлой полосой выделялся булыжник шоссе да еще черным цветом — пахота. Серыми стали овраги, кусты... Пролетели минут 25 от Задонска — стал перегреваться мотор, указатель температуры перешел красную черту. Ильюшин снизил обороты, высота падает, а температура прежняя. Мотор стал чихать, давать хлопки.

— Нужно садиться! — крикнул Ильюшин сидевшему за ним Жукову. Пошли на снижение — тридцать, двадцать метров высоты остается. Поле, пахота, апрель. Перед самолетом вырастает громадная скирда соломы — Ильюшин резко заложил крен — под крылом пролетела солома, верная гибель, если б врезались в нее. Треск, шум — и тишина.

«Вскоре я пришел в сознание, — рассказывает И.В. Жуков. — Машина лежит на спине, мы — головами вниз. В каби-

не сильный запах бензина. Пытаюсь локтем открыть фонарь, глотнуть свежего воздуха.

— Сергей Владимирович, выбирайтесь из машины! — кричу.

Тишина. Зашумало. Выбирается. Встал около машины. И я выбрался».

Ильюшин летел в Воронеж, чтобы решить вопрос, связанный с посадками ДБ-3, и с собой на борт взяли ферму костыля, засунули между сиденьями, и на посадке Жуков ударился об эту ферму ногами. Поднялся, пощупал ноги — вроде ничего.

— Посмотри, что со мной, — говорит Ильюшин. Жуков посмотрел, хоть и темно, но понял, что лицо у Сергея Владимировича залито кровью. У Жукова оказалось два чистых носовых платка. Ильюшин прижал их к лицу: — Веди! — Ему стало совсем худо. Жуков обхватил его, и, пошатываясь, они пошли через вспаханное поле. Ночь. Идти трудно. Замигали огоньки...

Подошли к крестьянскому дому, переступили порог. Кухня, теленок, ребятишки. Филиал совхоза «Комсомолец».

— Плохо мне, — сказал Ильюшин. Хозяева возле дома поставили скамейку. Все сели. На лошади подъехал агроном. Увидел двух окровавленных людей, посадил на дрожки и повез в совхоз. Километров пятнадцать прокатили.

— А есть аптечка? — спросил Жуков.

— Есть в клубе.

Клуб оказался на замке. Висячий замок, и ключа, конечно, ни у кого нет. Агроном стукнул сапогом — дверь открылась. Нашли аптечку, индивидуальный пакет, принесли ведро воды. Ильюшин безучастно помыл руки. Спросил, есть ли в совхозе машина. Какая там машина... Остановили на шоссе. Ехал начальник политотдела Романского района — в ту пору в районах были политотделы. До Романи недалеко, да и до Воронежа километров 60 всего не долетели. Политотделец повез наших страдальцев на «эмке» в Романь. Было уже часов одиннадцать вечера, темень, и перед больницей «эмка» чуть не угодила в траншею.

— Ты ходить-то можешь? — спросил Ильюшин Жукова.

— Могу.

— Иди, тебя проводят, дай телеграмму.

Иван Васильевич отправил телеграмму супруге Ильюшина и Владимиру Коккинаки, дескать, вынужденная посадка, все благополучно... Только вышел из почты, ему кричат:

— Товарищ летчик, вернитесь, вас к телефону!

Звонил начальник районного отделения НКВД:

— Что случилось? Где?

Жуков объяснил.

— Хорошо. Необходимые меры будут приняты.

Жуков вернулся в больницу. Увидел начальника политотдела: держит в руках ильюшинскую гимнастерку, на ней ордена, а в кармане секретный пакет и документы.

— Он в операционной, им занялся хирург, мне нужно по своим делам ехать, — сказал начальник политотдела и отдал Жукову гимнастерку. Из соседнего корпуса пришла медицинская сестра и позвала Жукова к телефону. Звонил заводской дежурный:

— Мы уже две машины послали за вами.

Ильюшину поставили скрепки. В больнице оказался опытный, заслуженный врач с сорокапятилетним стажем. Сидит Сергей Владимирович, забинтованный. Удар пришелся лицом о приборную доску, и оказалась разбитой левая бровная дуга. А Жуков головой пробил фанерную обшивку в кабине, кровь свернулась, как шапка, хоть и успел перед самым ударом натянуть кепку, которую держал в руках... Подъехали сразу четыре машины. В них — директор завода Матвей Борисович Шенкман, главный инженер, главный конструктор, начальник лётно-испытательной службы... И хирурга с собой привезли.

Отправились в Воронеж. По дороге пришлось несколько раз останавливаться — Ильюшин чувствовал себя неважно. Встретили конные энквэдэшники:

— По предписанию, полученному из Воронежа, вы должны явиться в Четвертую клиническую больницу. Там знают. А документы, которые вы оставили в самолете, получите в управлении НКВД.

Служба работала. Правда, в самолете остались несекретные чертежи, секретный-то пакет лежал у Ильюшина в гимнастерке...

В Воронеже Ильюшину снова сделали перевязку. Он посмотрел на скрепки:

— Конечно, могли бы и почище сделать, но мне не нужна красота, а так надежно.

Несколько дней он провел в больнице, а потом дали сопровождающего и отправили на поезде в Москву. Вскоре вышел приказ: главным конструкторам летать самостоятельно нельзя — Сталин запретил. А до этого Сергей Владимирович частенько летал сам. Пришлось подчиниться.

Выяснилось, что не только бровь разбита. У кресла-то спинка жиденькая, из тонкого дюрала сделана, а за ней как раз и лежал злополучный костыль, который взяли с собой, и основной удар пришелся Ильюшину по позвоночнику. А Жуков стукнулся еще и ребром, долго болело, но переломов не оказалось.

Лет через двадцать, во время отпуска, из санатория Ильюшин прислал Жукову письмо — деловое, но в нем есть такая фраза: «Мое здоровье медленно, но поправляется. Сказалась

удачная посадка. Ваня, один из тысячи счастливых случаев выпал на нашу долю».

В санатории был момент, когда он вдруг не смог читать.

— Вы же так сильно ударились головой! — говорит ему врач.

— Да, но столько лет прошло!

— Вы были молоды, но ничто не проходит без следа.

«Он уже на пенсии был, — вспоминает И.В. Жуков. — Позвал меня по делу. Я приехал. Он вышел в переднюю и говорит:

«Я болен. Я не занимаюсь делами. Я никого не принимаю».

А потом смотрит: «Ваня, дорогой, заходи!»

А вот что говорит об этой аварии А.С. Яковлев:

«Однажды в начале нашей большой многолетней дружбы мне пришлось сильно за него переволноваться.

В 1935 году мы построили связной трехместный самолет, красивый, удобный и простой в управлении. Этот самолет принял участие в спортивном перелете Севастополь — Москва и получил премию.

Ильюшину самолет очень понравился. В то время его машины строились не в Москве. Ему часто приходилось улетать из Москвы. Летал Сергей Владимирович, сам управляя, на тихоходном По-2 и терял много времени. Он попросил уступить ему нашу машину, и мы сделали это с радостью.

Несколько раз Сергей Владимирович, возвращаясь в Москву, благодарил за машину. Но однажды вечером звонит по телефону начальник аэродрома Райвичер и говорит:

— Только что получено сообщение, что разбился конструктор Ильюшин на каком-то красном самолете... Не твоя ли это машина?

Переданная мною Сергею Владимировичу машина была красного цвета.

Я замер от ужаса, места себе не находил. Разбился Ильюшин! Что случилось? Наконец пришло сообщение: разбился самолет, а летчик жив.

Мы увиделись с Ильюшиным через несколько дней. У него была забинтована голова. С чувством невыразимой радости обнял я друга.

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

Авария произошла по вине механика, который забыл заправить самолет маслом. Ильюшину пришлось сажать машину в темноте в незнакомом месте. На всю жизнь у Сергея Владимировича на лбу остался шрам».

День аварии 21 апреля 1938 года он считал своим вторым днем рождения и каждый год в этот день встречался с И.В. Жуковым...

После аварии сотрудники НКВД проводили расследование и кое-кого пытались арестовать. Сергей Владимирович отстоял всех...

Время особого недоверия...

Страны не доверяют друг другу не потому, что вооружаются, а вооружаются потому, что не доверяют. Знали, что война не за горами, что идет она с запада. Но и на Дальнем Востоке было беспокойно. Потому-то в тридцатые годы и пролегли туда знаменитые громовско-чкаловские рекордные трассы, потому и полетели на Дальний Восток Коккинаки и Бряндинский.

Если экипажи Чкалова и Громова использовали для дальних перелетов специально построенный АНТ-25 Туполева, то Коккинаки полетел на серийном ДБ-3 Ильюшина. С бомбардировщика сняли вооружение, в кабине стрелка-радиста разместили дополнительные баки с горючим, увеличив дальность полета до 8000 километров. Все делали так, чтобы снова можно было легко и быстро превратить рекордный самолет в обычный бомбардировщик — перегонять-то придется серийные машины и на большие расстояния — страна у нас немалая. К тому времени уже построили восемь серийных ДБ-3 и внепланово создавали машину № 9 для рекордного полета. Конечно, ее собирали особенно тщательно, как всегда в таких случаях, и все-таки это был серийный бомбардировщик, который Ильюшин велел окрасить в красный цвет и назвал именем столицы — «Москва».

27 июня 1938 года со Шелковского аэродрома, с той самой горки, что была специально построена для стартов тяжело нагруженных АНТ-25, взлетела «Москва». Она прошла на Дальний Восток 7580 километров за 24 часа 36 минут без посадки и приземлилась в Спасске-Дальнем. На другой день Коккинаки и Бряндинский стали Героями Советского Союза, а группу создателей самолета наградили орденами.

Страна гордилась своими соколами, своей авиацией, созданной советскими конструкторами, на советских заводах, из советских материалов. А учитывая конфликты с Японией, полет имел особое значение. Неспроста родилась частушка:

*Если надо, Коккинаки
долетит до Нагасаки
и покажет он Араки,
где зимуют пиво-раки!*

...Бряндинский вскоре погиб на Дальнем Востоке. Во время рекордного полета женского экипажа В. Гризодубовой, П. Осипенко, М. Расковой, когда М. Раскова выпрыгнула с парашютом в тайгу, Бряндинский баражировал сверху, показывая направление пути. На борту его самолета ПС-84 были журнали-

сты из газеты «Тихоокеанская звезда». ПС-84 столкнулся с самолетом летчика Сорокина, который вез парашютистов. Погибло 17 человек. Горела тайга...

Москва забрасывала цветами и праздничными листовками героинь перелета, а в Комсомольске-на-Амуре на авиационном заводе сколачивали гробы и урны, хоронили погибших и рвали портреты маршала Блюхера — его арест совпал с этими событиями.

«Как только на Дальнем Востоке появился Штерн, — вспоминает М.И. Ефименко, — сразу арестовали директора нашего завода в Комсомольске-на-Амуре К.Д. Кузнецова. В тюрьме он встретился с Блюхером».

Марию Ивановну Ефименко Ильюшин послал на Дальний Восток запускать в серию ДБ-3. «А мне только 27-й год идет, — вспоминает она. — На заседании главка нарком Михаил Каганович посмотрел на меня, говорит: «Ничего, подойдет». Бросили меня на запуск в серию, я там опыта набралась. В критических ситуациях Сергей Владимирович давал телеграмму, чтоб поддержать мое решение. А потом вызвал в Москву оправдываться».

Завод в Комсомольске-на-Амуре заложили в 1934 году, а в 1937-м на завод сдали чертежи ДБ-3. Начальник строительства Кузьма Дмитриевич Кузнецов стал директором завода. В помощь послали около 60 москвичей — сборщиков, медников, клепальщиков. ДБ-3 запустили в серию в Москве и в Воронеже. Рабочие, возводившие воронежский завод, стали строить и самолет. Создавались ликбезы, неграмотных учили читать слова и чертежи. А что поделаться? Их деды были крепостными крестьянами, и всего каких-то 80 лет назад их могли продать и купить, как вещь, как животное. И какое было торжество, когда пошли первые машины!

Одно время из Москвы и Воронежа самолеты ДБ-3 отправляли на Дальний Восток. Их привязывали тросами к железнодорожным платформам, но в пути они разбалтывались и получали повреждения. Прибывшие из Испании летчики облетывали эти машины два-три месяца. Невыгодно и неудобно, пока не научились доставлять самолеты своим ходом. И здесь сыграл свою роль дальневосточный перелет Коккинаки. А потом машины пошли с завода в Комсомольске-на-Амуре...

Долго не клеились дела. Приходят, докладывают Ильюшину. За ним последнее слово: «Вот это мне не нравится... Над этим надо подумать...» Тем, у кого не ладилось, все помогали. Были моменты, когда его ничто не радовало. Да и общая обстановка непростая...

Георгий Филиппович Байдуков, легендарный «коу пилот»

чкаловского экипажа, рассказывал мне о заседании у Сталина после неудачного полета в составе экипажа С. Леваневского. Леваневский встал и заявил, что Туполев является сознательным вредителем. Андрею Николаевичу стало плохо. Но посадили его позже...

«Уншлихт сколотил группу военных, которые не подчинились правительству, — говорит М.И. Ефименко. — Сталин посадил их, а сейчас всех реабилитировали. Туполев поехал в Америку закупать технику как главный инженер ГУАПа, начальником которого был М.М. Каганович. Закупили четыре самолета. Когда перевели дюймы в нашу систему мер, то параметры получились значительно ниже обещанных. Только «Дуглас» сумели перевести как следует, и то получилось не совсем так.

65 человек ездило в Америку принимать чертежи и технологию. Привезли себе оттуда холодильники, плащи. Сталин их посадил и заставил делать свои самолеты. Получился Ту-2...»

Из КБ Туполева многих посадили. «У нас, пожалуй, только Егера взяли, — рассказывали ильюшинцы. — В том, что его посадили, сыграла роль немецкая фамилия. Потом он ушел к Туполеву».

«Если затрагивать эту тему, то можно докатиться до тех же чертиков, до которых мы дошли в истории государства», — заметил преемник Ильюшина Г.В. Новожилов.

Но больше у Ильюшина никого не тронули. Он горой стоял за своих, умел отстаивать. И Сталин ему доверял — это немало значило.

«Сталину импонировало и то, что Ильюшин — скромнейший человек, — говорит В.А. Борог. — Никогда не требовал ничего себе. Кабинет — маленькая комнатка. Считал, что ему нужно трудиться, как самому простому советскому человеку. Природные данные позволили ему выдвинуться, но он остался все тем же, каким был и прежде. Если бы мы сравнили наши расходы по созданию самолета с любой другой организацией, то наш самолет стоил бы копейки! И это импонировало, потому что тогда все жили материально скромно — от простого труженика до Сталина. Иначе могли и врагом считать...»

Есть порядок: новый этап работы начинается, когда самолет освободил сборочный цех. Директором одного авиационного завода была старая большевичка, и чтобы отчитаться, она поручила начальнику цеха окончательной сборки к Новому году выкатить все самолеты на аэродром. А они были не готовы, и начальник цеха стал отказываться. На собрании она назвала его врагом народа. Тут же его арестовали, жену и детей выслали.

«Идешь и не знаешь, обзовет она врагом или нет, — вспоминает М.И. Ефименко. — О ней недавно по телевидению вспомнили как о жертве культа личности — она сама потом пострадала».

Ильюшину приходилось несладко, хоть и сам не сахар. Не легко создать самолет, но и не легче запустить его в серию и наладить производство, чтобы каждый день из заводского цеха выкатывали машины, на которых будет летать не искуснейший Коккинаки, а огромное племя самых обычных пилотов. Несмотря на решение правительства, ДБ-3 строили медленно, а проще говоря, делать его не хотели, чтобы не мешать уже запущенному в серию бомбардировщику ДБ-2, имевшему меньшую скорость. Но ДБ-3 продолжал доказывать себя...

Ранним утром 28 апреля 1939 года летчик В.К. Коккинаки и штурман М.Х. Гордиенко занимают места в кабине. Им предстоит беспосадочный перелет через Атлантику в Соединенные Штаты Америки. Провождение. Чем-то особым веет от этих кожаных курток, довоенных кепок. Коккинаки в кожанке хрустит, как новенький рубль...

Самолет летит в США не через Северный полюс, а по новой, кратчайшей трассе, которую надо освоить. Пригодится. Сталин просто так ничего не делал.

— Гарантируете ли вы в случае необходимости посадку на воду? — спросил он у Ильюшина.

— Я гарантирую посадку в Америке, — ответил конструктор.

Сталину нравились подобные ответы, тем более они соответствовали реальности.

Высота 9 тысяч метров без герметики. Температура за бортом и в кабине одинаковая. В апельсины можно гвозди забивать. Из-за плохой погоды пробиться к Нью-Йорку не удалось, и Коккинаки решил сесть на канадском острове Мискоу. Коротче говоря, «Москва», «Москоу» села на Мискоу. Местность болотистая, неровная, садиться пришлось не выпуская шасси, как говорят летчики, на брюхо. Но долетели и остались живы. 8 тысяч километров за 23 часа. Открыта новая трасса, по которой летают и ныне. Сутки переживал Ильюшин в штабе перелета на Центральном телеграфе Москвы.

Звание дважды Героя еще не присваивали, но редким был Указ Президиума Верховного Совета: Коккинаки наградили сразу орденом Ленина и медалью «За отвагу».

Документы старой кинохроники. Перед кадрами следуют титры: «Инженер-орденоносец Ильюшин и сталинский сокол Коккинаки». Показывают выступление Коккинаки на встрече в Москве:

«Тысячи советских летчиков полетят туда, куда укажет вели-

кий Сталин! За советский народ, за его руководителей, за великого Сталина — ура!»

Как будто хотел поднять бокал, но вспомнил, что это не застолье, а митинг на аэродроме...

Не теряя времени, 21 мая 1939 года Коккинаки начал летные испытания бомбардировщика ДБ-3Ф, модифицированного, с острым, обтекаемым носом, более мощными двигателями, лучшими взлетно-посадочными характеристиками. Этому самолету под именем Ил-4 будет суждено пройти всю войну.

Самолетам стали присваивать имена конструкторов в 1940 году.

«Когда работает большой коллектив, почему присваивают машине имя одного человека? — задавался вопросом Ильюшин. И сам же отвечал: — С моей точки зрения, это правильно, потому что, что бы ни случилось, и где бы ни случилось с самолетом, знают, с кого спросить, кто отвечает за аварию. Много неприятных перипетий было в моей жизни, но часто этих перипетий мои товарищи по работе не знали, я не перекладывал на них ответственность. Присвоение имени конструктора ко многому обязывает, потому что это не только честь человеку, но и обязывает его перед народом нести огромную ответственность».

Самолет делают много людей, но мы ведь не говорим: полетел самолет, созданный коллективом конструкторского бюро под руководством Ильюшина, а говорим просто: полетел Ил. И это правильно хотя бы потому, что инициатива по всем новым машинам исходила от него, от Ильюшина, генератором идей был он.

«Меня часто спрашивают, — говорит Г.В. Новожилов, — почему наши новые самолеты сохраняют марку Ил. Отвечу. У наших учителей было мировое имя. Они создали прекрасные работоспособные коллективы. Зачем же менять марку? Напротив, мы считаем, что нужно всемерно развивать традиции, заложенные нашими учителями, бороться за честь марки. Ил обязывает. Не случайно наши сотрудники говорят: «Мы — ильюшинцы».

С 1940 года Ил-4 (ДБ-3Ф) стали поступать на вооружение Красной Армии.

Но от конструкции к серии — долгий и трудный путь. «У нас, к сожалению, жизнь такая: сделаешь, а потом не клеится, — вспоминает А.Я. Левин. — Ильюшин подчеркивал, что конструкция тогда хороша, когда она в серийном производстве и работает как часы. Была у нас трудная полоса в жизни — ДБ-3Ф».

Началось с шасси. Возник так называемый «собачий вопрос». С 39-го завода нормально взлетают серийные бомбардировщики, а садятся — шасси подламываются и складываются.

Остановили полеты и стали разбираться с замками. Провели немало испытаний.

«А я имел счастье или несчастье делать замок для шасси, — говорит Виктор Николаевич Семенов. — Вызывают в отдел кадров. Сидит военный:

«Что у вас там происходит?»

Рассказываю.

«А что, это нельзя было предвидеть? Только будьте откровенны!»

Почему при посадке открывается замок? По расчету все правильно. Две здоровенные пружины его держат, нечистая сила, что ли, открывает? Ильюшин каждый день заходил к Семенову, спрашивал:

— Ну, что у тебя? Может, законтрить?

Снова Семенова вызвали в отдел кадров: не вредительство ли?

Ильюшин узнал, говорит Семенову:

— Никуда больше не ходи! Я тебе приказываю сидеть на месте! Я подписал чертежи, я и отвечаю.

Больше не вызывали.

«Мы за ним были, как за стеной, — признается Семенов. — Знали, сколько ему приходилось терпеть».

Но в чем же причина складывания шасси? Ильюшин организовал динамические испытания и первым догадался в чем дело. В конструкции был «язычок», так называемая «собачка», и считалось, что существующая сила трения удерживает ее в нужном положении. Но так было при статических нагрузках, а в движении, при ударе о поверхность земли сила трения пропала, и «собачка» отскакивала. Так вот где была собака, а вернее «собачка», зарыта!

Недели две разбирались с теорией, долго по тем временам, а в субботу Ильюшин вызвал Левина:

— Завтра, в воскресенье, поработаешь, а в понедельник должно быть решение.

— Но я не представляю, как...

— А это твое дело — подумать!

И, наверно, потому, что все внимание молодого инженера сосредоточилось на этой проблеме, ночью ему приснилось, как он подходит к самолету, смотрит на замок шасси и видит, что он не похож на обычный, какой-то не такой. Присмотрелся: рычаг переходит в мертвое положение и как бы заклинивает «собачку», не дает ей отскочить. Усилием воли в этот момент он заставил себя проснуться: не забыть бы! Утром пришел на работу, и оказалось, что Семенову тоже пришла в голову такая идея. Стоят вдвоем, обсуждают, увлеклись и слышат за спиной:

— О, здорово придумали!

Поворачиваются — Ильюшин. Левин попытался объяснить суть, но Ильюшин остановил:

— Молчи, я давно все понял!

К утру были готовы чертежи, а пока их делали, Ильюшин вызвал технологов, организовал параллельную работу. Изменили кинематику так, чтобы «собачка» не соскакивала. Как удалось ему догадаться насчет статики и динамики?

Но попутно возник еще один серьезный вопрос: почему это происходило на серийных машинах, а на опытной ничего подобного не было? В чем дело?

Оказалось, что на опытной машине поверхность соприкосновения с «собачкой» была плохо отшлифована, шершава, сила трения оказалась достаточной, а на серийных машинах шлифовали идеально, потому и соскакивала «собачка»...

Ильюшин в этом «собачьем вопросе» усмотрел проблему воспитания. Собрал коллектив:

— Надо составить технические требования на проектирование.

— Это как?

— Ну вот, например, шасси, — посмотрел на Левина. — Что надо сделать конструктору, чтобы спроектировать шасси?

— Взять и придумать, — ответил Левин.

— Ты вот и придумай — это не так просто!

Тогда Ильюшин написал правила конструирования, которые действуют в КБ и поныне. Он считал, что нужно четко поставить задачу, определить, какие функции должен выполнять узел или конструкция. Далее шли вопросы надежности, технологичности, веса...

«Он составил общие технологические требования, — говорил Левин. — Тогда они казались нам элементарными, а сейчас, в свете житейского опыта, стало понятно, какое большое дело — направить людей на правильный путь создания конструкции. Молодежь в институте наслушается теорий, а самостоятельно думать сложнее. Ильюшин давно, когда мы были молодежью, этим делом занимался».

...Звонят из Воронежа:

— Шасси с грохотом выпадает, самолет подсакивает, развалим самолет!

Такого тоже никогда не было. Левин объяснил Ильюшину, что это может случиться только тогда, когда неправильно пользуются пневмосистемой.

— А как мы защищены? — спросил Ильюшин.

— Вот инструкция.

— А ты твердо в ней уверен?

— На опытных машинах замечаний не было. Кроме того, отработали на стенде...

— Ну хорошо, поехали...

На У-2 прилетели в Воронеж, собрали народ, начальство. Ильюшин говорит заводскому инженеру:

— Садись, тебе будет подавать команды начальник, слушай только его. А вам, — обратился к начальнику, — вот инструкция по пользованию, вы ему каждый пункт называйте, и пусть он при вас все делает.

Убрал шасси, выпустил — все нормально.

— Какие вопросы? — спросил Ильюшин.

— Мы и так пробовали, и по-другому пробовали, — заявил военпред.

— Что значит — пробовали? — ответил Ильюшин. — У вас есть «Закон Божий»? Все. Спасибо. Толя, мы улетаем.

«Я непосредственно ему подчинялся — конструктор в общих видах, — говорит Иван Васильевич Жуков. — Его кабинет, рядом Черников, где воплощались на бумаге первые его идеи, а дальше комната, которая называлась «Общие виды», там человек 12, потом стало больше, а те стали начальниками. Он давал четкие указания сделать то-то, и никаких неясностей, никаких споров. Сказал — значит, будет сделано. А не сделаешь, воздаст, жестко спросит. Обиды не было, потому что знаешь, что заслужил. Но уж если похвалит, похвала радовала, потому что исходила от знающего человека. Скуп был и на ругань, и на похвалу».

Чаще не ругал, а переходил на «вы» и по имени-отчеству. Лицо становилось напряженным, бровь поднималась... В своем кабинете не любил работать с конструкторами: «Пойдем к тебе, тут телефоны звонят...»

Спорил и в споре смотрел на работу глазами своих сотрудников, не столько старался убедить спорящего, сколько развить вопрос, чтобы прояснились не только мысли собеседника, но и собственное представление. Любил убежденность и поощрял это качество.

«С ним споришь и забываешь, что это Ильюшин, — замечает Виктор Михайлович Шейнин. — Как-то я слишком увлекся, а он говорит:

— Ты не резонируй, ты рассуждай. Если мы что-то изменим в топливной системе, кривая так пойдет?

— Нет, не так.

— А ты рассуждай, как она пойдет! Учись говорить!

И замечания его звучали скорей по-отцовски, а не по-начальственному».

...Спорил я как-то с одним военным, и, когда ему нечего было возразить, он возмутился: «Как вы смеее так разговаривать с маршалом? Не забывайтесь!»

В кабинет к Ильюшину входили без доклада, предварительно узнав, кто у него и нет ли какого совещания...

Равно спрашивал с каждого. Сын наркома иностранных дел Михаил Литвинов работал у него в моторной группе, но, как говорят сотрудники, больше катался на лыжах в Альпах. Изобразил на чертеже петуха, вылетающего из патрубка. Ильюшин всыпал ему и пригрозил: «Отцу скажу!»

Одна подчиненная плохо справилась с работой. Переделала — ему снова не понравилось. И тут она, тихая, неглупая женщина, взорвалась при всех: «Это издевательство!» — и выскочила из комнаты. На следующий день пошла извиняться. Ильюшин сказал:

— Извиняться в тех же условиях, в каких было сказано!

Пришел в перерыв, сел на табуретку перед столом, и она произнесла:

— Сергей Владимирович, простите, пожалуйста, я была не права, ваши требования были справедливы.

— Я не злопамятен, камень за пазухой не держу, но постарайтесь, чтобы в наших служебных отношениях такого не было, — заметил Ильюшин. Не любил вертлявых и ленивых и тех, кто старался вместо работы чем-то другим заняться.

«Переведите его», — и называл, куда перевести. Он подбирал, скреплял воедино коллектив творческих единомышленников.

А работы хватало. Сколько было модификаций ДБ-3! Один из славной когорты братьев Коккинаки, а их было пять летчиков: Владимир, Константин, Александр, Валентин и Павел, причем двое погибли, Павел Константинович, рассказывал, что эти модификации даже имели свои прозвища: «Букашкой» называли ДБ-3Б, на котором Володя летал на Дальний Восток и в Америку, а ДБ-3Ф — «Эфкой».

Была машина на поплавках, ее испытывали на канале в Химках, а когда стало подмерзать, решили перегнать в Севастополь.

«Нас послали туда ее встречать, — вспоминает ветеран ОКБ рабочий Николай Алексеевич Нефедов, награжденный орденом Трудового Красного Знамени еще за организацию перелета в 1938 году. — Ждем — нету. На третий день говорят: «Назад в Москву с вещами уезжайте!»

Машина, оказывается, завалилась за Брянском. У Коккинаки кончился бензин, переключился на другие баки, а там пусто. Механик не те баки заправил. Моторы остановились, машина разбилась. Летчик и ведущий инженер не пострадали, но механик, сидевший в носу, в штурманской кабине, сломал ноги. Сам себя наказал...

«На заводе что-нибудь делаешь, — продолжает Нефедов, — не получается, вызываешь конструктора. Тот посмотрит: «Надо Сергею Владимировичу сказать. Скажи ему». А сами почему-то боялись говорить. Скажешь Ильюшину — согласится. Он часто приходил советоваться с рабочими. Я медником работал. Вся обшивка, зализы, заборники — все мое. Сложная работа и вся вручную на опытной машине. Это сейчас есть сборщики, заготовщики, а тогда мы все сами делали — и заготовки, и сборку, и нервюры, и шпангоуты. Тогда стапеля не было, мы всю машину руками собирали».

Как-то Нефедов вышел из ворот, а Ильюшин стоит с генералами:

«Николай Алексеевич, подойди сюда! — и пояснил гостям: — Это наш художник. Он оформляет нашу работу».

«Ильюшин не спешил и не стремился быть первым, — рассказывает В.М. Шейнин. — Не старался удивить мир. Самый большой самолет, самый скоростной, самый первый — это ему было чуждо. Не торопился обойти по времени своих конкурентов, а пытался сделать лучше. Потому и Коккинаки слетал в Америку на боевой машине, одной из тех, которые потом воевали».

Не любил показухи и не работал на нее, но человек был самолюбивый и, видать, не без гонора.

На туполевском бомбардировщике СБ шасси убирались довольно легко, движением одного рычага. Ильюшин узнал об этом:

«Сделаем и мы такую же систему на нашем бомбардировщике. — И добавил: — Но не так, как у Туполева».

...Неприятности продолжались. Не хватало производственных мощностей. В 1940 году нарком Шахурин и главлком Смушкевич сняли ильюшинский бомбардировщик с серии и в Москве, и в Воронеже. В Москве на заводе имени Менжинского решили сосредоточиться на серийном производстве петляковского пикировщика Пе-2, а в Воронеже — на бомбардировщике Ер-2 (ДБ-240) конструктора Ермолаева. Преимуществом Ер-2 перед ДБ-3Ф была большая скорость на высоте 6000 метров.

«Хороший самолет Ер-2, — говорил мне ветеран дальней авиации замечательный летчик полковник Владимир Васильевич Пономаренко, — Ил-4 более строгий».

Поговаривали о том, что Ер-2 лучше Ил-4, потому что В.Г. Ермолаев развелся с женой и женился на родственнице А.И. Шахурина. Трудно сказать, сыграл ли какую-то роль этот фактор, но все решают люди, и нередко главным становится не отношение к делу, а отношение между людьми.

Но это еще не все.

В октябре 1940 года решением наркома Шагурина у ОКБ отобрали производственную и лабораторную базы и передали их серийному заводу № 39 имени Менжинского. Организация разорвали. Шли разговоры о закрытии конструкторского бюро.

Перед ноябрьскими праздниками 1940 года Ильюшин добился приема у Сталина. Тот поддержал конструктора, и, казалось, дело пойдет на лад, но... «Избавь нас душе всех печалей и царский гнев, и царская любовь» — так, кажется. Порой получалось, что тот, кого Сталин поднимал и приближал, подвергался чудовишной зависти, ему чинили препятствия, старались скомпрометировать, а то и попросту уничтожить. Но тут, как говорят, пан или пропал, ибо только Сталин мог твердо и бесповоротно решить нужное государственное дело, какие в последние времена в нашем Отечестве решать стало просто некому, а если кто и брался, то его молча игнорировали.

Сталин поддержал Ильюшина, но получить свою пока еще слабую производственную базу конструкторскому бюро удалось только через полтора года, уже во время войны.

Любимое русское занятие — страдать. Чаще всего это страдание ради страдания. В ту пору страдали ради светлого будущего.

«Ил-4 в частях не освоили, — говорит М.И. Ефименко. — Нас ругали за самолет, а дело было в том, что летчики не умели летать вслепую».

«Вслепую в ГВФ летал Голованов, будущий наш главный маршал авиации, — продолжает М.И. Ефименко. — А военные летчики не умели пользоваться радиосредствами. Кто готовил пилотов? Смушкевич, Алкснис, Ратауш... Они сами летные удостоверения за три месяца получили, тогда как все летчики по три года учились. Они все, особенно Смушкевич, увлеклись истребителями. На Халхин-Голе посылали на задание сотни самолетов, а потом поняли, что это глупая тактика».

Летчики неохотно переучивались на ДБ-3Ф. Куда проще тихходный ТБ-3! Летишь не по радио, а визульно, привязавшись к местности. Трудно привыкали к слепым полетам. И шасси на ДБ-3Ф убирали только на высоте не ниже тысячи метров и сразу шли на посадку. Боялись ДБ-3Ф. Машина высотная, зенитки били уже до 7700 метров, а пилоты привыкли на землю глядеть. Финскую войну на этом проигрывали. Правда, некоторые, в частности В.А. Борог, считали, что на этой войне в ильюшинском бомбардировщике не было особой нужды — дальние самолеты, а линия Маннергейма проходила рядом...

Георгий Филиппович Байдуков вспоминал:

«В декабре 1939 года я был в Кремле на 60-лети Сталина. Выпил для храбрости и подошел к Иосифу Виссарионовичу:

«Прошу меня направить на фронт, на войну с белофиннами!»

Сталин удивился, но я его убедил и прибыл в действующую армию. Там стояли заснеженные ильюшинские ДБ-3Ф, летали они мало, и летать на них не умели».

Ил-4 (ДБ-3Ф) продолжали пока строить только на Дальнем Востоке, но весной 1941 года чуть было совсем не закрыли ОКБ Ильюшина. А когда поступил приказ восстановить производство Ил-4 на Воронежском заводе, началась война...

«7 Ноября 1940 года. Прием в Кремле, — вспоминал В.К. Коккинаки. — Выходит Сталин. Обычно Сталин подойдет, поговорит, а тут демонстративно меня обходит. Я понял, что Ворошилов изложил ему мое мнение. Потом вдруг: Ильюшина и Коккинаки надо разделить, чтобы самолеты Ильюшина испытывал не Коккинаки».

А дело уже было не только в Ил-4, но и в другом самолете Ильюшина. В ОКБ приезжал Ворошилов, посмотрел новый штурмовик и спросил о нем мнение у Коккинаки.

— Мое мнение, — сказал Владимир Константинович, — для такого самолета кроватная мастерская, которую вы дали, чтоб делать серию, не годится. Неправильное решение.

Видимо, этот ответ Ворошилов передал Сталину.

В те годы наши военные специалисты придерживались доктрины итальянского генерала Дуэ и создавали воздушные армии из сотен бомбардировщиков, прикрываемых истребителями. Маневры Красной Армии в 1935—1936 годах продемонстрировали применение авиации в глубоких военных операциях, что произвело впечатление на немцев, и они это использовали в первые годы Второй мировой войны.

«Еще со времен Тухачевского военные страдали гигантоманией, — говорит М.И. Ефименко, — и заводы строили туполевские ТБ-1, ТБ-3, ТБ-5, даже 12-моторный самолет проектировали. Тактика была: залететь в тыл противника и сбросить десант. Но в войну не это стало главным. Немцы потом писали, что мы мало уделяли внимание бомбардировочной авиации.

Алкснис ввел в авиации прусскую муштру. К самолету и назад заставляли бежать в противогазе! Летчик после перегрузок да еще с противогазом... Летчики два года боролись с Алкснисом, а он их выгонял. Он и Ильюшина в свое время выставил из НТК ВВС — Сергей Владимирович разрабатывал там нормы прочности, тактико-технические данные на самолеты, в частности по знаменитому поликарповскому У-2. Вместе с Барановым вытащил Поликарпова из тюрьмы».

Может, и не стоит упрекать Алксниса, заставлявшего летчиков бегать в противогазах, — химическое оружие представляло реальную угрозу...

...Авиаконструктор Ильюшин не принимал доктрину Дуэ о решающей роли авиации в грядущей войне. Он считал, что войну может выиграть только пехота, а авиация должна ей помочь.

Так возникла идея штурмовика.

Ильюшин задался целью решить проблему не только конструкторскую, но и стратегическую: сделать самолет, воюющий над полем боя. «Когда я работал в Научном комитете, — говорил он, — у части наших конструкторов было увлечение гигантоманией, то есть делали очень большие самолеты. Нам же было очевидно, что у авиации в тот период должна быть главная цель — совместные действия с наземными войсками. В этом я был твердо убежден. Году в 1936-м нас, конструкторов, ориентировал Центральный Комитет, что война неизбежна, и нацеливал нас на такие типы самолетов, которые работали бы над полем боя. И у меня сложилось стремление создать машину с мощным вооружением для непосредственной поддержки пехоты — штурмовик».

Летом 1936 года в беседе с летчиками-испытателями Сталин вспомнил гражданскую войну. Сильное впечатление на него произвели штурмовые удары наших самолетов по белогвардейцам в 1920 году.

— А нельзя ли создать советский самолет для ударов по наземным войскам врага? — задался вопросом Сталин.

Раньше историки приводили записку Ленина к Склянскому от 4 сентября 1919 года: в это время конный корпус генерала Мамонтова прорвал линию обороны красных и вышел в тыл Южного фронта. Ленин пишет: «(Конница при низком полете аэроплана бессильна против него).

...Не можете ли Вы ученому военному X, У, Z... заказать ответ (быстро): аэроплан против конницы? Примеры. Полет совсем низко. Примеры. Чтобы дать инструкцию на основании «науки». Ленин».

Не стоит недооценивать или преувеличивать эти слова, хотя в некоторых книгах сие преподносилось чуть ли не как начало штурмовой авиации. Однако, когда красные асы рубанули с воздуха по белой коннице, авиация свою штурмовую роль сыграла. Стали побаиваться «боевиков», как тогда называли самолеты, и таких летчиков, как Иван Ульянович Павлов, один из трех пилотов, удостоенных за гражданскую войну трех орденов Красного Знамени...

Летчики стреляли по наземным войскам из пулеметов, сбрасывали бомбы и стрелы — металлические стержни с оперением. Стрел бросали много, и при попадании они могли пробить и всадника, и лошадь. Но специально штурмовых самолетов не

строили, и низко летящему пилоту непросто было защититься от наземного огня. Еще в Первую мировую войну авиаторы подкладывали под сиденье обычную чугунную сковороду. Кое-что придумывали летчики и во Вторую мировую войну. Д.И. Чхиквишвили, летавший стрелком-радистом на Ил-4 в Головановской Авиации дальнего действия, рассказывал мне, что установил в кабине фартук из стального листа для защиты от поражения. К тому ж в Ельне он раскопал старинные рыцарские доспехи и летал в них!

Известно, что впервые защитить летчика попробовали итальянцы в 1911 году. А в 1912 году раньше всех в мире в России построили самолет БИ-КОК-2 с бронированным дном и вынесенной вперед гондолой, дававшей хороший обзор летчикам. Ставил броню на свой «Илья Муромец» И.И. Сикорский, на летающую лодку М-9 — Д.П. Григорович. В 1921 году появился самолет А.А. Пороховщикова с частично бронированной кабиной летчика. В конце Первой мировой войны немцы бронировали Ю-4, англичане — «Саламандру». Самолеты стали тяжелыми, и вскоре от них отказались. В 1916 году Д.П. Григорович построил бронированный морской истребитель М-11...

Опыт «боевиков» гражданской войны позволил в 1926 году создать в нашей стране штурмовую авиацию, но применявшиеся в ней машины были малоэффективны. В 1930 году А.Н. Туполев разработал проект штурмовика АНТ-17 (ТШБ). Испытывались самолеты ШОН и ТШ-3 С.А. Кочеригина...

«Ильюшин поставил вопрос о штурмовиках еще в НТК ВВС, очень серьезном учреждении, в то время ведавшем всем развитием авиации и военной, и гражданской, и воздухоплаванием, — рассказывал Г.Ф. Байдуков. — С тех пор я и помню Ильюшина, очень умного, всесторонне развитого человека. Он выучился летать и в одном из полетов чуть даже не убится, бровь рассек, так что он имел большую практику».

Георгий Филиппович говорил об этом с особым уважением — чувствовался неуязвимый пилот. У него у самого заметный долгий шрам наискосок на лбу...

«Я показывал на Ходынке Реввоенсовету самолеты ТШ-1 и ТШ-2, — вспоминал Байдуков. — Это были почти абсолютные штурмовики, особенно, по-моему, ТШ-1 — весь был закрыт, перископ на нем стоял, как у подводной лодки. Собрался комсостав — огромные детины в длинных шинелях. А я решил воспользоваться случаем, думаю, погоняю я вас! Набрал высоту, снизился, они побежали, я погнался. Попало мне. Конструктором одной машины был Григорович. Если я, мальчишка, знал и испытывал эти самолеты, то, конечно, не мог не знать о них Ильюшин. ТШ-1 и ТШ-2 — бипланы, очень поражаемые. По-

моему, тогда и родилась идея сделать моноплан. Много спорили, каким должен быть такой самолет. У нас уже были штурмовые части, комбриг Туржанский командовал Киевской бригадой, на Р-1 летали. Но что это были за штурмовики... Речь шла о бронированном чудовище, которое мне потом пришлось встретить на фронте, в действии».

Армии был нужен небесный, летающий броненосец.

«Со своими товарищами по работе, — вспоминал Ильюшин, — мы долгие часы провели в разборе различных вариантов... Самолет рождался в результате творческого труда огромного коллектива конструкторов, ученых и рабочих. Но, когда меня назначили начальником Главка авиационной промышленности, время и силы пришлось делить между административными и творческими делами».

ТШ-2 Григоровича не пошел, как и другие штурмовики. Тяжелый, угловатый, броня из плоских листов, скорость — всего 180 километров в час. 1934 год. Не пошел и легкий штурмовик Григоровича — ЛШ.

В 1936 году Центральный Комитет партии решил провести конкурс на лучший боевой самолет, в том числе штурмовик. Сталин предложил, чтобы конкурсный штурмовик носил кодовое название «Иванов».

— Нужно создать такой простой, надежный самолет и в таком количестве, как фамилия Иванов на Руси, — сказал Сталин.

Строили «Ивановых» конструкторы Н.Н. Поликарпов, И.Г. Нейман, П.О. Сухой. В серию эти машины не пошли. В 1936 — 1937 годах под руководством Поликарпова был создан самолет ВИТ — воздушный истребитель танков. Однако тяжелый, неудобный... В боях на Халхин-Голе роль штурмовиков исполняли модернизации поликарповского разведчика Р-5 — Р-5Ш и Р-5ССС. Последний появился и в небе Испании как самолет поддержки наземных войск, но не справился со своими задачами.

Нужен был иной самолет. А какой, конструкторы не очень-то и представляли, ибо совместить в одной машине требования поддержки наземных войск и собственной живучести пока никому не удавалось. Поэтому возникло сомнение в правильности самой идеи создания такого самолета. Появились сторонники сокращения и даже ликвидации штурмовой авиации. Все неудавшиеся штурмовики были тяжелы, скорость их не превышала 250 километров в час.

Не получались штурмовики и в технически развитом зарубежье. Американцы пытались решить проблему бронирования штурмовика еще в 20-е годы, но не смогли и стали разрабатывать пикирующий бомбардировщик. А похожий на торпеду с ту-

пым носом и острым хвостом американский штурмовик VA-19 развивал недостаточную скорость. Немецкий «Хейнкель-118» обладал еще худшими летными качествами.

Немцы рассматривали решение проблемы поддержки наземных войск по двум направлениям: штурмовик или пикирующий бомбардировщик? Но под влиянием американского опыта, да и своих промахов в создании штурмовика построили пикировщик Ю-87, который успешно начал Вторую мировую войну, взаимодействуя с танковыми колоннами и ускоряя их продвижение. Однако истребители нащупали слабые места «Юнкерса», и эффективность его снизилась. А созданный в 1939 году опытный штурмовик «Хеншель-129» потерпел катастрофу...

Идея «сам бей, а тебя сбить не должны» была не нова — новизной огромного значения было ее практическое решение русским конструктором Ильюшиным.

«Все попытки в мире были неудачны, — говорит В.А. Богор. — Будоражила мысль: как же так, неужели нельзя сделать? Но было чутье: такой самолет все-таки нужен! Если рассматривать аспекты разных войн, то всегда появлялась какая-то новая техника: катапульты, арбалеты, сабли, пики... Дошли до танков. И вот танки стали основной движущей силой войны, немцы и взяли тем, что у них много танков. И все конструкторы, все крупные умы стали думать о том, как победить танки. Чем победить? Танк на танк — вряд ли получится, и большое количество их нужно делать. А если авиация? Простой самолет не может бороться с танками. Все знали, что война будет. И на съездах говорили. К войне всегда надо быть готовым. Сколько всего перепробовал Ильюшин! И дошел до штурмовика. Чувствовал в себе силы, что пробьет и построит. Такой человек. Резкий человек. Редкий. Он слушал лекции Ивана Ульяновича Павлова: белые наступают под Свяжем, у красноармейцев сил мало, но его отряд из пяти самолетов прошел на бреющем, и белые отступили, хоть их намного больше было...

Сергей Владимирович еще в ЦАГИ, в 1931 году броню подбирал».

Разрабатывать проект он начал еще до задания Сталина.

«Мы анализировали те машины, которые уже были сделаны, — говорил Ильюшин, — и пришли к убеждению, что для того, чтобы построить хороший самолет, нужно умело сочетать вес, броню, оружие и скорость. Конечно, кого не прельщает сделать тяжелую броню, дать 20 миллиметров толщины, и почему не поставить 50-миллиметровую пушку? Но такой самолет никогда не поднимется. Поэтому надо было найти оптимальное сочетание, при котором самолет был бы эффективным, боевым, чтобы он мог защищаться. Здесь нужен был ряд условий — что-

бы скорость была приемлемой, дальность, размеры самолета. Для того чтобы иметь штурмовик надлежащего качества, который был у предшественников недостаточным хорошим, мы провели подробный анализ недостатков этих машин и приступили к созданию самолета, который впоследствии был назван Ил-2... Эта машина была нами сделана в 1937 году, собрана в 1938 году и в 1939 году испытана».

Трудно, почти невозможно одновременно работать и главным конструктором, и начальником Главка. Еще в конце 1937 года Ильюшин пишет Сталину, просит освободить от огромной административной должности. Сталин вызвал к себе. Поздоровался и спокойно сказал:

— Ну, раз назначили, значит, надо работать. Вы человек не случайный, а очень подготовленный. Если вы будете уходить, другие будут уходить, я буду уходить, кто же станет управлять государством?

«Я вынужден был тогда отступить, — вспоминал Ильюшин. — Сталин при мне разорвал заявление, подержал бумажные лоскутки над корзиной и, хитро прищурившись, посмотрел на меня, как бы спрашивая: «Ну что, бросать?» И бросил в корзину».

Но штурмовик не давал покоя. В январе 1938 года, когда самолет был уже рассчитан и спроектирован, Ильюшин пишет второе письмо:

«Тов. СТАЛИНУ И.В.

Тов. МОЛОТОВУ В.М.

Тов. ВОРОШИЛОВУ К.Е.

Тов. КАГАНОВИЧУ М.М.

Тов. ЛОКТИОНОВУ (ВВС)

Тов. СМУШКЕВИЧУ (ВВС)

При современной глубине обороны и организованности войск, огромной мощности их огня (который будет направлен на штурмовую авиацию) — штурмовая авиация будет нести очень крупные потери.

Наши типы штурмовиков, как строящиеся в серии, — ВУЛГИ, ХАИ-5 (констр. Нейман), так и опытные «Иванов» (констр. Сухой) и «Иванов» (констр. Нейман), имеют большую уязвимость, так как ни одна жизненная часть этих самолетов: экипаж, мотор, маслосистема, бензосистема и бомбы — не защищена. Это может в сильной степени понизить наступательные способности нашей штурмовой авиации.

Поэтому сегодня назрела необходимость создания *бронированного штурмовика* или, иначе говоря, *летающего танка*, у которого все жизненные части забронированы.

Сознавая потребность в таком самолете, мною в течение нескольких месяцев велась работа над разрешением этой трудной

проблемы, результатом которой явился проект бронированного самолета-штурмовика, основные летно-боевые данные которого изложены в нижеследующей таблице.

Для осуществления этого выдающегося самолета, который неизмеримо повысит наступательные способности нашей штурмовой авиации, сделав ее могущей наносить сокрушительные удары врагу без потерь или с очень малыми потерями с ее стороны, прошу освободить меня от должности Начальника Главка, поручив мне выпустить самолет на государственные испытания в ноябре 1938 г.

Задача создания бронированного штурмовика исключительно трудна и сопряжена с большим техническим риском, но я с энтузиазмом и полной уверенностью за успех берусь за это дело.

Сер. Ильюшин
27.1.1938 г.»

Не каждый решится уйти сам с такого высокого государственного поста, но Ильюшин понимал, что никто не вспомнит, что он сделал как начальник Главка, а вот то, что он в это время создал Ил-2, узнает весь мир. Сказано — сделано. Сказал: «выдающийся самолет» и сделал выдающийся самолет. Назначил срок — выполнил к сроку. Достоин уважения. Тем более в России, где не очень привыкли держать слово...

К «осуществлению этого выдающегося самолета» Ильюшин пришел зрелым, опытным конструктором. За плечами — «пробитый» в небо бомбардировщик. Был еще один самолет, на котором попробовал свои силы конструктор, и он его многому научил. Это истребитель, построенный Ильюшиным. Одномоторный ЦКБ-32 был оснащен микулинским двигателем АМ-35 мощностью 1350 лошадиных сил. Приличная скорость — 500 километров в час, потолок 10 тысяч метров, дальность 950 километров, две пушки... Чтобы достичь таких параметров, Ильюшин значительно уменьшил лобовое сопротивление, придумал новые радиаторы охлаждения мотора, расположив их на поверхности крыла. В них поступал пар, выходящий из мотора. Охлажденный на крыле, он превращался в воду, которая возвращалась в мотор. Но истребитель в серию не пошел: во-первых, военные посчитали его тяжеловатым, во-вторых, такую оригинальную систему охлаждения в бою можно было вывести из строя одной пулей. ЦКБ-32 зарубили, но опыт его создания пригодился для штурмовика...

После письма позвонил Ильюшину командующий ВВС Локтионов и сообщил об освобождении от должности. В три часа

ночи позвонил — оказывается, вопрос обсуждался на заседании Политбюро.

«Ильюшин вылетел из Главка на Ил-2», — шутили потом. Редкий случай, когда человека снимают с такой должности, а он искренне радуется.

В чем же заключалась новизна штурмовика?

«Наше конструкторское бюро заставило броню работать в корпусе самолета, сделав ее рабочим телом. До сих пор конструкторы надевали броню на каркас только с целью его защиты, — говорил Ильюшин. — А тут был спроектирован бронекорпус, заключающий в себя все жизненно важные части боевой машины — мотор, кабину экипажа, системы двигателя и т.п. Корпусу была придана обтекаемая форма. Будущий штурмовик в буквальном смысле предстояло ковать из стали. Это просто сказать, но трудно сделать».

Заместитель Ильюшина, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии Я.А. Кутепов добавляет:

«Сама по себе идея — придать броне обтекаемую форму — казалась фантастической, в то время трудно было получить даже бронеплиту правильной формы, что ж тут мечтать о сложной геометрии? Здесь проявил себя Ильюшин как стратег, умеющий выбрать направление главного удара, и как ученый, знающий, как решать проблему. Он понял, что успех принесет только пластичная броня, и сумел увлечь этой идеей металловеда С.Т. Кишкина (впоследствии академика). Тот пообещал: «Работайте над чертежами. Нужную вам броню сделаем за год».

А вскоре Кишкина вызвал начальник Главспецстали И.Ф. Тевосян и откомандировал его на Ижорский завод в Ленинград для консультаций по изготовлению бронекорпуса штурмовика. Одновременно эту работу поручили и Подольскому заводу имени Орджоникидзе.

Павел Константинович Коккинаки рассказывал, с каким трудом удалось Ильюшину убедить промышленность выпускать цельноброневые корпуса кабины. Поначалу никто не брался штамповать стальную броню. Ильюшин приехал на Подольский завод и обратился к технологам:

— Братики, докажите, что по пространственным чертежам и макету можно собирать бронекорпуса!

Он договорился с рабочими, и они сделали. Как сумел договориться, вряд ли мы теперь узнаем. Но факт — броневой корпус сделали! Ильюшин прожил на заводе несколько дней, сам консультировал сборку корпуса. Первые детали вручную выколачивали кувалдами рабочие-котельщики, которых называли «глухарями». Затем на заводе изготовили штампы и быстро освоили производство бронекорпуса.

«Вологодский мужичок!» — смеется Павел Коккинаки.

Ильюшин выдумал штурмовик и считал, что выдумал его правильно, четко и определенно. Поначалу он назывался ЦКБ-55.

В октябре 1939 года Владимир Коккинаки поднял его, сделал «коробочку» над аэродромом, посадил и, улыбаясь, показал большой палец: «Нормально!» Участникам создания штурмовика выдали премию. Новый, 1940 год встречали всем коллективом в «Национале». Ильюшин заказал зал, на двух человек приходился официант. Играл оркестр, пел Виноградов, дружно плясали «Барыню», казалось, все должно быть хорошо...

Но я хотел бы поведать вам, читатель, то, о чем рассказал мне академик Александр Александрович Микулин.

Крупный, бритоголовый, в коричневом костюме, с Золотой Звездой Героя Труда, орденскими планками, самодельно завернутыми в целлофан, и торчащей из нагрудного кармашка маленькой логарифмической линейкой. Он просветил меня, сообщив, что в 1939 году Сталин собрал у себя ведущих конструкторов моторов и дал задание сделать высотный двигатель для самолета, который мог бы достать немецкий бомбардировщик, летавший выше англичан. Премия — 500 тысяч рублей, то есть пять Сталинских премий сразу! Взялись Климов, Швецов и другие конструкторы. А перед этим Микулин и его родственник по линии Н.Е. Жуковского Борис Стечкин впервые в мире изобрели компрессор оригинальной конструкции, позволявший создать мотор для любой высоты.

«Сколько нужно? 10 тысяч метров потолок? 12 тысяч? Любой сделаю! — восклицает Микулин. — И на базе своего мощного АМ-35, который на Парижской выставке назвали «Слон», я стал делать АМ-36 и АМ-37. Тогда все строили Х-образные моторы, а я сделал по схеме У. Пишите, голуба, — диктует Александр Александрович, не выговаривая букву «л»: — Но Микулин был не только гениальным, но и дальновидным конструктором. Он понимал, что в будущей войне высотностью дело не ограничится, и понадобится мотор не только для высотных полетов, но и для полетов на низкой высоте»...

Что ж, Александр Александрович прекрасно знал, что в России коль сам себя не похвалишь, никто этого не сделает. А закопать — пожалуйста. Испытал на себе.

События в ту пору развивались так. Ему позвонил Ильюшин:

— Не можешь ли ты сделать двигатель для моего штурмовика?

— Дорогой мой, это как раз то, о чем я думаю, ты угадал мои мысли! — ответил Микулин. И стал строить не только заказан-

ный «сверху» высотный мотор, но и противоположный ему — для полетов на небольшой высоте. Своими мыслями поделился с Г.М. Маленковым, курировавшим авиацию. Но Георгий Максимилианович ответил конструктору:

— Если вы сделаете только один высотный двигатель, то вам некуда будет сверлить дырочки для орденов!

Микулин пошел к Сталину. Но и тот объяснил ему, что сейчас проблема номер один — высотность...

«Когда мы сделали АМ-38 и отвезли Ильюшину, — продолжает Микулин, — самолет показал только 350 километров в час и был забракован. Ильюшин попросил меня сделать двигатель помощней — 1200 лошадиных сил. А я сделал более полутора тысячи сил! Во всем мире двигатели еще не превышали 800 сил! Ильюшин ставит его на самолет. А высотный АМ-37 у нас отработал 50 часов, и нам говорят: давайте малую серию 37-х, чтобы поставить Туполеву!

В это время в Главке проходил годовой финансово-технический отчет, и вдруг бухгалтер заявляет:

— Товарищ Микулин, а куда это вы 860 тысяч рублей истратили, на какую опытную работу?

— Мы делали эксперименты, строили...

— А я видел на заводе, что вы сделали целый новый двигатель и отправили Ильюшину. Почему он нам не заплатил?

— Потому что этот двигатель у Ильюшина в плане не стоял, и я это делал по собственной инициативе.

Голиков, новый начальник Главка, только из академии, ни опыта, ни знаний, разразился демагогической речью о том, как конструкторы не берегут народные деньги. А через неделю по почте мне пришел выговор за внеплановую растрату».

В апреле 1940 года самолет прошел государственные испытания и стал называться БШ-2 — бронированный штурмовик.

— Микулин, твой мотор сделал чудеса! — позвонил Ильюшин.

— Я очень рад, — ответил Микулин, — потому что я за него получил выговор в приказе!

В заключении по испытаниям записали, что самолет может быть использован в ВВС КА в качестве штурмовика-бомбардировщика ближнего действия. В конструкторское бюро приезжали военные, изучали результаты испытаний, смотрели самолет. Было сделано два экземпляра машины, однако в серию не запускали. Посмотрели Смушкевич и Шахурин: дальность 600 километров — маловато, броня тонка...

«Машину в принципе забраковали, — вспоминал В.К. Коккинаки. — Она нам не нужна, потому что таких самолетов в мире никто не делает и сравнить не с чем».

С плакатов призывал лозунг: «Летать выше всех, быстрее всех, дальше всех!» Но штурмовику-то совсем не обязательно летать выше и быстрее всех, как истребителю, и дальше всех, как бомбардировщику. Штурмовику нужно совсем другое — пушки, пулеметы, реактивные снаряды, бомбы и, конечно, броня, которая позволила бы все это применить в бою. Даже в топливном баке свободное пространство было заполнено инертными газами, чтобы защитить машину от взрыва при попадании снаряда. Были случаи, когда снаряд разрывался в бензобаке, а самолет не горел. Это спасло жизнь не одному летчику...

«Война приближалась, а готовый самолет Ил-2 стоял до декабря 1940 года, — вспоминал Ильюшин. — Примерно месяцев десять упустили зря. Приходили военные, интересовались броней, а когда узнавали, что в основном ее толщина 5—6 миллиметров, ну, 12, говорили: «Какая это броня? Да она ничего держать не будет!» Но они ошибались, потому что одно дело, когда пуля пробивает броню под углом 90 градусов, а если корпус круглый да самолет летит со скоростью 120 метров в секунду, то попробуйте попасть пулей перпендикулярно поверхности брони».

Прочности замучились. Привозили броню от артиллеристов и стреляли по ней под разным углом. На полигоне сутками осыпали броневой каркас градом пуль и снарядов. Исходя из этих отстрелов и выбирали толщину брони, не везде одинаковую. Здесь убавить, там прибавить и не переутяжелить машину, ведь раньше бронированный самолет возил броню как вес, а сейчас она заменила многие элементы конструкции.

А.А. Микулин вспоминал: «Я пошел завтракать. Бежит секретарша:

— Александр Александрович, скорей, звонят из Кремля!

Я прибежал, беру трубку. Поскребышев говорит:

— Слушай, Микулин, приезжай скорей, тебе все пропуска готовы!

Около часу дня приезжаю в Кремль, сразу в кабинет Сталина. Я единственный опоздал. Там Ильюшин, Шахурин, генералы от авиации. Сталин говорит:

— Почему мне раньше никто не сказал, что не хватает мощности для такого чудо-самолета?

— А мы не думали, что можно получить такую мощность. Английские, американские моторы — 750—800 сил, — отвечает нарком Шахурин.

Сталин спрашивает у меня:

— Что это за мотор вы сделали? Какой мотор вы им дали?

— А помните, товарищ Сталин, я вам говорил, что собираюсь строить невысотный двигатель, а вы мне сказали, что он не нужен, и потому в план его не включили.

— Как же вы сумели?

— Нашлись люди, которые поддержали это дело, мы по вечерам оставались...

— А чертежи есть? — спросил Сталин.

— Откуда чертежи! Одни «белки» остались.

— Что такое «белки»?

— Это когда на кусочках белой бумаги делают набросок и выдают в цех.

— Но такого мотора у нас в плане нет, и производить его мы не сможем, — заметил Шахурин.

Возникла пауза. Тогда Сталин сказал:

— Вот что, товарищи. Я объявляю этот мотор темой номер один. И чтобы через три месяца он был в серийном производстве. Как хотите, но мотор чтоб был! — заключил Сталин.

Едем в Москву. Шахурин чернее ночи. Инструмента нет, приспособлений нет, техусловий нет, технологической разработки нет, чертежей нет — мы на пальцах все сделали! Я главный конструктор, а все КБ у нас — человек 40. На меня гром и молнии, что я позволил себе такое сделать! Куинджи, главный инженер Главка, он нам помогал, но я его не выдаю, для вида тоже шумит, а сам мне подмигивает...

Я поехал спать к себе на Николину Гору. Завод начинал работать в восемь, а мы в девять, я приезжаю в полдевятого, иду к директору Борисову, смотрю — странная обстановка. За ночь произошла полная пертурбация. Секретарша мне говорит: к нам от Сталина приехал диктатор Попов, которому подчинены нарком и мы все.

Иду к Куинджи, тот зеленого цвета: ну и наделали мы с тобой делов! Вчера прибыл вечером Георгий Михайлович Попов, первый секретарь МК, с личной запиской Сталина: «Поручаю Вам исполнение особо важного задания. Все организации и всех товарищей, связанных с его выполнением, прошу оказывать безоговорочное содействие. Сталин». На листке из блокнота.

Попов с этой бумажкой имел право взять все, что угодно, в Советском Союзе. Парень он был боевой и тогда еще не разложившийся, не ведал ничего в моторостроении, но кончал Коммерческую академию. Он сел в кабинет, приказал из неструктурных досок сделать стеллаж метров 10—12 длиной и посреди кабинета натянуть веревку. Справа на стеллаж клали деталь 37-го мотора, слева — 38-го. Нам и в голову не приходило, как похожие детали, но требовавшие разных чертежей, могут быть сделаны одинаково. Он нам процентов двадцать чертежей срезал, часть деталей 37-го мотора мы приспособили к 38-му. В наркомате решили усилить наше КБ до двухсот человек, взять с других заводов технологов, распределить инструмент...

Молотов очень нам помогал. То, что наше КБ имело такие успехи, огромная заслуга Молотова, который до войны был председателем Совета Труда и Оборона и вел все заседания Политбюро. Передайте огромный привет Вячеславу Михайловичу,— говорит Микулин, узнав, что я часто бываю у опального Молотова,— я его много лет не видел, хотел бы прийти к нему, но я привык к нему приходить с новым достижением, и у меня скоро будет кое-что, я слишком люблю и уважаю этого человека, больше, чем отца,— да он и был для нас любящим и понимающим отцом! Вячеслав Михайлович всегда видел во мне человека, который ни разу не обманул правительство, всегда делал то, что обещал, и я всегда был победителем самых трудных коллизий! Только благодаря Сталину и Молотову пошел штурмовик Ильюшина и мой 38-й мотор! Все-таки мудрые были люди, что бы ни говорили о них...»

Александр Александрович Микулин — самородок, создавший в тридцатые годы уникальные, лучшие в мире, сделанные из всего отечественного, двигатели. («Раньше говорили «мотор», а теперь «двигатель»,— пояснил мне К.К. Коккинаки.) Мне довелось не раз встречаться с А.А. Микулиным. Отношение к нему было всякое. Многие его не любили, а порой и всячески вредили, как принято у нас поступать с большими талантами. В.М. Молотов рассказывал мне, как на заседание в Кремле явился Микулин и, вывалив из карманов на стол груды железок, заявил: «Погибнет вся авиация, если мы не будем применять в клапанах соли натрия!»

Ему стали возражать, что это накладно, оставим страну без станков и так далее.

— Товарищ Сталин! — обратился Микулин.— В политике вы гений, а в технике положитесь на меня!

Сталин подвел итог обсуждению:

— Если Микулин скажет, что нужны бриллиантовые клапаны и это спасет жизнь летчикам, будем делать бриллиантовые!

Под Микулина «подкапывались», и во время войны на совещании у Сталина кто-то назвал Александра Александровича прохвостом.

— На моторе Микулина мы через Северный полюс в Америку перелетели. Моторы Микулина стоят на штурмовиках Ильюшина. Побольше бы нам таких прохвостов! — заметил Сталин.

Пока жил Сталин, Микулину была «зеленая улица», а потом его попросту «скушали». Уволили с должности генерального конструктора и не давали работы.

«Зависть съела миллиарды рублей»,— ответил мне Александр Александрович на вопрос, почему он не у дел. Так и живем.

...Коккинали испытал двухместный штурмовик, с двумя кабинами — для летчика и стрелка. Военные потребовали увеличить дальность полета, скорость и потолок, облегчить самолет и для этого убрать кабину стрелка. Сколько ни бился Ильюшин, доказывая необходимость на борту воздушного стрелка, который будет прикрывать заднюю полусферу от истребителей противника, ничего не помогало. Он писал в ЦК, а 7 ноября 1940 года сам отнес письмо на имя Сталина. В начале декабря его вызвали в Кремль.

— Товарищ Ильюшин, военные считают, что делать надо одноместный штурмовик,— сказал Сталин.

— Если бы я все время слушал военных, товарищ Сталин, я бы сделал самолет, который имел бы идеальные характеристики, но никогда бы не оторвался от земли!

Он продолжал отстаивать двухместный вариант, но армия настояла на одноместном,— он, дескать, и так защищен броней. К тому ж, если два человека, потери будут больше, а стрелка еще и учить надо.

Жизнь не раз опровергала недалекость.

Но решили строить одноместный.

Это был единственный случай, когда Ильюшин не смог победить. И все-таки штурмовик — не только конструкторский подвиг, но в нем проявилась и «пробивная» способность его создателя. Не каждый руководитель мог написать Сталину: я не согласен, не каждый мог сознательно пойти на конфликт со Сталиным. Когда надо, Ильюшин не боялся ничего. Если он считал, что прав, его ничто не могло остановить.

Сталин бросал телефонную трубку, а он ему снова звонил. Сталин ему говорил: «Что вы упорствуете? Принято решение — одноместный!» А он: «Я конструктор этого самолета, товарищ Сталин, и категорично отвечаю перед Родиной!»

Это «категорично отвечаю перед Родиной» было частым его выражением, и он говорил сотрудникам: «Мы не просто принимаем решение, а от этого решения зависят интересы государства».

Конечно, он рисковал. И когда писал Сталину: «Я не согласен с Вашим решением отстранить меня, как конструктора, от полетов...», и когда в разговоре с ним стоял на своем: «Я конструктор, и я так считаю...»

Вышел приказ: срочно запустить в серию штурмовик на Воронежском заводе, сдвиг чертежи до 20 декабря 1940 года.

«Сдали мы чертежи в одноместном варианте,— вспоминает М.И. Ефименко.— Стрелка вытащили из кабины. Туда дополнительный бензиновый бак поставили».

Заместителем главного конструктора по самолету Ильюшин назначил А.Я. Левина и сказал ему:

— Надо немедленно ехать в Воронеж. Есть решение — внедрять штурмовик.

— Сергей Владимирович, у вас есть Бугайский, тоже заместитель...

— Бугайский внедряет в Ленинграде. Я не хочу его оттуда забирать. Там на заводе такие прохиндеи, что должен сидеть человек, не отдираясь, и пока он там не выпустит самолет, я не заберу его оттуда. А тебе надо ехать в Воронеж.

— Какими правами я буду обладать? — спросил Левин.

— Очень просто, Толя. Все права, какие есть у меня, будут и у тебя.

— А я не знаю, какие у вас есть права.

— Ты не задавай вопросы, командуй, и все. Не подчиняются — заставляй. Вся конструкция будет на тебе. Хороший самолет пойдет — тебе лафа, не пойдет — с тебя и спросят.

— Когда ехать?

— Завтра.

— Завтра не могу.

— А когда можешь?

— Послезавтра.

— Ладно. Послезавтра устраивает.

— Сергей Владимирович, а если я приму решение, а вы с ним не согласны? Должен ли я у вас его утверждать?

— Ничего. Отсутствие решения хуже неправильно принятого решения. Решение принято — надо проводить.

— А если вы недовольны?

— Ну, недоволен, отменю твое решение.

— Но мне будет неудобно...

— А ты не стесняйся, я буду отменять.

— Один раз отмените, второй, третий — у меня не станет авторитета.

— Ну и что, сам виноват. А если много придется отменять, я тебя сниму и назначу другого. Иного выхода нет.

— Я предложу конструкцию, вы с ней не согласны, а считаю, что вы не правы. Что делать?

— Отстаивать свое решение, — говорит Ильющин.

— Но вы все-таки прикажете сделать по-своему. Кто потом будет виноват?

— Ты будешь виноват.

— А почему?

— Не убедил меня.

— А сколько можно убеждать?

— Семь раз. Если ты меня семь раз убеждал и не убедил — все. После этого я беру ответственность на себя.

— А если либо кое-как сделаем, либо надо срок продлить?

— В зависимости от обстоятельств надо поступать,— говорил Ильюшин.

— Обстоятельства — начальство дало срок. Не сделаем — без премии останемся или выговор получим.

— Ну и что — выговор? Сделал плохую конструкцию, всю жизнь эксплуатационники будут тебя поминать лихом, и все забудут, что ты сделал ее в срок. А опоздал, получил нагоняй от начальства, но сделал хорошую вещь — все благодарны. А то, что нагоняй получил, пойдет на общее благо.

«Так я и поехал в Воронеж,— говорит А.Я. Левин.— Конечно, он за мной следил, а не просто бросил на произвол судьбы. За всю жизнь у меня был один случай, когда я к нему пять раз ходил убеждать. Убедил. А вопрос об отмене моего решения он поставил однажды, и тут я уперся». Но об этом позже...

В конце февраля 1941 года опытный БШ-2 прошел заводские испытания, 20 марта завершились государственные испытания, но еще до их окончания, 10 марта на заводе выпустили первый серийный штурмовик. Спешили, потеряв почти год напрасну.

Запустили штурмовик и на Ленинградском заводе. Но Сталину стало известно, что сроки сдачи машин срываются, он вызвал членов Политбюро Маленкова и Жданова, наркома авиационной промышленности Шахурина, его заместителя Яковлева и директора Ленинградского завода Зальцмана. Директор стал махать перед Сталиным синькой серийного чертежа корпуса БШ-2. Чертеж был рабочим, побывал в цехах, рванный, в масляных пятнах, с многочисленными пометками, которые можно было принять за исправление ошибок: «Низкое качество чертежей и есть причина большого брака и срыва выполнения задания! И все чертежи штурмовика, товарищ Сталин, в таком состоянии! Это безобразие!»

Разгневанный Сталин позвонил Ильюшину: «За такие чертежи я привлеку вас к ответственности!»

Ильюшин попытался объяснить, что дело отнюдь не в чертежах, но Сталин слушать не стал: «Я занят, мне некогда. Передаю трубку Жданову, объясняйтесь с ним».

В тот же вечер Ильюшин отправился в Ленинград, утром был на Кировском заводе, во всем разобрался, и Зальцману досталось от Жданова...

Непросто было придумать для кабины броню из стекла — очень хрупкого материала. Исследования, проведенные под руководством профессора И.И. Китайгородского, привели к созданию стекла «БС» — бронестекла, которое было в 25 раз прочнее обычного. Но это уже в войну...

Мало построить и испытать самолет, надо его вооружить.

Стрелковое оружие было конструкции Волкова, Ярцева, Шпитального... Две пушки 23 миллиметров, два пулемета в крыле, 400—600 килограммов бомб, под крыльями — восемь реактивных снарядов.

Мощный, 1600-сильный микулинский мотор водяного охлаждения обеспечивал штурмовику скорость у земли 420 километров в час, потолок — 7500 метров и дальность полета более 630 километров.

Этой машине суждено было стать классическим образцом самолета-штурмовика, позволившим по-новому судить о штурмовой авиации.

С 1941 года штурмовик стали называть Ил-2.

«Создание Ил-2 явилось революцией не только в самолетостроении,— говорит дважды Герой Советского Союза маршал авиации Александр Николаевич Ефимов,— а и в тактике, в самой сущности штурмовых действий, идея которых, хоть и возникла еще в Первую мировую войну, чуть не была похоронена применением самолетов Р-5 ССС, И-15 бис, И-153, Су-2 и других, по существу не приспособленных для действий над полем боя. Самолет Ил-2 возродил, дал новую сущность и полнокровную жизнь штурмовой авиации».

Почему такую машину сделал Ильюшин, а не кто-нибудь другой? Один из ближайших помощников Ильюшина В.Н. Семенов отвечает: «Потому что он был военный. Он понимал, что такое бой, понимал, что пехоту надо поддержать, особенно против танков. И он был целенаправленный человек».

А как рождается самолет? С кем советуется конструктор?

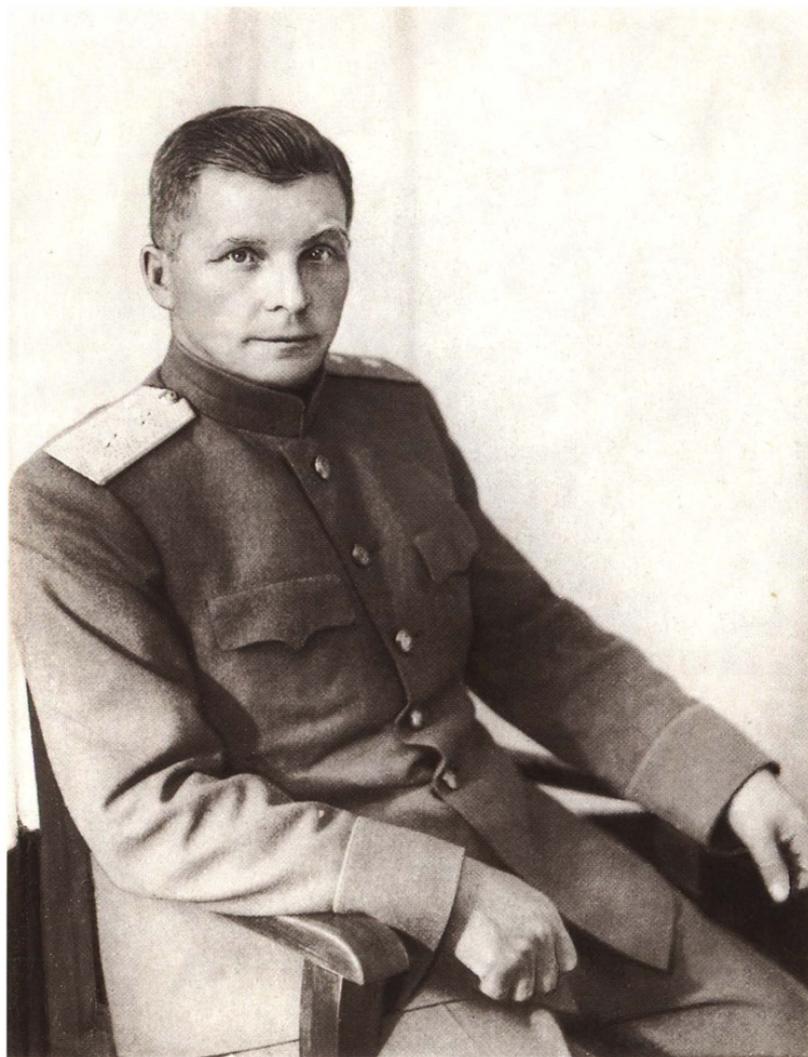
«Думаю, что Сергей Владимирович ни с кем не советовался,— говорит В.Н. Семенов.— Он знал потребности страны и под них подстраивал свое творчество. Знал: этот самолет сегодня нужен, а этот — нет».

В конструкторском бюро есть отдел общих видов. Сначала его возглавлял Черников, потом Лещинер. Ильюшин давал им задание: «Ребятки, хорошо бы сделать такой самолет! — И называл вес, размеры, скорость.— Прикиньте, что из этого получится».

Садилась рисовать аванпроект, где выражены основные мысли. К аванпроекту добавлялись весовая и летная характеристики. Подключался весь состав конструкторского бюро...

Сам Ильюшин о процессе работы конструктора рассказывал так. *«Ну что можно сказать по этому поводу? Это творческий процесс. Он как бы подразделяется на две части, так сказать.*

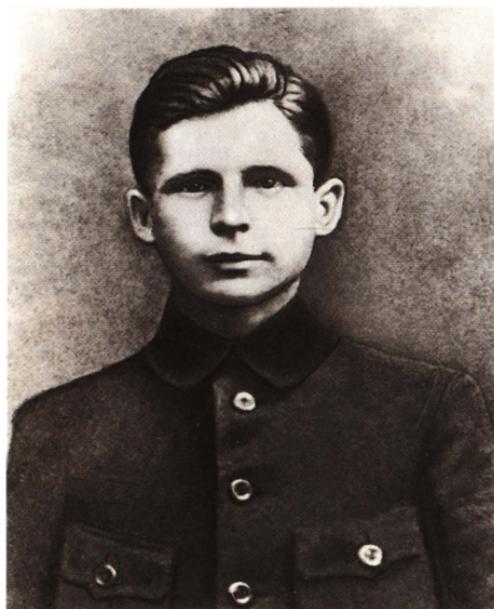
К первой части творческого процесса относятся: определение весовых данных, выбор профиля и других параметров крыла, то есть всего того, что определяет размеры и формы самолета. Это



Сер. Усманов



Сергей Ильюшин и его
друг Николай Тихонов.
Март 1914 года.



Сергею — 24.



В Ревеле. Слева направо: Сергей Ильюшин, его брат Степан, их товарищ Василий Молоков.



Участники соревнований
по планеризму.
В третьем ряду
второй слева —
С. Ильюшин.



С П. И. Бревновым.



Среди слушателей академии имени Н. Е. Жуковского (второй слева в первом ряду). 1926 г.



«1938. Тушинский аэродром. Поднимал в воздух конструкторов ОКБ», — написал на обороте этой фотографии С. Ильюшин.

Группа бюро проектирования. В центре — А. В. Советова и С. В. Ильюшин.





С. В. Ильюшин. 1942 г.



«Черная смерть» — Ил-2.

С Владимиром Коккинаки. Два друга. *Июль 1942 года.*





Возле своего «летающего танка».



Ил-4, основной самолет Авиации дальнего действия.

Вдоль строя штурмовиков Ил-2.





М. И. Калинин вручает С. В. Ильюшину первую Золотую медаль Героя Социалистического Труда. 1943 г.



С. В. Ильюшин и А. С. Яковлев. 1943 г.



Обед на «Безымянке». 28 августа 1943 года.

На полигоне с генералом А. И. Подольским. 1944 г.





Реактивный бомбардировщик Ил-28.

В Московском авиационном институте. 50-е годы.



Анастасия Васильевна,
жена С. В. Ильюшина.
1946 г.



Отсюда начался его путь.
Дилялево. 1957 г.





Приехал на родину.

моя главная задача. Бывает так, что месяцев шесть ходишь и думаешь. Начинаешь свои мысли оформлять в виде чертежа на бумаге.

А дальше — вторая часть процесса, которую можно охарактеризовать как метод последовательных приближений. Прежде чем конструировать самолет, нужно знать, каково его назначение. Схемы должны быть выбраны рационально. Прочность, жесткость, уровень напряжения — это основное для самолета. И потом — усталость. Надо, чтобы самолет не уставал в течение 30 тысяч часов. Удовлетворительность сборки и разборки. Это существенная вещь при конструировании, потому что можно придумать такую деталь, что ее будет очень трудно сделать. Дальше — нужно соблюдать противопожарные правила. Вопрос герметизации — защиты от воды, грязи. Конденсация влаги имеет очень большое значение. Нужно, чтобы профилактика была легкой.

И еще одно из первейших условий — чтобы форма отвечала аэродинамичности, чтобы в нее могло поместиться громадное количество аппаратуры. Мы сначала берем меньшие размеры, а потом, под давлением обстоятельств, начинаем раздвигаться. Ведь чем меньше машина, тем она экономичней».

Самолет начинается с веса, говорят конструкторы. Отделом весового проектирования руководил В.М. Шейнин. Ильюшин давал ему записочку — любил писать на маленьких листочках, много их осталось в его рабочем столе. На таком листочке изложена идея: вооружение, бомбы, дальность, экипаж.

Весовики подсчитывают вес безразмерного самолета. Потом размеры. Подбирается нагрузка на квадратный метр крыла: у самолета есть два основных параметра — удельная нагрузка на крыло и энерговооруженность, то есть отношение тяги к весу. Эти параметры влияют на взлетно-посадочные характеристики самолета. Когда определился вес, нагрузку на крыло и энерговооруженность Ильюшин задавал сам. Он выбирал диапазон, и в этом диапазоне аэродинамики подсчитывали взлетно-посадочные характеристики, а потом определяли, на какой скорости и высоте сможет летать самолет. Величины варьируются, подбираются. Важно знать, до какой степени риска идти. Избрана площадь крыла, но если перетяжелить самолет, его просто не будет. Считается, что хороший самолет получится тогда, когда найдено нужное соответствие двигателя и крыла, а они выбираются из весовых и аэродинамических расчетов, из взлетно-посадочных характеристик. Затем наступает очередь схемно-компоновочных характеристик. На пергаменте рисуют потребные объемы. Этим занимался Серафим Черников.

На одном листке пергаменты он чертил двигатель, радиатор,

на другом листке рисовал кресло, человека, штурвал, педали, еще на листках изображал другие объемы, потом, как мультипликатор, совмещал их, передвигал, играл ими, чтобы понять, где можно подвинуть, где ужать. Но идеи компоновки тоже принадлежат генеральному.

Работа конструкторского бюро силовых установок и его начальника Ю.М. Литвиновича заключалась в укреплении двигателя, гондолы, в управлении двигателем, топливной, масляной и противопожарной системами. Получив общий вид самолета, увязывали двигатель со всеми системами, создавая рабочие чертежи. Предстояла работа с двигателями, согласование технических данных...

Куда поместить бомбы? На бомбардировщике — в фюзеляж, а на штурмовике — в крылья. Куда залить бензин? На пассажирских самолетах в крыле герметизируют объем, ограниченный силовыми балками-лонжеронами, и туда помещают топливо. А на Ил-2 крыло полностью вооруженное, в нем бомбы, пушки, пулеметы, и топливо заливают поближе к центру тяжести, между пилотом и стрелком. Металлический бак протектировали — обтягивали резиной. При попадании осколка протектор затягивал отверстие. Позже баки стали делать фибровые и тоже обтягивали резиной.

Сколько места займет двигатель? И какой двигатель поставить — воздушного охлаждения, водяного? Поначалу считали, что на Ил-2 двигатель воздушного охлаждения будет менее уязвим при атаке противника, но он не пошел. Поставили с водяным охлаждением, и пришлось его хорошо бронировать.

На пути от бумаги до металла будет еще плазы-выкройки из фанеры...

Когда рождается самолет, один из первых трех экземпляров делается для того, чтобы его полностью разрушить по всем правилам науки. Стоит он, бедненький, в ангаре, а его нагружают и ломают, рушат, чтоб узнать, что он выдержит, на что способен. А какой обиженный, насупленный вид у него! Какая страдальческая мордочка: сколько вы меня еще будете мучить? Служит, терпит, жертвует собой, чтоб полетели в небо его будущие собратья. Пожалуй, так веками поступают и с русским народом, а он все выносит...

Для самолета строят люльку — колыбель, в которой деревянные макеты отдельных частей, и конструкторы соображают, как рассадить экипаж, разместить приборы, чтоб было удобно ими пользоваться. 20 тысяч деталей в самолете, 20 тысяч неизвестных. Сделать их все равнозначно отлично — невозможно. Чем-то придется поступиться, находя приемлемый компромисс. И ни один опытный самолет никогда не проходит гладко. В

среднем три серьезные неприятности и пять простых. Ильюшина не интересовало то, что хорошо, он обязательно спросит: а что не выходит?

Смотрит на полотно чертежа размером со стол и мгновенно схватывает: «Вот здесь проверьте. Здесь не то будет. А вот здесь, ребятушки, у вас гумно получилось. Гумно конструкция...»

И снова считают — вручную, машин не было. Вечером дал задание, а в 8 утра приходит и спрашивает: «Ну и что получилось?»

Если кто-то отошел со своего места, Ильюшин сядет на его стул, разложит все, что не так лежит, порядок наведет. Звонок в 8.30 — за пять минут все на работе. «Не то что у других конструкторов,— говорили мне ильюшинцы,— звонок — в коридоре курят. Нужно найти человека — советуют приезжать в день зарплаты».

В КБ Ильюшина нового человека поражали порядок и дисциплина, которая поначалу казалась палочной. Но зато и дополнительные карточки, и премия не десять рублей, и путевки кто куда хочет, и на самолете отвезут и привезут бесплатно. У Ильюшина так.

И вкалывали. По походке, по звуку дверей знали, что он здесь. Походка у него частая, дробная, набоечки кожаные слышны по коридору. Входит — все затихают, как мыши. Кое-кто поначалу даже вздрагивал. Авторитет, уважение. Но и напряжение. Народу мало было, все загружены. Как-то он обманул сотрудников — сделал резиновые набойки, тихонько вошел, и у всех такие неожиданно глупые физиономии...

Любил, чтоб работали. Иной раз увидит — стараются, и у него еще настроение хорошее, воскликнет: «О-хо-хо!» — и какой-нибудь анекдот расскажет, смешной, не смешной, все смеются. Разрядка.

Видел, подмечал, кто в чем одет: «Платице дорогое? Это хорошо». Сам ходил в военной форме или в идеальном костюме с жилеткой и белой рубашкой. Спортивный, поджарый, какой-то весь удельный. Монолит.

В комнатах делали зарядку, кто как умеет, конечно. Смех, шутки.

«Ребятюшки, а кто сможет отжаться?» — и раз сорок отжимался от пола.

Скажет: «Ребятюшки, я приду!» А если не скажет, то оставит фуражку. Приедет сверху, плохое настроение не показывает. Только подойдет к Черникову: «Сима, послушай, как сердце бьется!»

Редко он куда-то уезжал, к нему обычно приезжали, но, работая в сверхурочные часы, наблюдали: висит его генеральская шинель или нет? Видят, шинели нет, значит, можно немного

расслабиться, поговорить, посмеяться. Открывается дверь, и входит генерал — физиономии застыли, как в последней сцене «Ревизора»... Генерал рыдает от хохота. Подняли головы, а это Черников! Услышал шум, надел ильюшинскую шинель и вошел похожей походочкой...

Чтобы в баню пойти, вечером надо отпрашиваться. Раз отпросишься, два, а потом неудобно. Да еще скажет: «А вы не забыли, что надо работать?»

А была своя душевая. Две сотрудницы стали наблюдать за ильюшинским автомобилем, высунулись из окна, только ноги в комнате, и интересуются насчет машины. А он появился в дверях: нет, не уехал!

Как они не выпали из окна!

Ходил по подразделениям и говорил руководителям бригад: «Ты должен каждый день с утра подойти к каждому конструктору, посмотреть, что он сделал за вчерашний день, и дать задание на сегодня. Тогда этот конструктор будет у тебя работать намного эффективнее».

Сам так поступал, пока сил хватало, и КБ было маленьким. Но всю жизнь жило в нем серьезное отношение к любому вопросу — большому или малому. Не любил многословов: «Это не работники, а сибариты». И сам говорил кратко.

Зашел в бригаду крыла, столы стоят ровненько, длина одинаковая — полтора метра. А один стол выпирает, доска на нем чертежная двухметровая.

— Сережа, доску-то надо подрезать! — говорит он конструктору.

— Ну что вы, Сергей Владимирович, так удобно, черчу с удовольствием!

— Сережа, начальству возражать будешь — расти не будешь, — сказал негромко, тоненьким голоском и пошел дальше.

Особенно непросто было работать с ним аэродинамиком, поскольку сам считал себя таковым, и так оно и было. Перечить ему было трудно, но, если оказывался не прав, говорил: «Почему ты меня не доубедил?» Те, кто его изучил, знали, что он не любит, когда ему говорят: «А я вам предлагаю» или «Я вам говорю» — и избирали такую форму: «Сергей Владимирович, вы давали задание, мы проработали», — и все кончалось гладко, хотя такого задания он не давал, но было очевидно, что это надо сделать. Да он и сам иной раз скажет:

— Чтобы жить, надо быть немножечко хитрее. Даже чтоб просто жить, нельзя быть слишком наивным.

Какое самое сильное качество Ильюшина, благодаря которому он пробился? Воля? Мудрость? Народность? Желание до всего докопаться самому? Фортуна? Чья-то рука?

«К Ильюшину так просто ничто не подходит,— отвечает В.Н. Семенов.— Он был человек одержимый, умел свою цель довести до конца. И широко доводил, со всех сторон ее обступал, так что ей деваться было некуда. Он правильно сделал, что основной задачей поставил создание хорошего коллектива. Это и обеспечило ему удачу».

В нем постоянно жила мысль о будущем. И он понимал, что эту мысль можно осуществить только людьми. А люди те, которые есть, других нет, и он на них полагался, не выпирая свое превосходство и не наслаждаясь им, как некоторые начальники. Он говорил Борогу:

— Что ты, руководитель, во время обеда, как мальчишка, бежишь со всеми к столу? Не можешь подождать? А звонок, почему уходишь? Ты ведь должен задержаться, продумать, что сделал за день, и набросать план на завтра.

Он это втолковывал. Он знал дорожку к своей цели.

«Слабости — понятие относительное,— рассуждает В.Н. Семенов.— Если сравнивать генеральных конструкторов, то какая слабость у Туполева? Барство. У Лавочкина? Беспечность. Ильюшин — слишком серьезный человек, и я не знаю у него недостатков. Говорят, он был суровый человек, вроде бы у него и доброты нет.

Много лет у нас был вооруженец Виктор Александрович Федоров, умер.

— Ребятки, а вы хоть раз были на могиле, ведь там все поросло травой! Не были? Как же так?

— Надо поехать тому, кто его хорошо знал...

— Какие вы все-таки бессердечные!

Сейчас человек заболел, и никто не интересуется, что с ним, чего не было при Ильюшине. Правда, мы все были молодые, мало болели, не умирали...

Я работал со многими генеральными, тогда они назывались главными, с Лавочкиным, Туполевым, Черановским, Григоровичем, Чижевским — могу сравнивать. Ильюшин сам повсюду лез. Другие конструкторы скажут: «Это дело не мое, у тебя есть руководитель, пусть он и думает, как конструктору работать». А Ильюшин сам лез и руководителя направлял. До прокладочки изучал вопрос, почему так, а не иначе.

«Сначала нанеси фон,— говорил, — то, что окружает конструкцию. Тогда будешь видеть, в каком объеме тебе надо проектировать, а то некоторые нарисуют конструкцию, а потом оказывается, что она и не вписывается в нужный объем. Зря потеряно время». Вот почему у нас был дружный и сильный коллектив. Наши чертежи всегда признавались самыми технологичными. Ильюшин говорил: «Чертеж, даже правильно сделан-

ный, но неряшливо оформленный, — это жестокие ошибки в производстве». Во все влезал, поэтому и получались хорошие самолеты. А ведь есть конструкторские бюро, которые проектируют новый самолет, а про те, что эксплуатируются, забывают. Барахтается там второстепенный состав, доводит эти самолеты... Особенно в этом отношении был демократ, что ли, Лавочкин. Он очень хороший человек был, общительный, с ним приятно было поговорить. Пошутит, посмеется. У Ильюшина это не проходило. Где бы ты ни был, всегда чувствовал дистанцию. И по возрасту мы были на 10—15 лет моложе его, и не только... Всегда был для нас старшим товарищем. На панибратство не переходил.

Мало было таких конструкторских бюро, которые бы так тщательно доводили свои самолеты. Поэтому наши машины очень долголетние.

Может быть, Туполев более масштабно смотрел, может быть. Любил влезать в неизведанные проблемы, хотя сам же говорил, что на самолете не должно быть более одной проблемы.

Иногда достоинства перерастают в недостатки и наоборот. Зависит от условий. Ильюшин лез и в технологию, и в серийные самолеты, широко все охватывал, но это приводило к тому, что все остальные, кто в этом участвовал, не были столь инициативными. У Туполева технолог Вигдорчик — это действительно технолог. И на антоновской фирме был классный технолог, а у нас так и не получилось. Это недостаток. Все брал на себя, решал сам. И каждого конструктора заставлял думать о технологии. «Каждый конструктор должен быть технологом» — одна из заповедей Ильюшина. Технолог, мол, может найти в твоём чертеже ошибку, но новых идей от него не жди. И ни одному конструктору не давал в помощь технолога».

«У него была великая присказка,— добавляет А.В. Шапошников.— Если хочешь сделать что-то серьезное, то за восемь рабочих часов ничего не сделаешь. Все сильные люди, все великие, талантливые люди, конечно, работали по 14—16 часов. Он искренне, не ради показухи, много читал, цитировал даже Платона. Сидишь и думаешь: а я Платона и не читал. Большое самообразование, хотя крестьянско-плебейское происхождение».

Это, как говорят, штрихи к портрету. А была просто жизнь.

...За два дня до выпуска первого серийного штурмовика, 8 марта 1941 года сотрудники ОКБ невесело стояли у праздничного номера стенной газеты. Там сообщалось о решении наркома авиационной промышленности А.И. Шахурина перевести ОКБ в Воронеж. Ильюшина назначили главным конструктором Воронежского завода № 18, и весь коллектив

должен был переехать в Воронеж. Конструкторское бюро фактически закрывали. В газете была наклеена фотография строящихся домов по улице Героев Стратосферы в Воронеже, где предстояло жить ильюшинцам.

«Наше КБ хотели отправить в Воронеж из-за того, что Сергей Владимирович настоял на запуске штурмовика в серию, и Сталин дал указание запустить самолет в Воронеже»,— говорит Д.В. Лещинер.

Приказ наркома о переезде в Воронеж произвел впечатление разорвавшейся бомбы.

«Когда нас по очереди вызывали и спрашивали насчет Воронежа,— говорит В.А. Борог,— большинство наотрез отказались».

Едва ли не половина сотрудников ушла из организации. Осталось 100 человек...

Ильюшин вынужден снова обратиться к Сталину. Он написал ему, что из-за этого приказа ОКБ вообще перестанет существовать, и страна потеряет лучшую конструкторскую организацию. Если же ее невозможно сохранить, то он просил послать лишь его одного на Воронежский завод, чтобы наладить там серийное производство штурмовиков Ил-2.

«Создать трудоспособный коллектив единомышленников и энтузиастов несравненно труднее, чем самый хороший самолет»,— писал Ильюшин Сталину. Эти слова широко известны.

Ильюшин писал Сталину, что занимается новым штурмовиком, и для этого ему нужна организация. Если ехать в Воронеж, то там нужно строить не только жилье, но и помещение для КБ, цехи, опытное производство, ангары.

Против Ил-2 выступали военные. Их мнение сыграло не последнюю роль в том, что ОКБ решили закрыть и в течение месяца выселить. «Нельзя сказать, что Ильюшин был баловнем судьбы,— говорит А.С. Яковлев.— Ему все приходилось пробивать!»

...Я в гостях у Александра Сергеевича Яковлева. Смотрю то на него, то на фотографию со Сталиным, висящую на стене.

— Товарищ Яковлев, знающие люди говорят, что вы слишком много времени уделяете отделке своих самолетов, это так? — спросил тогда у него Сталин.

— Знающих людей много, а специалистов мало,— ответил Яковлев.

— Как вы сказали? Специалистов мало? Давайте поговорим,— сказал Сталин, и они пошли по аэродрому.

«Все. Сел Яковлев. Не будет его больше»,— шушукались в толпе. Но толпа осталась толпой, а Яковлев станет прославленным конструктором самолетов.

«Важно иметь свое мнение,— говорит Александр Сергеевич.— В 1940 году меня вызвал Молотов, сказал, что я включен в состав делегации для встречи с Гитлером, и спросил, как я на это смотрю. Я ответил:

— Как прикажете, Вячеслав Михайлович.

— А вы сами-то свою голову имеете?

— Спасибо за доверие.

— Это другое дело. Своим языком надо разговаривать.

Мне довелось видеть Гитлера. Что говорить, сильный противник. И если бы мы пошли не за Сталиным и Молотовым, а за такими, как Бухарин, у нас бы авиации не было. Работал в ВСНХ Ларин, его дочь стала женой Бухарина. К Ларину явилась за помощью депутация от авиационных заводов, когда они были в бедственном положении. А он сказал:

— Мы авиационную промышленность ликвидируем. Республике Советов она не нужна так же, как фабрики духов и помады.

Это еще задолго до Хрущева. Чем бы немцев встретили?

Все, от кого зависело, были против штурмовика Ильюшина, но Сталин приказал запустить его в серию».

Ильюшин стоял на своем. Он не отказывался выполнять приказ наркома, но и подчиняться не спешил. На всякий случай приготовил чемоданчик с парой белья и сухариками — понимал, что может последовать за таким отношением к нему начальства.

...В дверь позвонили. Двое в форме НКВД предложили Ильюшину быстренько собраться, посадили в машину и увезли, ничего более не сообщив.

Приехали в Кунцево.

— Если не возражаете, товарищ Ильюшин,— сказал Сталин,— поживите у меня. Здесь, надеюсь, вам никто не будет мешать работать.

«У Сталина никакой роскоши, украшений, но огромное количество книг,— рассказывал потом Ильюшин своим сотрудникам. — Все стены в книгах. Он читал по ночам по 300—500 страниц. Меня поразили его железная кровать и солдатское одеяло без пододеяльника. Мы вместе питались — щи, гречневая каша, никаких разносолов».

Ильюшин прожил у Сталина неделю.

«Конечно, за эту неделю я измучился до предела,— признался Сергей Владимирович.— Выдержать темп работы Сталина непросто».

Даже Ильюшину с его трудоспособностью непросто...

В один из этих дней Сталин привез конструктора на заседание Политбюро с участием авиационных специалистов. Гово-

рили о путях развития авиации. Выслушав разные мнения, Сталин сказал:

— А теперь послушайте, что думаем по этому поводу мы с товарищем Ильюшиным.

И высказал то, о чем долго говорили на даче...

Ильюшинское КБ осталось в Москве. Сергей Владимирович сохранил организацию и пробил Ил-2...

Вышел приказ — на заводе в Филях запустить Ил-4. Возникли срочные работы и по штурмовику. Вспоминает Д.В. Лещинер:

«Прибежал Ильюшин:

— Дима, не берут штурмовик! Обзора не хватает.

Просидели ночь, опустили нос самолета вместе с двигателем. Получили нужный обзор, и самолет завершил госиспытания».

Так Ил-2 стал «горбатым». Это прозвище сопровождало штурмовик всю войну.

«Мы и опустили двигатель, и перекомпоновали маслорадиатор, все было в таком темпе сделано! — вспоминает Ю.М. Литвинович.— Он действительно титанически много работал. В этом отношении мы могли только следовать ему, и он всегда заряжал своим оптимизмом, желанием работать. Если он приходил с новым заданием, то сам весь загорался. Это был увлекающийся человек. Но время было строгое. Провинившийся получал хорошую накачку, однако Ильюшин отходил, и если человек понимал свою ошибку, то к нему не было никакого зла.

С самого начала в КБ происходил отбор кадров ильюшинской школы — он мог даже увольнять людей, которые не справлялись. Из нашей моторной группы он уволил Геннадия Ильина за серьезные ошибки в схеме заполнения топливных баков нейтральным газом, ну и за другие нарушения. Приходит человек утром в проходную, а там на него нет пропуска. И никаких разговоров.

Он допускал, что можно что-то сделать не так, но иногда говорил:

— Вы никогда не были лицом к лицу с прокурором. А я был. И я вас от этого оберегаю.

Были случаи, когда ему приходилось отвечать перед прокурором, и он все брал на себя. Ему приходилось отбиваться и от требований военных, и мы просто любовались им — настолько он ярко и аргументированно объяснял и доказывал, что в конце концов с ним соглашались. А на следующий день говорил нам:

— Ребятюшки, я приехал на дачу, окунулся в речку, скинул с себя весь этот груз и пришел на работу свежим!

Энергия у него дай боже была! И это «ребятушки» означало, что он на нас надеется, доверяет нам.

Как он работал с другими конструкторами, скажем, с двигателями?

Конечно, его работа не чета всем теперешним бюрократическим оформлением. Столько бумаги пишется... А он едет на двигательный завод или к нему приезжали Микулин, Шевцов, Люлька, Кузнецов, и все вопросы решались в принципиальном обсуждении и очень по-товарищески.

Было ли это в силу личных отношений или большого авторитета Ильюшина? Конечно, авторитет у него был еще, когда он работал начальником Главка опытного самолетостроения, в те административные времена большой начальник — это все».

«До войны штурмовую авиацию фактически ликвидировали,— говорит С.Н. Анохин...— Сказали, что она не нужна. Летчиков ушло из авиации бог знает сколько. Когда война грянула, я на истребителе МиГ-3 штурмовал, а на нем брони не было, его даже пуля пробивала. Ильюшин создавал, мучился, ночи не спал, коллектив мучился, а он рубил, спокойно рубил, чтоб сделать лучше. А Ил-2 не порубил. Ждал».

Заводы стали выпускать серийные штурмовики. Подключили много заводов: Воронежский, Кировский в Ленинграде, Подольский, Ржевский... К началу войны изготовили 249 машин. Не все они успели поступить в летные части. В строю оказалось немногим более сотни. Если б не упустили время, могли бы успеть сделать около тысячи машин. Но так получилось.

«Конечно, виновные были сурово наказаны, — пишет А.С. Яковлев.— Но каким наказанием можно искупить ущерб, нанесенный в данном случае нашей обороне!»

Я ничего не хочу придумывать и потому привожу много свидетельств непосредственных участников, с которыми мне довелось беседовать. Говорят, лживый историк хуже фальшивомонетчика. Это относится и к писателям...

«Началась война,— вспоминает Ю.М. Литвинович.— Ильюшин собрал нас: «Теперь мы должны работать втрое больше и лучше».— Он был твердо уверен в нашей победе».

«Нас объявили на казарменном положении,— говорит А.А. Микулин.— На нашем 45-м заводе, у метро «Сталинская», поставили койки, диваны. И все, кто к нам приходил с других заводов, оставались у нас. Рядом стояли столы конструктора и технолога, один чертит, другой смотрит и сразу же составляет технологию, тут же по телефонограммам заказывали на Урале материалы, поковки... Только в России, только у нас могла быть такая феерия!»

На Воронежском заводе люди не уходили с рабочих мест даже во время воздушных налетов. Уже в августе 1941-го завод наградили орденом Ленина. Но немцы подходили к Воронежу и пришлось эвакуироваться. В дороге начался тиф. Эта страшная болезнь в 1944 году унесла из жизни конструктора Ермолаева... На эвакуированном заводе стали строить Ил-6 — это был Ил-4 с дизельными двигателями. В ту пору дизели были в моде. Они работали на солярке и сразу не вспыхивали. Дизели Чаромского стояли на танках Т-34, огромные бомбардировщики Пе-8 летали на дизелях. Однако на большой высоте эти двигатели задыхались, а порой и глохли...

«Пришел приказ эвакуировать и наш завод из Москвы в Куйбышев, — говорит А.А. Микулин. — Составили список людей, которые должны были вывезти с собой мотор и все относящееся к нему. Из стали делали ломы, выковыривали станки и через четыре-пять часов грузили их на платформы. Завод, строившийся не один десяток лет, вывезли за три дня. Прохожу по заводу — стоит громадный станок, иду назад — станка нет. Такой был энтузиазм спасти завод!

Октябрь. В Куйбышеве начались холода. С платформ станки краном спустили, кругом снег идет. Подвели электричество. Женщины, дети на деревянных ящиках под открытым небом, под снегом стоят и вытаскивают детали самого мощного в мире мотора!

Завод Ильюшина был за Волгой, мы туда посылали готовые двигатели, и штурмовики горячими улетали на фронт...

С точки зрения государственной, на что способен русский человек — ведь войну выиграли только русские! — восклицает Александр Александрович. — Ни в одной загранице не смогли бы за четыре-пять месяцев создать двигатель на серию, когда для него ничего не было!»

А в это время Ильюшин рядом, на Безымянке, создавал новый завод.

«Это было очень правильное решение, — говорил Сергей Владимирович. — Там, вблизи Куйбышева, хотели строить электростанцию, а потом все быстро переоборудовали и построили завод, который буквально решил исход войны».

«Решил исход войны». Думается, в этих словах нет преувеличения. Ил-2 стал самым массовым самолетом Великой Отечественной. Не зря по роли и значению его ставят рядом с танком Т-34 и пушкой В.Г. Грабина — тем, что спасло Отечество. К этому ряду я бы добавил нашу картошку. А в начале, безусловно, русский народ. Не толпа, не быдло, а то, что образует особую форму, — народ, о чем плохо говорить нельзя, ибо это понятие мистическое. Именно народ не растерялся, выделил из своей

среды руководителей и на заводе без крыши стал строить оружие победы. В каждую эпоху народ бывает разным...

Бывший директор завода на Безымянке А.А. Белянский вспоминает о своем Аэрограде:

«На пустыре, в стороне от железной дороги, точно в сказке, неожиданно быстро возник завод-гигант, где рождались штурмовики. Собственно, это даже был не завод, а целый авиационный комбинат, город заводов. Он состоял из самостоятельных предприятий-заводов: двух самолетостроительных, моторного, подшипникового и завода по выпуску брони...

Война торопила всех, а морозы крепчали, масло в станках застывало, лопались станины. Люди тогда раздували в самолетных цехах костры, кое-как обогревались и вновь с упорством собирали каркасы штурмовиков, продолжали клепать, варить, лить, стыковать узлы...»

Уже в декабре 1941 года Аэроград полностью подготовился к выпуску штурмовиков, меньше чем за два месяца. В мирных условиях потребовалось бы не менее двух лет.

В октябре 1941-го, когда немцы подошли к столице, Московский завод тоже перебазировали за Волгу, и в марте 1942 года первые три Ила ушли с заводского двора на фронт...

России никогда ничто легко не доставалось, но люди понимали, что там, на фронте, где шли кровопролитные бои, происходила беспримерная в истории, решающая все дуэль оружия, поединок конструкторских умов, и нужно было воплотить в броню русский талант. И все в Аэрограде с уважением и надеждой смотрели на Ильюшина — в цехах, в конструкторском бюро. Он давал указания, подписывал все чертежи, даже на каждый отдельный болт, заботился и о том, чтобы самолет не стал более тяжелым от лишнего веса краски. В нем была высокая так называемая весовая культура, и он все доводил до технической чистоплотности.

И то, что впереди были коммунисты, а молодежь вели за собой комсомолы, преступно забыть и не отметить. Сейчас, наверно, трудно представить, какой праздник был на Безымянке, какую радость испытали люди, когда узнали, что они победили во всесоюзном соревновании, и боевые летчики-гвардейцы вручили им переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. Знамя присуждалось им 26 раз, и по решению правительства оставлено заводу на вечное хранение. Это была высшая награда военного времени для трудовых коллективов. А ведь штурмовик строили в основном девушки, вдовы погибших, мальчишки-ремесленники. Какими глазами смотрели они на сталинских соколов, вручавших знамя!..

«Шесть или семь ведущих инженеров во главе с Бугайским

поехали налаживать производство Ил-2 в Нижний Тагил,— вспоминает Е.С. Черников.— Перед войной в тайге, километрах в пятнадцати от города построили Уралвагонзавод. Ползавода занял Ленинградский авиационный завод, другую половину — Харьковский тракторный. Одна половина завода делала Ил-2, другая — танки Т-34. Мы уехали из Москвы 26 сентября, приехали в Тагил недели через три глубокой осенью. Нас поселили в тайге, километрах в пяти от завода. Я сунулся в кусты, а там на виду огромные белые грибы!

Рабочий день продолжался 14 часов. Отец иногда не приходил. Через месяц нам дали квартиру в городе, в наспех построенном двухэтажном доме из деревянных брусьев».

А по улицам в снежной пыли носились выкрашенные белой краской танки Т-34 — город с деревянными домишками вокруг озера и был испытательным полигоном. А над ними в небе ревели штурмовики Ил-2. Эта грозная, потрясающая картина с наземными и летающими танками, равных которым не было в мире, в ту первую военную зиму стала великим символом грядущей победы. Это сделал народ, страна, которая по расчетам всех, и друзей, и врагов, должна была проиграть войну. Немцы ходили по подмосковным платформам. Русские готовили им могилу.

У поэтессы Ларисы Васильевой, отец которой Николай Алексеевич Кучеренко был одним из конструкторов танка Т-34, есть строки:

*Какие-то строгие тайны
из дому отца увели,
а вскоре по улицам танки
гудящей волной поползли.*

И вроде ничего особенного, а дрожь бежит по спине, когда читаешь:

*По длинным людским коридорам
шли новые танки страны.*

Эпоха — и гордость, и нежность, и слеза наворачивается. Земля и небо пошли на захватчиков...

«30 декабря в Куйбышеве Калинин вручал нам награды,— говорит В.Н. Семенов,— а в феврале 1942-го наша первая группа вернулась в Москву, а кое-кто, в том числе и я, раньше — чтобы восстановить производство Ил-4. В апреле вернулись все. С продуктами было туго, хотя нас и снабжали, но жили голодно. Сергей Владимирович под Куйбышевом стрелял из ружья дроф, привозил и нас кормил. Дрофа — как гусь».

«В Куйбышеве,— вспоминает И.И. Жуков,— был начальник аэродрома полковник Шустов, ему принадлежит такое начинание: охота с самолета. Там степи необозримые, много волков и

лис. У-2 — двухместный, горячего сколько хочешь, бери ружье и стреляй. Потом на санях собирали. Муку давали за них».

«Когда я на товарном поезде в 40-градусный мороз собирался ехать из Куйбышева в Бугуруслан за женой,— говорит Д.В. Лещинер,— Сергей Владимирович сам меня снарядил в свои летные унты, меховой костюм. Собираюсь уходить, чувствую, что-то у меня туго за пазухой. Лезу в карман — пачка вот таких сотен! Что, зачем?»

«Не разговаривай. Купи, что надо».

Я уезжал из Москвы 17 октября, когда паника была, а вернулся 29 января с брюшным тифом, температурой 40, почти вне сознания. Ильюшин говорит моему брату, он тоже здесь работал: «Я его в больницу не отдам. Он там умрет. Пусть дома лежит».

Месяц я пролежал с температурой, Ильюшин снял брата с работы, усадил возле меня и сам каждые два-три дня приходил, приносил лекарства. Я хотел вернуть ему долг, а он на меня набросился:

«Ты у меня денег не брал!»

А некоторые говорят, что он был жадный».

Вспоминает Е.С. Черников: «Отец заболел, операцию делали в войну. Ильюшин приехал, поговорили, уехал, оставил конверт. Открыли — там деньги и записка: «Сима, на лечение».

«Во время войны мы испытывали новые пушки, — говорит С.А. Певзнер. — Нам выдавали талоны на питание, три нормы — первая, третья и пятая. Пушкари сумели забрать все пять нормы, самые лучшие, летные. Когда я приехал на испытания со своими ребятами, нам досталась самая слабая норма. И хочется сказать Ильюшину, и неудобно жаловаться на то, что тебя касается.

— Ты хочешь еще что-то сказать, так говори!

— Сергей Владимирович, не хотелось бы, но рабочий класс давит!

— Это как же?

Поднимает трубку, звонит нашему наркому Шахурину, главному инженеру ВВС Маркову. Все исправили, конечно.

Он умел создать такой климат, так воспитать людей, что думали не о зарплате, а о том, как выполнить задание.

В Куйбышеве нас было около 60 человек. В райисполкоме давали талоны на подселение к местным жильцам. Дали нам с товарищем адрес на две семьи. Пришли, а там уже живет работник НКВД, и нас не пускают. Дали нам другой адрес, мы и смотреть не пошли, угол так угол, временно, какая разница. Но нам подсказали: идите и сразу прописывайтесь, а то придет другой завод, займут. Кто опередил, тот и вселился. А в эту ночь пришел поезд с какими-то деталями, пришлось разгру-

жать. Мы не пошли по адресу, а один наш товарищ пошел. В перечне адресов у него и наш адрес оказался. И он пожаловался Ильюшину, что мы отбили у него квартиру. Ильюшин нас вызвал: «Как же вы?»

А у него, если сложилось мнение, слова не скажешь. Прошло две недели, и мне говорят: «Знаешь, почему тебя не наградили? Из-за этой комнаты».

«Мы работаем не за награды, мы работаем ради страны, ради нашей победы»,— ответил я. А вскоре первая партия уезжала в Москву. Шу-шу-шу — все хотят ехать. И он назвал тех, кому возвращаться, в том числе и меня. Значит, почувствовал, что мы не могли так поступить. А тот, что на нас пожаловался, когда вернулся, поехал представителем в Англию по блату, хотя Ильюшин его не отпускал, но, когда приехал, он его не взял...

Вернулись из Куйбышева, я жил в Новогирееве в тяжелых условиях. Движения не было. Ночевали на заводе. Потом нам выделили квартиры на Фрунзенской набережной, а мне не досталось.

А через некоторое время было так. Сейчас и представить невозможно, чтобы генеральный подошел к чертежной доске и сказал инженеру:

«Сема, ты согласен получить комнату на Чистых Прудах?»
«Еще бы!»

Он всегда сам знал, кто в чем нуждается».

Этот человек крепко держал дело в руках — от самолета до распределения картошки среди сотрудников. С утра до вечера голодные...

В войну режим работы ОКБ был такой: в 8 утра начинали, в 23, а то и в 23.30 заканчивали. Перерывы — час на обед и полчаса на ужин. Те, что были послабей, немногие, уходили в половине десятого. Им завидовали: на полтора, а то и на два часа раньше уходят! Так каждый день, кроме субботы. В субботу работали до 17 часов. В воскресенье выходной. Ильюшин организовал по карточкам завтрак, обед и ужин. А после работы получали по кусочку омлета — за счет ОРСа. По талонам выдавали табак. Председатель цехкома изображает талоны, штампик ставит на них». Сколько наших поколений радостно держало в руках всевозможные талоны и карточки!

«Филичевый табак получали,— говорит И.В. Жуков.— Моршанская махорка — для армии, там такие коряги, газету крутим, бумаги папиросной нет. Были разные описания, свистнули их, искурили».

Часов в десять вечера Ильюшин появлялся в отделе общих видов: «Ну, ребяташки, покурим!»

Сам не курил, но приносил из своего сейфа маленькие пачечки «Казбека»: «Тебе, тебе, тебе...» Знал всех, кто курит.

А потом запретил курить. Как-то по привычке говорит свое «ну, ребяташки, покурим!», идет в кабинет за папиросами, смущенно возвращается: «Простите, я забыл, что запретил курить!»

Зашел Коккинаки, который и курил повсюду, и вообще вел себя везде, как дома.

«Володя, смотри, какой хороший воздух у нас, когда курить перестали!» — говорит ему Ильюшин.

«Вот если б ты еще и есть отучил, тогда б воздух еще чище стал!» — отвечает Коккинаки.

Первую военную зиму жили на работе, спали под столами. Семьи в эвакуации. Домой в холодную комнату не тянуло. А на следующую зиму, в 1943-м, вернулись семьи. Нужно дрова на санях привезти, распилить, расколоть. Люди после работы в час ночи приходили домой, на ногах не держались. Ильюшин нашел решение. Дрова заготавливали и пилили централизованно на предприятии. Каждый приходил из дому с рюкзаком, и ему в рюкзак клали столько дров, сколько нужно на один день. Пилили сами, но имелась циркулярная пила. Сами кололи — приятно было встряхнуться после целого дня сидения. И никаких дополнительных людей не надо.

«Каждый день принести дневную порцию ничего не стоило, и транспорта не нужно. Получили райскую жизнь с отоплением», — говорили ильюшинцы.

Ильюшин думал, как сделать так, чтобы люди максимум времени и способностей отдавали работе.

«Занялся упрощением чертежного хозяйства, — вспоминает Левин. — Сейчас этому не очень придают значение. Чертим много лишнего. Он где-то достал американские материалы, собрал руководителей:

— Мало выполнить чертеж. Надо вычертить с минимальными затратами. Например, круглая деталь. Привыкли рисовать две проекции. А зачем? Одну! Это же элементарно понятно. Зачем рисуем заклепки, болты, гайки? Это же варварство, ведь они стандартные!

— Мне на всю жизнь запомнилось, какой это лишний труд, — продолжает Левин. — Когда для серии выпускали чертежи ДБ-3, три лучшие копировщицы ОКБ трое суток наносили на кальку общий вид центроплана, чертили эти гачки — труд, который никому не нужен, но считавшийся нормальным. Вот тогда Сергей Владимирович и повел с этим борьбу. Он придумал нумерацию:

— Зачем писать нули? Столько лишних нулей! Значащие цифры и пишите.

Потом стандартизаторы нас взяли за горло, и вот сейчас сидим и рисуем нули в номерах чертежей.

Он был жестким по характеру, но не ругался, действовал спокойно, без шума. Знал у каждого слабое место, умел так поддеть, чтоб у тебя самого возникло желание сделать то, что нужно:

— Ты столько лет проработал и не можешь сделать? Что, мне тебя отругать, что ли? Да не хочу я тебя ругать, ты сам должен понимать...

Другому говорил иные слова, знал, например, что премия на него больше действует. Без шума умел заставить людей подчиниться. С ним не было разговоров — а что за это будет, какая премия...

«Надо сделать. А об остальном я буду думать. Сумею — чего-нибудь подкину, а не сумею — так пройдет».

«Людам надо обязательно помогать,— говорил он,— но до того предела, пока мы не входим в зону уголовного кодекса. Вы должны четко знать границы. С уголовным кодексом шутить нельзя. Лишний раз подумайте».

А в войну были всякие ловчицы...

Ильюшин стал называться генеральным конструктором, а начальником ОКБ он назначил Борога. От техники ему пришлось немного отойти, но все конкретные вопросы решал он. Ему доверяли психологически. Скажем, работу до этого места делает один, а дальше другой. Где провести границу? Каждый старается ее отодвинуть от себя. Ильюшин скажет: вот так! И разговоры окончены.

Я ему многим обязан и считаю, что все заслуги, которые на нас навешаны, это его заслуги».

«В ОКБ он принимал резкие меры,— говорит В.А. Борог.— Были инакомыслящие люди, с которыми он не мог найти контакт. Он одно, те — другое.

Был один сотрудник — обижал, оскорблял, ни с кем не считался. Ильюшин собрал начальников бригад, поговорил в его присутствии. А тот:

— Сергей Владимирович, я ручаюсь головой!

— А сколько твоя голова стоит? Я предлагаю тебе два выхода из этого положения: ты подаешь заявление об уходе или я тебя увольняю!

— Но сгоряча не выгонял,— продолжает Борог.— Раза три у меня с ним были серьезные стычки, я даже принес ему заявление — прошу меня уволить. Но я уж поработал порядочно.

— Ладно,— положил он заявление,— подпишу.— Я ушел. Через полчаса вызывает по какому-то вопросу: — Как там дела идут? — Я ответил. И не стал спрашивать, подписал он, не подписал мое заявление. Я остыл, он остыл.

Взгреет, а через час звонит, как не бывало. Вызывает как-то к себе:

— Сколько весит хвостовая часть Ил-2? — А у него телефонная трубка лежит — видно, кто-то спрашивает.

— Не помню.

— Как же ты не помнишь?

— Сейчас сбегаю, посмотрю в журнале.

— Ну ладно, иди.

Через три дня всем премии дают, а мне нет. Спрашиваю, почему.

— А Ильюшин сам вас вычеркнул. Попросил списки и вычеркнул. — А я уж и забыл, что не сказал ему вес хвоста. Встречаемся, он спрашивает:

— Ну как, теперь-то ты вес знаешь?

— Конечно, знаю.

— Ну ладно.

Получаю следующую премию — двойная. Зла не держал. Но и не забывал. В принципе ко всем деловым людям относился хорошо. Но и не баловал. Требовал — значит, нужно. А нужно — делали.

Помню, слетал Коккинаки, говорит: «Не годится оперенье. Не справляется машина. Процентом пять — десять площади надо прибавить».

Вызывает Ильюшин. Я ему говорю: «Я же не занимался опереньем!»

«Знаю. Но тот, кто занимался, болен. Надо организовать работу, два дня тебе, суббота и воскресенье, чтоб в понедельник было готово».

«Мне надо разобраться».

«Увеличить площадь — вот и все задание».

В субботу я вызвал оперенцев, заказал плаз, и сразу стали рисовать на фанере увеличенные контуры старого оперенья.

К вечеру сдал плаз и листочек с исправлениями. Утром вызывает:

«Ну как работа?»

«Идет».

«Ну и что?»

«Завтра будет готово».

Никакой реакции. Сделали. Сроки давал такие жесткие, что только поворачивайся.

Запомнилось в нем волевое, твердое, решительное. Он был из тех руководителей, что глубоко лезли в техническую проблему. Не руководитель-менеджер, а руководитель-техник. Особенно до войны, в войну и сразу после войны. То ли он еще молод был, и народу мало... Каждую линию, которую проводил

инженер, он знал. Когда нас 500 человек стало, тогда уж... Ставку делал на молодежь. Но не на всякую, а из которой что-то получится. Следил за молодежью, выделял. Правильный, редкий человек».

Было у него совещание. Начальник испытаний опоздал: «Разрешите?»

«Нет, ты опоздал на три минуты, значит, тебя не интересует эта проблема, иди, занимайся своим делом».

Левин ходил небритый. Ильюшин ему говорит: «Толя, у тебя что, денег нет побриться?»

Один раз «отбрил» одного, все стали бриты на всю жизнь. Вызывает — бровь разбитая поднята — значит, не в настроении...

Что выделяло Ильюшина, отличало его от других конструкторов?

К. Коккинаки:

— Думаю, принципиальность. Глубокая принципиальность в технических обоснованиях. Он непоколебимо был убежден в том, что давал. Правильно, Сережа?

С. Анохин:

— Правильно. Он теоретик, он крупный ученый! Не просто конструктор, знающий теорию, он ученый!

Мозаика. Из нее образ.

...Ильюшинский штурмовик шел на бреющем полете, именно шел, потому что его огневые точки работали попеременно, и он надвигался огненными лапами, снопами огня на вражескую пехоту и танки. Он шел и казался черным, хотя сверху был зеленым, а снизу голубым. Перебирая столбами огня поле боя, он огнем шагал по земле. Черный на фоне неба, он увеличивался мгновенно и беспощадно. «Черная смерть» — называли его немцы. «Летающий танк», «самолет-солдат» — окрестили наши. И еще — «горбатый». И вроде бы не столько из-за профиля, а потому, что как труженик добывал результат своим горбом. «Горбатый» — потому что войну вынес на своих плечах», — говорят летчики.

Но сколько ни смотрю на Ил-2, не могу уловить, в чем его внешняя горбатость. Правда, я с детства заметил, что у меня несколько иное представление об очертании предметов, нежели у моих сверстников. Со временем возникло недоверие к некоторым постулатам и особенно к русским пословицам, поговоркам, я не раз убеждался не только в их неправомерности, а порой и глупости. Впрочем, они рассчитаны на национальный характер. Но и драгоценного немало в метких изречениях, как и гениальных людей среди русского народа...

Ил-2 впервые появился на фронте в начале июля 1941 года под Оршей, Смоленском и Ельней. А в декабре, во время Московской битвы, три авиационных штурмовых полка стали гвардейскими. Летчик Григорий Светличный во время атаки вражеской колонны, рвущейся к Москве, был ранен осколком зенитного снаряда, пытался дотянуть до аэродрома, но пришлось сесть прямо на улице Горького.

Немного было «горбатых» в небе 1941-го, но они сразу стали проявлять себя. Генеральный конструктор и тогда заместитель наркома А.С. Яковлев вспоминает:

«19 августа 1941 года Сталин вызвал к себе наркома Шахурина, Ильюшина, главкома ВВС Жигарева, его заместителя Петрова и меня. Встретил нас посреди комнаты и, прежде чем объяснить, зачем вызвал, обратился к Ильюшину:

— На ваших самолетах хорошо воюют. Известно ли вам об этом? Летчики особенно хвалят штурмовик Ил-2. Какую вам дали премию за Ил-2? (Речь шла о первых Сталинских премиях, которые присуждались в марте 1941 года.)

Ильюшин ответил, что получил премию второй степени и очень благодарен правительству за это.

— Чего же благодарны? — сказал Сталин.— За эту машину вы заслуживаете премии первой степени.

И, обращаясь к Шахурину, сказал:

— Нужно дать Ильюшину премию первой степени».

Это был едва ли не единственный случай, когда за одну и ту же работу автор был удостоен подряд двух Сталинских (потом их почему-то стали называть Государственными) премий...

Полученные Сталинские премии Ильюшин отдавал в Фонд обороны. Так поступали патриоты — от больших людей до миллионов никому не известных. Моя мама отнесла облигации займов...

В ту пору наш народ любил свою Родину и свою авиацию. Пчеловод, председатель колхоза из Куйбышевской области Иван Болотин за 225 тысяч рублей купил штурмовик.

— Хочется мне сегодня, товарищи дорогие, вспомнить наших предков Козьму Минина и Дмитрия Пожарского,— сказал по этому поводу Болотин.— Это они показали нам пример, отдали свое имущество на снаряжение русской рати.

Пчеловод впервые увидел настоящий самолет, когда купил его, и попросился слетать на месте стрелка.

— Если решать формально,— сказал летчик,— то нельзя. А если не формально, самолет-то ваш, вы хозяин, владелец транспортного средства,— и прокатил Болотина.

— Машина — первый сорт,— сказал он летчику,— так что купили мы в аккурат то, что нужно.

Штурмовик «Иван Болотин» сказал свое слово на Курской дуге и на других фронтах... Много самолетов было построено на средства рабочих, колхозников, писателей, артистов, даже детей...

Газеты публиковали письма Сталину и его ответы. Ильюшин внес деньги на строительство авиасоединения «Москва». А вот и ответ:

АВИАКОНСТРУКТОРУ ТОВ. ИЛЬЮШИНУ С.В.

Благодарю Вас, Сергей Владимирович, за заботу о воздушных силах Красной Армии.

Примите мой привет и благодарность Красной Армии.

И. СТАЛИН.

Были отмечены орденами и медалями отличившиеся сотрудники конструкторского бюро. 5 декабря 1941 года куйбышевская газета «Волжская коммуна» сообщила о награждении создателей новой боевой машины. А на следующий день начался разгром немцев под Москвой.

«Но в Указе о награждении создателей самолета Ил-2 вы не найдете фамилии главного конструктора мотора, — говорит А.А. Микулин. — Когда мои сотрудники позвонили в наркомат и спросили, в чем дело, им ответили: «Машинистка пропустила!» Эта ошибка машинистки не исправлена до сих пор, так же, как и не снят с меня строгий выговор за перерасход средств, которые пошли на внеплановый двигатель для штурмовика Ил-2. А он оказался самым нужным. Оригинально! — смеется академик Микулин. — Это была месть наркомата за то, что я сделал мотор, который они «зарезали».

Микулина не любили еще и за то, что он, указывая пальцем на неугодного чиновника, мог заявить: «Товарищ Сталин, этот мне мешает работать!»

После таких слов «этот» больше не мешал Микулину, как, впрочем, и никому уже не мешал...

«А потом я еще построил двигатель АМ-42 для Ил-10, в поддоне клапана. Оказалось, что этот двигатель вообще творил чудеса! А мне говорили, что, пока они живы, не пустят его в серийное производство», — добавляет Микулин.

Да и сам-то Ильюшин, оказывается, не так-то просто получил первую звезду Героя Социалистического Труда. Вот что говорит А.С. Яковлев:

«...Не любивший его наш нарком, даже после того как штурмовики Ил-2 прекрасно себя зарекомендовали на фронте, не торопился с представлением Ильюшина к званию Героя Социалистического Труда. И этой высокой, вполне заслуженной награды, своей первой Золотой Звезды, Сергей Владимирович

был удостоен помимо и неожиданно для наркома по непосредственному указанию Сталина».

Читаю грамоту Президиума Верховного Совета СССР от 25 ноября 1941 года:

«За Ваши исключительные заслуги перед государством в области создания новых типов боевых самолетов...»

«Часто меня вызывали в Кремль, в том числе и поздним вечером,— вспоминал Ильюшин.— Москва тогда была полностью затемнена, добраться до Кремля было нелегко. И от вызова до моего появления в ГКО проходило более часа. Это заметил И.В. Сталин, и нарком Шахурин получил распоряжение: «Переведите Ильюшина ближе к Кремлю и дайте машину!»»

В тот же день Сергея Владимировича поселили в гостинице «Москва»...

Что же все-таки движет человеком? Тщеславие? Желание сделать карьеру? Может быть, и это. Иначе как бы ты ни был одарен от природы, ничего из тебя не выйдет. Но, однако, нужно еще любить свое Отечество, чтобы не только ты, а твоя страна была первой. Для конструктора это важно. Тем более для авиационного. Тем более в ту эпоху.

Человек, не получивший Государственную премию, тоже может быть счастливым человеком, если его не выдвигали на эту премию и он о ней не беспокоился. Но когда поощряют творца, он творит еще лучше. А коли возвысят бездаря... Подними на вилы дерьмо, оно потечет. Да и награды не к пиджаку даются, а к совести. Так повелось, что награда присуждалась не только потому, что ты действительно герой, но и чтобы подчеркнуть, что именно это нужно считать героизмом и поощрять именно это. «Вперед за орденами!» — было шутливым кличем не одного поколения.

Однако летчиком нельзя стать по благу — разобьешься...

И у авиаторов не было погони за наградами, а было даже внешнее пренебрежение к «побрякушкам»...

Летчики Великой Отечественной... Красивые, волевые, воистину мужские лица. Мальчишки казались намного старше своих лет.

В первые дни войны ворошиловградские курсанты, освоив бомбардировщик СБ, рвутся на фронт. Кого поздоровей уже взяли в сформированные бомбардировочные полки.

«Я же не отличался ни внешним видом, ни мощью,— вспоминает Главком ВВС маршал авиации Александр Николаевич Ефимов.— Осталось нас несколько человек, ожидали своего часа».

И вот в Ворошиловграде появился Ил-2. Авиаторы есть авиаторы, все незнакомое привлекает, бросились к самолету.

Возник молодой пилот, чуть постарше курсантов. Они слышали, что есть такой самолет, но никогда не видели. Летчик куда-то перегонял машину, его обступили, и он стал рассказывать про штурмовик. Никогда не видели курсанты, чтобы весь корпус был из брони — металлической и стеклянной. А летчик, чтобы окончательно добить «салаг», вытащил наган — и по самолету! Пуля взвизгнула, и только малая отметина осталась на кабине. Вот это да, вот бы полетать на таком самолете, вот бы повоевать! Тогда так думали. «Хищный нос, могучие плечи, лавина огня, заключенная в бомболюках, патронных ящиках пушек и пулеметов, в зарядах реактивных снарядов. Он впечатлял не только своей воинственной внешностью, но и солидностью, такой, можно сказать, монументальной прочностью. Особенно импонировала нам кабина, закованная в прозрачную и стальную броню. После того как усядешься в такую кабину, закроешься сверху бронированным колпаком, чувствуешь себя zagrożенным от всех опасностей... Ил-2 всем своим существом располагал к бою, звал в атаку», — говорит А.Н. Ефимов.

Штурмовик улетел, а курсантов вскоре эвакуировали в Уральск, и 16 из них стали переучивать на Ил-2. Учебных машин не было, и приходилось тренироваться на одноместном боевом.

Самолет освоили, приехала государственная комиссия принимать зачет: полет в зону и два полета по кругу. Ефимов слетал в зону, а на первом полете по кругу, когда высоты было метров 50, отказал мотор. Пришлось садиться прямо перед собой в степи. Плюхнулся, сшиб стог сена, разбил брѳь. Почти как в свое время у Ильюшина. Вылез на плоскость, снял шлемофон, кровь бежит по лицу. А уже навстречу мчится «Виллис», и в нем стоит начальник училища Кравцов.

— Ну как, сынок, еще летать будешь? — спрашивает.

— Конечно, буду!

— А на фронт хочешь?

— Хочу!

Приехали на старт, замазали йодом ссадину, и через час курсант Ефимов сделал еще полет по кругу, чем и завершил свое обучение. На следующий день — запасной полк, и очень скоро — на фронт...

На аэродром на По-2 прилетел Ильюшин. Он не раз бывал на фронте, беседовал с летчиками. Сохранились кинокадры военного времени: конструктор вылезает из кабины на плоскость своего штурмовика. Зима, заснеженный аэродром. Ильюшин в летной куртке, шапке. Спрыгивая с крыла на снег, он слегка морщится и что-то говорит. Наверно, то, что в таких случаях скажут большинство русских мужиков, — и взмах рукой. Он так

ни разу и не летал на своем Ил-2. Сталин запретил, да и правильно сделал — кто-кто, а Сталин понимал роль и значение личности.

И вот сейчас он идет по зимнему аэродрому. Летчики обступили его. Хвалили машину, но и критику высказывали. Ильюшин ничего не записывал, сразу отвечал.

«Обаятельный человек,— говорит А.Н. Ефимов,— с ним легко разговаривать, настолько быстро располагал к себе, что ему выскажешь то, что другому не скажешь или скажешь не так. Никогда не говорил: «Я решил!», а соберет нас, летчиков, вокруг себя, и, смотришь, уже придумали какое-то новшество.

Русак, типичный русак, голос своеобразный, речь литературная, но не как в Москве говорят. Он не просто слушал, но и давал полезные советы по использованию самолета в бою. Нас поразило, как хорошо он знает тактику штурмовиков, будто воевал с нами «крыло в крыло», в одном боевом порядке. Видимо, поэтому самолеты Ил-2 стали основными крыльями штурмовой авиации».

Много значило и то, что конструктор — сам летчик. Он владел летным лексиконом, быстро находил общий язык с пилотами.

С фронта в ильюшинское КБ все чаще стали приходиться вести о том, что штурмовики несут потери не столько от наземного, сколько от воздушного противника. «Мессершмитты» подходили сзади и спокойно атаковали Ил-2. Страшно, когда четыре «мессера» полчаса безнаказанно колотят Ил... Немцы знаками спрашивали наших летчиков:

— Ты один? — и пальцами показывали «0».

Защищаясь, штурмовики становились в круг, образуя так называемую карусель, прикрывая огнем хвост впереди летящего самолета. Немцам часто удавалось нарушить этот порядок. Они подходили к штурмовику сзади или сбоку и открывали огонь по менее толстой бортовой броне. Иногда наши для обмана и устрашения противника устанавливали в хвостовой части деревянный макет пулемета. Некоторые пробовали установить в хвостовом обтекателе настоящий пулемет — он стрелял не прицельно, но все же отпугивал. В иных полках, как умели, стали оборудовать вторую кабину и сажать туда стрелка с пулеметом. Летчики и не знали, что первоначально Ил-2 был создан двухместным. В полку, где служил Ефимов, на одном самолете сняли люк для аккумулятора, прикрутили уключину от весла, укрепили на ней пулемет ШКАС, положили ящик из-под макарон, втиснули в люк стрелка-комиссара Михаила Пицхелари, привязали ремнем к полу, чтоб не выскочил — фонаря-то для него нету. И в первом же полете комиссар сбил «Мессера».

В начале 1942 года состоялась конференция фронтовых летчиков и техников штурмовых авиаполков. Летчики высказали свои предложения, проверенные в бою. Они писали даже Сталину.

В феврале 1942 года Сталин вызвал к себе Ильюшина:

— А ведь вы были правы.

— В чем, товарищ Сталин?

— А как же, это мы вас сбили с толку. Вы сделали двухместный штурмовик Ил-2, а мы, не разобравшись как следует, по настоянию некоторых легкомысленных советчиков заставили переделать его в одноместный. Истребителей у нас мало. Одноместные штурмовики требуют прикрытия и несут очень большие потери. Вот несколько двухместных показали себя хорошо, они себя обороняют. Нужно немедленно вернуться к двухместной машине! Делайте что хотите, но чтобы конвейер не остановился!

«Вернуться было уже трудно,— вспоминал Ильюшин.— Но нам удалось найти простое решение. Мы конвейер не остановили и перешли на машину двухместную».

Несколько дней работала бригада, в составе которой инженер-конструктор Анастасия Васильевна Советова сделала чертежи двухместного штурмовика, и Ильюшин доложил Сталину. Тут же было принято решение о запуске самолета в серийное производство.

Статистика показала — есть результат: если в 1941—1942 годах одна боевая потеря приходилась в среднем на 25 самолето-вылетов, то двухместный штурмовик погибал в среднем через 36 самолето-вылетов. Приводят и другие цифры. Есть и официальные данные о средней выживаемости летчиков советских ВВС в годы Великой Отечественной войны:

истребительная авиация — 64 вылета,

бомбардировочная — 48 вылетов,

штурмовая — 11 вылетов,

торпедоносная — 3,8 вылета.

Так что в любом случае не позавидуешь летчикам-штурмовикам. Для каждого пилота первый боевой вылет мог стать последним.

«Но Ил-2 все же спасал,— говорит А.Н. Ефимов.— У нас даже шутка была: на Ил-2 на десяти метрах высоты можно уже заруливать. Уже, считай, сел. Техник за ночь заклепает дыру в полтора-два квадратных метра, и летишь! Иногда, правда, боком летишь — аэродинамика нарушена. Мотор меняли за ночь. Вечером пробили или забарахлил, слышишь, утром уже гудит, техник пробует его. Приходишь и без облета летишь на задание.

Ил-2 многим спас жизнь. Но и гибли, конечно. Работали в

сфере огня, на переднем крае. Если подловил истребитель, Ил-2 с ним не может тягаться. Особенно опасны первые вылеты — летчик еще не обстрелян. Когда меня война обстреляла, я перестал бояться истребителей, больше стал бояться неожиданного огня зениток, и то — первого залпа. Увижу разрывы, сумею сманеврировать и обмануть. А с истребителями у меня 47 воздушных боев, и меня ни разу не сбили. Поврежденным приходил, но не сбили. Тут и мастерство, и, конечно, везение. Война есть война. Много случайностей. Сколько хороших ребят погибло по глупости, по случаю — кому написано на роду. Сам я немного, но шесть штук сбил. А эскадрилейей мы на земле уничтожили 85 самолетов. Штурмовику трудно везде, где стреляют. По аэродромам я много ходил, группу водил — четыре, шесть, восемь, двенадцать самолетов. Часто ходили парами, я и один много раз летал на охоту.

Рано, все еще спят, и самому спать хочется, моросит дождь, только рассвет забрезжил, вылетаю. Сумерки, низкая облачность, на бредущем тип-тип-тип выскочишь на территорию противника, немцы тоже еще спят, пока очухаются, ты уже проскочил. На разведку так ходил...

Зимой были белые Ил-2, на фоне земли почти не видно. А так — темные, сероватые, камуфлированные — на всяких летал. Мы много тренировались, летали низко, хвою привозили. Под Калугой возвращались с задания, один у меня отстал, говорю по радио: подтянись, набери высоту, низко идешь!

Прилетаем домой, а у него в передней кромке огромная вмятина: телеграфным столбом ударило. Недалеко от аэродрома было, поехали, посмотрели для интереса: столб на четыре части переломлен, но и в плоскости вмятина здоровая».

Похоже, у нас в России едва ли не каждый должен удариться о свой деревянный столб, или, по крайней мере, головой обо что-нибудь...

«Живучий самолет, — продолжает Главком ВВС. — Сидишь в него, чувствуешь себя как в танке, в броне. Хорошо строим на нем ходить — за счет небольшой скорости. Молодым сейчас нельзя говорить, идешь и стараешься крыло положить на крыло товарища, такое дребезжание — та-та-та, мальчишки были, не боялись!

Интересный самолет. Тяжелый: как загнешь на нем глубокий вираж, так стрелок обрывает сиденье! Крутись! Самое главное, чтоб немец выскочил из-под хвоста. А когда он где-то впереди, не страшно, если близко, я могу повернуть, из пушек дать, а далеко — тоже побаивается...

Мой стрелок, Георгий Добров, живет в Новосибирске, активный парень, организовал клуб юных летчиков. Хороший

был стрелок. Моя самая высокая награда — я не потерял ни одного стрелка. Добров был ранен. А много привозили мертвых стрелков. Защиты почти никакой. По пояс броня, отверстие вроде люка, чтобы пролезть в фюзеляж. Спинай к летчику. Некоторые стрелки вообще снимали фонарь, чтоб обзор лучше был. Когда нечем было стрелять, Добров палил из ракетницы. Было, зашел сзади «Мессершмитт», стрелок мой швырнул в него пачку листовок, пролетела эта белая очередь, и немец исчез.

Прикажут: срочное перебазирование. Никаких машин нет. Две-три на полк дадут техническое имущество забрать. А мы как делали? Шасси не убираешь, там по одному человеку помещалось, в каждом из четырех бомболюков по человеку, это уже шесть, и у стрелка два — девять, ты десятый. Зимой перебазировались на аэродром к истребителям. Привел десять самолетов, на стоянке вылезли сто человек! Истребители на нас смотрят: откуда взялись?

Но что хорошо, на нем садиться можно было везде, только поляну найди, чтоб не особенно мощный лес был. В лес сядешь — просеку вырубись.

Одноместный Ил легкий, но мне не нравился. Пушек нет, только пулеметы, бомболюки отодраны. Ну что это за самолет? Если уж истребитель, то истребитель. А то придумали — для прикрытия наших. На двухместном я и сам себя прикрою, и по противнику врежу. На одноместном я чувствовал себя не особенно хорошо, так как борьба с истребителями на равных не получалась — как в спорте разные весовые категории, а без бомб чего же летать? Правда, были у него реактивные снаряды — «эрэсы» — по восемь штук на каждой плоскости, но это оружие не для истребителя. Когда появились противотанковые бомбы ПТАБы, это серьезная вещь, мы стали наносить большой урон танкам. Сам бросаешь, не видишь, попадаешь или нет. А сверху смотришь, как другие бросают, хорошо видно, как они накрывают танковую колонну. Были случаи, попадали бомбой в свой самолет. Федя Деряженко привез ПТАБ в лонжероне, сверху шли над ним, массированный налет, залепили ему в плоскость, хорошо, не взорвался.

Двухместный, конечно, лучше. Когда у нас в полку появился двухместный Ил-2, Миша Пицхелаури сразу же сбил «Фоккевульфа». Толковым парнем оказался наш комиссар...

От Подмосковья до Эльбы прошел я на Ил-2, и он ни разу не подвел меня. После первого же боевого вылета механик показал мне большую вмятину на бронеплите — прямое попадание немецкого снаряда, который остановила уральская броня. 53 пробоины, полученные в полете, не смогли нарушить высоких аэродинамических качеств самолета. Все он вынес в этом

полете, мой безотказный «Ильюша», и удары зениток, и мою грубую посадку».

222 боевых вылета, две Золотые Звезды на груди... Так донской казак Александр Ефимов, земляк великого Шолохова, повоевал в небе надежной ильюшинской шашкой — штурмовиком Ил-2.

Другой знаменитый дважды Герой летчик-истребитель Виталий Иванович Попков, «Маэстро», «с которого» сделан фильм «В бой идут одни старики», сказал мне:

«Командовавший нашим полком дважды Герой Советского Союза подполковник В.А. Зайцев, сам выдающийся мастер воздушного боя, в те дни говорил: «Не волнует меня, сколько ты набивал «мессеров» и «фоккеров», заботит одно — скольким «Илам» дал отработать по цели, скольких в целостности и сохранности доставил обратно».

Но подавить в себе искушение сбить вражеский самолет каждому из нас было непросто. С этим связывалось глубоко личное, солдатское удовлетворение, престиж в среде летчиков, почет наград».

Следует добавить, что сам «Маэстро» одержал в небе Великой войны 47 побед, потом в корейской войне сбил 3 американских самолета и ныне входит в первую десятку мировых асов. Не все знают, что среди его побед — один из лучших летчиков «третьего рейха» Герман Граф, сбивший 221 советский самолет...

В 1996 году на юбилее высшего Армавирского училища летчиков ПВО чествовали нового Героя России Ивана Анатольевича Леонова, старшего лейтенанта запаса, которого награда нашла более чем через полвека. Летчик-истребитель, он во время войны потерял левую руку, но продолжал летать со специальным металлическим приспособлением. Единственный в мире случай.

«Героизм — не растеряться и остаться живым, вот что такое героизм, — признался Иван Анатольевич. — Мы сопровождали Ил-2. Они внизу, стригут врага, но сопровождать их — не дай бог! У них-то броня, а у нас фанера. Собыют Ил — тебе трибунал, потеряешь — тоже трибунал.

Летать без руки мне разрешил лично Михаил Михайлович Громов. Когда его сменили, меня отправили на штабную работу — это Громов никого и ничего не боялся!»

Он-то и представлял Леонова к званию Героя Советского Союза, а получил Иван Анатольевич Звезду Героя России, хорошо хоть не посмертно. В мирные годы одной рукой построил дом и заселил его детьми — двое своих да пятерых взяли с женой из детского дома. Всем дал высшее образование...

За что я признателен судьбе — она подарила общение с та-

кими людьми. И мне хочется, чтобы их рассказы стали самым ценным в этой книге.

Артем Федорович Сергеев, сын легендарного большевика Артема, приемный сын Сталина... Как Яков и Василий, Артем стал военным. Так решил отец, считавший, что война непременно будет. И единственной привилегией было то, что в первый же день войны он позвонил в наркомат обороны и велел их отправить на фронт. И все три сына Верховного Главнокомандующего воевали. Старший, Яков, артиллерист, героем погиб в немецком плену. Четыре года отлетал на фронте Василий. И Артем прошел войну с первого до последнего дня и закончил ее командиром полка. Ныне генерал-майор артиллерии, он, казалось бы, далек от авиации, а нет! Мальчишкой летал на планерах, в академии прошел летную подготовку, а во время войны освоил Ил-2, хотя служил в артиллерии.

«Ил-2 — страшная машина, — говорит он. — Я видел, как они работают по противнику, это, естественно, радует. Смотришь издалека, но когда по тебе!»

И Артем Федорович рассказал то, чему стал свидетелем под Рогачевом 22 февраля 1944 года, — даже дату назвал, такое не забывается.

...Идет пара Илов, их прикрывает пара Як-1. В полку к Илам привыкли, работали с отдельной корректировочной эскадрилей штурмовиков. Но те обычно ходили четверками. Увидев пару Илов, Сергеев интуитивно почувал недоброе и крикнул солдатам: «В сторону!»

Не зря крикнул. Илы одним заходом развалили нашу колону. Убитые, раненые, эффективность высокая. Немцы! Со звездами на фузеляжах...

«Это был утюг, — говорит Сергеев. — Вокруг разрывы, страх, а он идет, не шелохнется!»

Был и другой случай. Шли восемь Илов, четверка отвернула в сторону и ударила по соседней батарее. Два захода, и все смешали с землей. Часа через четыре к артиллеристам приехал летчик-капитан:

«Расстреливайте меня, это моя работа. Я вел Илы, я увидел батарею».

Свои по своим... Ему ответили: «Что толку тебя расстреливать? Ты сможешь сегодня или завтра сделать то же самое с немцами?»

«Обещаю».

«Тут ничего не попишешь. Давай, выпей за упокой».

Налили ему кружечку.

«Это не твоя вина, а вина войны. А теперь, «Ильюша», расчитывайся с немцами!»

Почему так произошло? Линия фронта быстро менялась. Летчик летит и видит: пушки! Если стволы направлены на запад — свои, на восток — немцы. А тут получилось так, что на восток смотрели наши стволы...

Сергееву довелось слетать на Иле корректировщиком огня.

«Взял я планшетик с картой, — говорит он. — Как только прошли линию фронта, сразу забили зенитки. Если летчик видит разрыв, значит, снаряд не ему предназначен. Шапки разрывов, самолет подпрыгивает. Я залез поглубже и сверху еще на голову планшетик положил. Очухался, когда пошли на посадку... Я и сам попробовал на Ил-2 полетать. Берешь управление, и он у тебя в руках, стоит в небе как вкопанный, устойчивый, крепкий, послушный — мечта!

Конечно, летчиков любили, — продолжает Артем Федорович, — потому что они выполняли задачу, не щадя себя. Истребитель ведет воздушный бой, но он работает не на пехоту. А штурмовиков особо любили, потому что видели их работу, видели, как он летит, едва летя, все на нем болтается, отлетают куски, а он все равно тянется... Видели, как часто гибли штурмовики. Когда находили сбитого летчика, обязательно спрашивали: «Ты кто?» Если штурмовик, о, это свой, пехота! Сразу тащили в блиндаж и наливали...»

Многие летчики отдавали предпочтение двухместному варианту Ил-2, и только один сказал, что на одноместном ему было лучше.

«Почему? Да потому, что я не думал о том, как бы не поставить стрелка в такое положение, когда его могут прошить очередь. Конечно, и я в этом случае менее защитим, но тут уж надо уметь крутиться».

Это Байдуков. Он, наверно, имел право на такое мнение.

«Но ведь, — продолжает Георгий Филиппович, — на Ил-2 летали мальчишки 18—19 лет, вроде Берегового», — и он показывает на фотографию боевого пилота, ставшего космонавтом. Ил-2 спас жизнь Георгию Тимофеевичу.

«Не только мне, — подтвердил Береговой, — он России жизнь спас!»

31 декабря 1994 года похоронили Байдукова, а через полгода ушел Береговой...

Я был на похоронах Байдукова. В наше время не так-то просто добыть Новодевичье кладбище даже для такого легендарного героя. Три миллиона за могилу да столько же «на лапу», и вопрос решался. Организатор этих похорон, генерал-полковник авиации В.И. Андреев сказал «большой рыбе», от которой все зависело:

— Да понимаешь ли ты, что это Байдуков!!!

— Еще бы не понять, — ответила «рыба», запихивая деньги. Такова Россия. Но и из американского посольства даже цветы не прислали на могилу, а ведь в Америке стоит памятник Чкалову, Байдукову, Белякову. Я сказал об этом, выступая на кладбище, и вечером мне позвонил посол США, поздравил с Новым годом... Такова и Америка.

О смерти Георгия Тимофеевича Берегового я узнал из «Вечерней Москвы». Среди прочих мелких новостей под заголовками: «Зарезали генерального директора Апрелевского завода грампластинок», «Украинские мошенники заставили Аллу Пугачеву нанять детективов», «Выпал из окна», «Вечерка» от 4 июля 1995 года сообщила: «Умер космонавт Береговой». Девять строк с крохотной фотографией. Дважды Герой, космонавт, один из тех, кто сражался на Ил-2...

Сам Ильюшин так писал о своем штурмовике:

«Противотанковый самолет — детище целого коллектива Особого конструкторского бюро наркомата авиационной промышленности. Это в большинстве молодые советские конструкторы, крепко спаянные годами работы, воодушевленные одной мыслью, поглощенные одной заботой — вооружить нашу авиацию лучшими боевыми машинами для разгрома врага, руководители групп ОКБ тт. Левин, Астахов, Наумов, Кёклин, конструкторы Семенов, Федоров, Литвинович, Бугайский и многие другие — не только прекрасные знатоки своего дела. Это люди с широким кругозором, неугомонные, постоянно ищущие, смелые новаторы. Им наш противотанковый самолет обязан во многом своими хорошими качествами.

Полное и всестороннее испытание самолета было произведено в кратчайший срок Героем Советского Союза т. Коккинаки».

...Владимир Константинович Коккинаки уйдет из жизни в 1985 году, как говорят, своей смертью, не разбившись ни на одной опытной машине Ильюшина.

«Ил-2 — самолет-солдат, гениальный самолет Второй мировой войны, равного ему не было, — говорит маршал авиации Герой Советского Союза Иван Иванович Пстыго. Суждение его весьма авторитетно: 40 лет пролетал, 52 типа самолетов освоил, дошел в небе до скорости 2500 километров в час. — Ил-2 — воистину «черная смерть». Мощность огня в три раза больше, чем у любого самолета в мире в то время. Более десяти раз я ходил на штурмовку аэродромов противника, это самая сложная задача. Разрушил несколько переправ, но больше летал на штурмовку моторизованных войск...»

Первый боевой вылет будущий маршал авиации совершил 22 июня 1941 года в Молдавии; последний, 164-й, в Чехословакии, когда пришлось «приводить в чувство», по выражению

Сталина, не подчинившуюся капитуляции группировку Шернера. Два раза сбивали, дважды капитально подбивали, но и сам на штурмовике сбил 5 самолетов противника.

«Мы могли летать так низко над землей, что соревновались, кто больше травы привезет. Мы ее рубили винтом, и она набивалась в масляный радиатор. Один летчик разбился на этом, и пришлось прекратить соревнование».

Но не только траву привозили в радиаторе летчики — иной раз доставали оттуда руку, ногу, череп...

Летать на Ил-2, хоть он и прост в управлении, надо было, конечно, умеючи. Иначе можно воткнуться в землю метров на семь в глубину, никто не вытащит.

«Шлемофон надо затягивать, чтоб рот не разевать на посадке», — смеется Иван Иванович. «А то полный рот земли будет», — уточнял инструктор, когда я учился летать...

«В начале войны матчасть расколошматили, — говорил Г.Ф. Байдуков. — Вместо того чтобы держать части во взнузданном состоянии, перед войной говорили: не поддавайтесь на провокации! Кто понимал это доподлинно, а кто — как нужно. Помню, за несколько дней до начала войны пришел противник, мы сбили пару «Мессершмиттов», и они больше не приходили. Были такие случаи, были. А когда началось, те самолеты, что были рассредоточены по капонирам, замаскированы, а не стояли на линейке, те спаслись. Но все равно авиации осталось мало. Даже то, что мы с Громовым привезли из Америки в 1941-м, конечно, не могло компенсировать потери, и мы были вынуждены заявить протест: что же это за применение?»

Генштаб и Ставка одумались, расформировали ВВС армий и стали создавать дивизии. Я попросил Новикова, чтоб он мне разрешил сформировать штурмовую дивизию, 212-ю. И мы дрались на Калининском фронте. В конце 1941-го, в начале 1942-го трагическая, кошмарная обстановка была. Длина фронта — 580 километров. В одном месте «мешок» подозрительный. И танки лезут со всех сторон. Каждый день меня «расстреливал» Конев за то, что я танки не отражаю. Я Конева в душе уважаю. Он грубоватый, как топор, может врезать палкой, но довольно быстро отходил, иногда понимал, что не прав. Как он меня распекал! «Это что же вы делаете? Вы чем командуете? Вы знаете, что такое Ил-2? Да он если «эрэсом» по танку даст, танк переворачивается!» — «Товарищ командующий, я просил всех командармов, кто какую новинку получит, особенно танки немецкие, доставлять мне на полигон, чтобы я мальчишек приучал, и мы сами бы понимали, что за штукавина и как ее раскусить».

Как же он меня пушил: «Хоть ты и национальный герой, но я тебе спуску не дам!»

У него было такое представление, что Ил-2 — идеальный самолет, и как только появится, от его выстрелов, от «эрэсов» все летит. Но ничего подобного. Может гусеницу разорвать, если попадет в слабое место, вмятину хорошую сделать. Вот когда на нем противотанковые бомбы появились, ПТАБы, другое дело...»

В 1943 году в Омске был построен самолет Томашевича, истребитель танков, из дерева, рассчитанный на один-два полета. Считалось, что он будет сражаться в условиях завоеванного господства в воздухе. Но все равно — летчики были готовы сознательно идти на смерть, ибо Родина в ту пору была дороже жизни.

«Металлические машины пошли в конце войны, — свидетельствует В.А. Борог. — Получали металл по ленд-лизу».

В КБ о В.А. Бороге говорят так: «Он был самый главный, когда начали проектировать Ил-2».

«Дерево нас выручало, — продолжает Валерий Африканович. — Из 36 тысяч Ил-2 тысяч-то 30 было деревянных. Конструкция была готова и такая, и такая — я как раз делал. Первые машины были металлические, а потом война заставила перейти на березовый шпон. Клеили в несколько слоев по полмиллиметра. В одном месте было 12 слоев. Это нас чуть не погубило. Шпон накатывали на казеиновом клею, а потом гвоздиками ту-ту-ту, как пулемет, стучали. Высыхать не давали.

На Безымянке из-за этого оказались под угрозой все самолеты. Стали мы их усиливать в чистом поле. Испытывали каждый месяц. Влажность высокая, условия ужасные, да и древесина приходила сырая. Я даже в лес ездил, смотрел, как делали шпон. Вместо 12 слоев стали класть 10, просыхало лучше. Поставили рефлекторы...»

Сотрудники КБ тогда не знали, что Сталин вызвал Ильюшина, Яковлева и заместителя Главкома ВВС генерала Ворожейкина и стал дознаваться, кто же виноват в том, что у самолетов подгнили хвосты. Гнев пал на начальника тыла ВВС генерала Ф.И. Жарова, ответственного за хранение материальной части.

«Мы почувствовали, что кто-то уже «накапал» на Жарова, — вспоминал А.С. Яковлев. — Однако генерал Ворожейкин заступился за Жарова и объяснил Сталину, что самолеты осень, зиму и весну стояли на аэродроме, под открытым небом и хотя были зачехлены, но на них не летали и, так сказать, не проветривали. Из-за резких изменений температуры и влажности произошла порча некоторых деревянных деталей.

Сталин не желал ничего слушать и хотел предать Жарова суду, но мы поддержали Ворожейкина.

Особенно убедительно за Жарова заступился Ильюшин.

Несмотря на крайнюю степень раздражения Сталина, Сергей Владимирович смело спорил с ним и сумел доказать невиновность Жарова.

В конце концов Сталин успокоился, потребовал исправления самолетов в кратчайший срок, что и было сделано».

Была еще промашка: сняли защитное покрытие деревянного фюзеляжа. Ради экономии, конечно. Посчитали, что срок жизни самолета небольшой, вылетит, собьют, и пропитку упростили. Но сбивали не все самолеты, многие ремонтировались, к тому ж на аэродромах стояли резервные машины. И опять стали гнить фюзеляжи. Военпред на заводе занялся прочностью. Провели статические испытания, и оказалось, что машина выдержала их только на 95 процентов — сломалась на переходе к килю, где тонкое место. Проверили влажность — выше нормы. А в зависимости от влажности меняется и прочность. Статисты пересчитали с поправкой на повышенную влажность и получили 100 процентов. Но и испытывали-то опытную машину! А серийный самолет выдержал 98 процентов и тоже сломался. Значит, дело уже не во влажности, срочно надо усиливать прочность. Руководители завода, старший военпред вместе с Левиным всю ночь обсуждали, что нужно делать. В свое время Ильюшин провел идею, что обшивка должна быть равномерно нагружена, и поэтому в фюзеляже использовали много маленьких стрингеров. Что делать? Усилить все эти стрингеры? Тогда надо все переделывать. Поэтому Левин предложил взять четыре стрингера и наклеить на них деревянные бруски. Приготовили фюзеляж с этими наклейками, он выдержал испытания. Подписали решение, что с завтрашнего утра все фюзеляжи пойдут усиленные. Но Левину позвонил Ильюшин:

— Что ты натворил? Испортил всю мою идею! Толя, мы сделали эскиз, как усилить каждый стрингер, и такую бумагу вам послали.

— Да, такую бумагу я получил и положил в стол.

— Как?

— Если мы пойдем таким путем, то в лучшем случае только через месяц появится подобный фюзеляж. Два завода выпускают по 20 машин в сутки. Это значит, 1200 самолетов пойдут на фронт неусиленные. Мы сидим на краю пропасти, поэтому я и принял такое решение.

— А я не согласен, — сказал Ильюшин.

— Не согласен — отменяйте.

— Нет, ты сам отмени.

— Сергей Владимирович, вы сказали, что, если вы недовольны моим решением, вы его отменяете.

— Хорошо, ладно.

— Пока я от вас не получу письменного уведомления, отмечать не буду.

— Ладно, товарищ Левин.

Ильюшин положил трубку. А через час позвонил заместитель главного конструктора по Ил-2 в Москве Наумов: «Что ты наговорил Ильюшину? Он мне всыпал, что я не догадался сделать так, как ты! Что ты там сделал?»

Оказывается, после разговора с Левиным Ильюшин пошел к Наумову и отругал его. Необычный случай, когда Ильюшин отменил свое решение...

Столько труда вкладывали, работая на результат...

«Самолет был живуч в самых невероятных условиях, — рассказывает дважды Герой Советского Союза генерал Алексей Николаевич Прохоров. — Садился на минное поле, на трупы фашистов, в лесу. Деревья падают, самолета не видно, а потом из обломков выходит живой летчик».

В районе Колпина Прохоров сел на изрешеченном самолете на Синявинские болота, а там воронка на воронке. Когда приземлился, самолет развалился весь, кроме бронированной кабины. Хвостовая часть отпала, у стрелка ноги на земле, а летчик в броне, как цыпленок в скорлупе.

«Ил-2 психологически воздействовал на противника, — продолжает Алексей Николаевич. — Пехотинцы нам говорят: вы даже не стреляйте, так походите! Лечу без выстрелов, и то у немцев паника... Когда появлялись штурмовики, наши войска быстрее продвигались».

...Летчика Голубева считали погибшим. Он попал в плен, когда на него уже было представление к званию Героя. Дальнейшую его судьбу не стоит пересказывать, ибо многие смотрели кинофильм «Чистое небо», где главную роль исполняет артист Евгений Урбанский. После войны жена летчика стала писать письма туда, куда у нас принято было, его освободили от проверок и вручили Золотую Звезду. Теперь о Герое Советского Союза генерал-полковнике авиации Сергее Васильевиче Голубеве знают многие.

В марте 1944 года летчик Милонов на штурмовике увидел, как немцы подбили наш истребитель, и решил сесть с ним рядом на вражеской территории. Однако зенитный снаряд повредил шасси. Милонов и его стрелок Хирный поняли, что сами попали в беду. К месту посадки советских самолетов кинулись немцы, но их сверху стали отгонять огнем боевые друзья Милонова летчики Демехин и Клюев на двух Ил-2. Демехин пошел на посадку, но, как назло, застрял в размокшем черноземе. Милонов, Хирный и летчик-истребитель Стопа выкатили самолет

на твердую поверхность. Милонов и Стопа влезли в кабину стрелка, а Хирный и стрелок Демехина Разгоняев встали на подкосы шасси. В это время Ключев сверху не давал гитлеровцам помешать взлету Ил-2 с пятью летчиками. Долетели до своих...

Редкий подвиг совершил на Ил-2 Василий Дегтярев. Его подбили при штурме вражеского аэродрома близ поселка Сеща. Он сумел сесть на лесной поляне, но оказалось, что там в это время проводил учение немецкий батальон. Солдаты бросились к самолету, но из кабины их стали крушить огненные трассы. Мало кому удалось спастись, а летчик вылез на землю и скрылся на островке. Но выследил его местный полицай, взвод солдат отправился на захват, и Дегтярев из пистолета сумел свалить еще четверых, а последнюю пулю предназначил себе...

Немцы с высокими воинскими почестями похоронили пилота. Командир батальона произнес речь перед гробом, украшенным еловыми ветками, положил на грудь героя окровавленный комсомольский билет. На могиле немцы установили табличку с надписью: «Русский богатырь Василий Дегтярев. 500» — количество убитых им солдат...

Наши звание Героя ему так и не присвоили. Не все герои носят звезды, даже посмертно.

Каких случаев только не было! С дважды Героем Таганом Бегельдиновым приключилось такое. Самолет падал, летчик и стрелок выпрыгнули с парашютами, а стрелок зацепился за хвост. Штурмовик взрывается, стрелка подбрасывает взрывной волной, и он остается жив...

На Ил-2 летала женщина — Герой Советского Союза Тамара Константинова, сестра летчика-истребителя, тоже Героя Советского Союза. Тамару подбили, самолет опрокинулся, она висит на ремнях, едва не задохнулась. Разбили фонарь, вытащили из кабины...

За войну штурмовая авиация потеряла от огня зенитной артиллерии 63 процента, от истребителей — 36 процентов и примерно 1 процент штурмовиков был уничтожен на аэродромах.

Потери среди стрелков были больше, чем среди летчиков. Воздушные стрелки считали себя щитом пилота...

«Какие у Ил-2 были недостатки? — рассуждает А.Н. Прохоров. — Мне трижды над целью приходилось выходить из критического положения. Скорость разогнал, а нужно бомбы сбрасывать, и я с трудом вывел самолет. Тяжелая машина все-таки. Бывало, что и непроизвольно штопорил над целью. Сажусь — ручка болтается, тросы растянулись. И еще: как дадут по клееной деревянной части — щепки летят!»

Генерал-полковник авиации А.Н. Пономарев отмечает еще один существенный недостаток конструкции — ограниченный обзор из кабины летчика вперед и вниз. Этот недостаток Ильюшин устранит в штурмовике Ил-20, но он будет испытан уже после войны.

«Внизу радиатор забивало, когда аэродром раскисал, — говорит А.Н. Ефимов. — Мы даже взлетали с закрытым радиатором, а потом открывали. Но иногда летчики забывали открыть, и мотор вскипал. Ну и для такого веса все-таки слабоват двигатель. Снизу броня потолще, а боковинки пробивало. У меня под Гродно в самолет попало сразу три снаряда: один в мотор — остановился, другой в радиатор — отбило напрочь, третий за стрелком в фюзеляж. Но живы, и в целом, конечно, самолет был хороший по тем временам».

«Что же ограничивало применение Ил-2? — задается вопросом генерал-майор Г.П. Лешуков, руководивший в годы войны технической эксплуатацией самолетов Ил-2 штурмового авиационного корпуса. — Ограничивали очень плохая погода и размокшие полевые аэродромы. А нам почти всегда приходилось работать с полевых аэродромов, где колеса порой углублялись до ступиц, и после взлета летчики не убирали шасси, а то грязь замерзнет, и на посадке шасси уже не выпустить».

«Недостаток какой? — отмечал Г.Ф. Байдуков. — С бреющего полета очень трудноприменимая машина. Да и любую машину трудно применить. Нужен изменяющийся угол атаки оружия. Я лечу над целью, сосредоточился, и мне нужно все время поворачивать оружие, чтобы за время своего боевого захода использовать боекомплект. А я вынужден целиться самолетом! В конце концов пришли к единственному правильному выводу, что подход к цели должен быть незаметным для противника на предельно низкой высоте — несколько метров. А для этого нужна хорошая слетанность. Нужно не только уметь вести самолет да на малой высоте, но и ориентироваться, пилотировать, чтоб не врезаться, а если ты ведущий, то врежешься с группой. Находили какой-то минимум бреющего полета в зависимости от местности, когда 5 метров, когда 25. Выход на цель на бреющем полете, набор высоты, и с 200 метров пикирование на цель, используя все прицелы, «эрэсы», пушки. 37-миллиметровая пушка — серьезное дело. В 1943 году появились ПТАБы — кумулятивные бомбы, маленькие, штук 400 на борт брали, и если вышел на танки — всё. Пикирует на танк, видит танк на выходе, сбрасывает бомбы, и из нескольких сотен какая-то зацепит в опасном месте, танк загорается, или взрывается, или гусеница перелетает, и он крутится на месте. Очень грозное, серьезное оружие. Немцы страшно боялись. Но и много горело

«Илов». Долговечность и надежность намного повысились, когда он стал цельнометаллическим».

А вот и иное, можно сказать, особое мнение.

«Ил-2, — признался мне Герой Советского Союза Василий Борисович Емельяненко, — по-моему, дерьмо. Я всегда с восхищением смотрел на немецкий «Юнкерс-87», «лаптежник». Как они здорово пикировали! Отваливали по одному и точно били в цель. Ил-2 так пикировать не мог. Самое большее, на что он был способен, лететь под углом 30 градусов, и то такая тряска — зуб на зуб насакивает! Были случаи, когда обшивка с крыльев слетала. Тяжелый, скорость небольшая, как его ни толкай всем своим телом в кабине, быстрее не полетит.

У нас были хорошие истребители — «Яки», «Лавочкины», а штурмовиков хороших не было. Немцы не зря Ю-87 сделали с неубирающимся шасси — чтобы он тормозился на пикировании. У нас были самые большие потери у штурмовиков, самая короткая жизнь у летчиков на фронте — у штурмовиков. Конечно, Ильюшин воплотил новую идею — бронированный корпус, что спасло жизнь многим летчикам, это правда. Но «эрэсами», как правило, никуда не попадешь. Пушка — другое дело, это верняк, как врежешь по грузовику! Стрелок мог отогнать «Мессершмитт», предупредить летчика об опасности сзади. Но у «мессера» четыре пушки, а у нашего стрелка — один хвостик пулемета. Немцы тоже не дураки, хотя я на Ил-2 сбил два самолета... Короче говоря, чтоб все понять, надо побыть в шкуре летчика-штурмовика. Я 90 боевых вылетов сделал на Ил-2... Зачем ты взялся за книгу об Ильюшине? Ты будешь вынужден написать неправду».

Мнение. Авторитетное. Для раздумий. Неужели пишу неправду? Не было у меня такого. Шкуру летчика-штурмовика я на себя не надевал, но знаю многих из тех, кто был в ней. Силен был немецкий Ю-87, но только, говорили они, в первые два года войны...

Дважды Герой генерал-полковник авиации М.П. Одинцов сказал твердо: «Если б не Ил-2, я бы с тобой здесь сейчас не разговаривал, меня б не было. Под Харьковом меня километров 50 преследовали «мессеры», я летел на одноместном, без стрелка, и то ничего не могли со мной поделаться!»

И все-таки Ил-2 — русское чудо, звездный час Ильюшина, потому что в мире не было равного этому самолету, потому что конструктор нашел оптимальное сочетание всех составляющих: единый комплекс боевых и наступательных средств: массы брони и боевой нагрузки, мощности пулеметно-пушечного вооружения и защиты задней полусферы, маневренности, скорости, дальности полета и боевой живучести.

Ил-2 можно назвать произведением искусства, хотя, по мне-

нию А.С. Яковлева, конструирование самолета отличается от творчества художника или писателя тем, что помимо знания предмета, обладания талантом и кругозором, конструктор должен быть и хорошим технологом, ибо должен знать, как лучше сделать конструкцию на производстве.

...Штурмовиков не хватало. Серийный выпуск разворачивался медленно. Заводы продолжали выпускать ранее освоенный истребитель МиГ-3, хотя правительство приняло решение прекратить его производство. А.И. Шахурин объясняет это так: «На МиГах стоял двигатель, который устанавливался и на штурмовиках. Обеспечить одновременно двигателями два разных типа самолетов мы в то время не могли».

Вскоре на имя директоров авиационных заводов Шенкмана и Третьякова пришла телеграмма:

«Вы подвели нашу страну и Красную Армию тчк Вы не изволили до сих пор выпускать самолеты Ил-2 тчк Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии теперь как воздух зпт как хлеб тчк Шенкман дает по одному Ил-2 в день зпт а Третьяков дает МиГ-3 по одной зпт по две штучки тчк Это насмешка над страной зпт над Красной Армией тчк.

Нам нужны не МиГи зпт а Ил-2 тчк Если 18 завод думает отбрезнуться от страны зпт давая по одному Ил-2 в день зпт то жестоко ошибается и понесет за это кару тчк

Прошу вас не выводить правительство из терпения и требую зпт чтобы выпускали побольше Илов тчк Предупреждаю последний раз тчк

Сталин».

По ассоциации вспомнилось письмо, написанное Сталиным в декабре 1910 года в соль-вычегодской ссылке:

«По-моему, нашей очередной задачей, не терпящей отлагательства, является организация центральной (русской) группы, объединяющей нелегальную, полуполигальную и легальную работу на первых порах в главных центрах (Питер, Москва, Урал, Юг). Назовите ее как хотите — «русской частью Цека» или вспомогательной группой при Цека — это безразлично. Но такая группа нужна как воздух, как хлеб».

Стиль у него не менялся всю жизнь.

После телеграммы Сталина каждый день на фронт стали поступать не один, а сорок самолетов Ил-2. Ежедневно — полк штурмовиков! Только так в России что-то получалось. Работали день и ночь, но все нашлось — и люди, и силы, и материалы. Особо важное задание было выполнено. Точно так же Сталин сказал наркому нефтяной промышленности Байбакову: будет нефть — будет Байбаков, не будет нефти — не будет Байбакова!

И нефть была. Нашли нефть, а не свергли Сталина. Стали выпускать по сорок Ил-2 в сутки, а не избавились от Сталина. Более того, девочка с петлей на шее в подмосковном селе крикнула в лицо оккупантам:

«С нами Сталин! Сталин придет!»

Потому и победили. Ни при каком общественном строе русские так не работали, как при Сталине.

«Области и города передали нам согласно решению партии и правительства многие действующие заводы, — пишет А.И. Шахурин. — Случалось, отдавали просто помещения: в одном из городов — здание балетной школы, в другом — фабрику музыкальных инструментов... А один из руководителей Большого театра, с которым мне как-то довелось встретиться, в шутку заметил: «Послушайте, вы все берете, не заберете ли вы себе и Большой театр тоже?»

Сталин работал на результат. И всю страну заставил так работать. А мудрость вождя, говорил еще древний Конфуций, состоит в том, чтобы заставить народ работать.

Ил-2 появился вовремя, когда стране нужно было победить. Если б у Суворова был такой штурмовик... Но всему свое время.

Александр Сергеевич Яковлев рассказал, как Сталин упрекал некоторых авиаторов за недооценку Ил-2: «А что с вас взять? — говорил он им. — Военные всего мира такие — держатся за рутину, за проверенное, боятся нового».

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

Какое же упорство и неколебимый дар провидения нужно было иметь помимо огромного таланта, чтобы осуществить и вывести в небо это не только новое достижение авиационной науки, но и тактическое открытие!

«Суровое упорство есть во всем облике Ильюшина. Суровы и упорны его машины, — писала газета «Правда» в 1945 году. — Самолет Ильюшина — не только достижение авиационной науки. Это еще и замечательное техническое открытие. В его основании лежит идея глубокая и точная, как, скажем, в основании пастеровского метода борьбы с бешенством».

«Упорный был мужик», — говорил о своем друге Владимир Коккинаки.

Немцы писали: «Генерал Сергей В. Ильюшин приобрел наибольшую известность после создания самолета Ил-2,

штурмовика с одним двигателем, низким расположением крыла, ударного бомбардировщика... Согласно мнению компетентных немецких военачальников армии ВВС, он часто считался идеалом для этой цели. Независимо от самолетов ДБ-3 и Пе-2 самолеты-бомбардировщики сочетали в себе последние достижения технического развития. Даже эти два типа названных самолетов не сумели проявить исключительных способностей. Причина застоя в этой области заключалась, вероятно, в способности разбираться в политической информации русского военного командования, которое преднамеренно отдало предпочтение истребителям и штурмовикам, а не бомбардировщикам...

Самолет Ил-2 — свидетельство исключительного прогресса. Он является главным, основным противником для немецкой армии...»

Один из офицеров немецких ВВС отмечал в несколько лаконичной форме и с печалью, что Ил-2 даже не дрожит, находясь под непрерывным обстрелом...

Он был опасным противником для немецкого разведывательного самолета РМ-189, который часто подвергался атакам Ил-2. Штурмовик мог быть поражен только попаданием огня в очень малое число уязвимых мест, таких, как незащищенная верхняя часть капота двигателя, сдвижное окно (форточка) фонаря кабины вблизи места летчика, хвостовое оперение из клееной фанеры и то место, где кабина экипажа скошена вниз за сиденьем летчика...

По состоянию на начало апреля 1944 года советская штурмовая авиация имела в своем распоряжении 2683 самолета, причем большая часть их составляла современные модели штурмовиков. Было известно, что к середине сентября 1944 года имелось в наличии семь корпусов, 35 дивизий, приблизительно 130 полков штурмовой авиации. К концу 1944 года перечисленные выше цифры увеличились соответственно до 11 корпусов, 41 дивизии, приблизительно до 160 полков. Мощь боевого порядка наступающих штурмовиков колебалась в диапазоне 25—60 машин, а заход на цель для атаки осуществлялся летящими друг за другом самолетами в количестве от 4 до 80 или в неблагоприятную погоду летящими парами».

Ил-2 стал многоцелевым самолетом. Он брал на борт даже морские торпеды.

«Летающий танк» у Ильюшина здорово получился, — говорил мне Вячеслав Михайлович Молотов. — А Ил-10 Сталин поручил ему сделать».

А вот мнение самого Ильюшина:

«Видя, что наш штурмовик можно использовать и как истребитель, мы попытались сделать еще вариант — Ил-10. Схема одна и та же, но здесь мы включаем в броню целиком и кабину стрелка. Кроме того, мотор у нас был 1500—1750 лошадиных сил, а здесь поставили 2000. 130 километров скорости мы прибавили. Радиаторы масляный и водяной были тоже забронированы.

В 1944 году штурмовиков Ил-10 мы выпустили более 2 тысяч».

Приведем краткие данные Ил-10: вооружение — один 12,7-мм пулемет и четыре 20-мм (позже — 23-мм) пушки, до 600 кг бомб, восемь реактивных снарядов РС-82; скорость у земли 507 км/ч; потолок 7250 м; дальность полета 800 км.

«Много было в нем принципиально нового, а срок выпуска чертежей нам дали головокружительный — два месяца! — говорит А.Я. Левин. — Впервые мы делали одностоечное шасси, и надо было закрепить верхний узел. В нем вращалась стойка. Думали над мощным карданом, сильно нагруженным и компактным. Много нарисовали вариантов. Я был руководителем, а ведущим конструктором у меня был Виктор Николаевич Семенов. Его, как самого сильного работника, и посадили рисовать этот узел. Работали допоздна. Ильюшин приходил три раза в день. Я ему как-то задал вопрос: «Сергей Владимирович, вы были вечером, теперь утро, только ночь прошла, что мы могли успеть?»

«А знаете, самые лучшие конструкции ночью приходят».

И критиковал жестко: это не нравится, это на соплях, ненадежно. Из двух месяцев мы потратили две недели. Он приходит:

«Времени-то нет. Крыльевики не могут строить крепление нашего узла».

«Что делать?»

«Давайте сделаем элементарную вещь: чушку и в ней две дырки, и все».

«Сергей Владимирович, но она же тяжелая!»

«Да что там вес этой чушки против самолета! Ну, если хочешь, где-нибудь выковыряй металл».

К утру мы такую конструкцию нарисовали. Посмотрел:

«О'кей! Через три дня мне на стол чертежи!»

И этот тип конструкции у нас стал основой. И на последующих самолетах делали такую горячую штамповку. Это его идея — взять простую чушку и лишнее выкинуть. Понимал — то, что на сварке, ненадежно.

Центропланом занимался инженер Македонский, он как раз должен был закрепить нашу чушку. Через час он прибегает к нам:

«Пришел Сергей Владимирович и вогнал страшный арбуз: я две недели ничего не делаю! Я говорю, что у Левина еще не го-

тово. «Как не готово? Уже целый час существует новая конструкция, а ты ничего не знаешь!»

Сколько нужно нервов и сил, чтобы сделать то, что будет работать, служить, отработает, отслужит, заржавеет и позабудется... Но если было стоящее, все равно кто-то вспомнит...

«Полетишь с Коккинаки и передашь самолет на госиспытания», — сказал Ильюшин вооруженцу Певзнеру. Поставили новые пушки большего калибра, и главной задачей стало обеспечить их безотказную работу на земле и в воздухе.

«Не знаю, какие там формальности...» — засомневался Певзнер.

«Что?»

Но Певзнер, как и все ильюшинцы, знал, что Ильюшину в таких случаях не стоит противоречить, а надо искать выход, чтоб выполнить задание.

Сел он в заднюю кабину, и полетели на полигон. Измотал Коккинаки вооруженца, еле живой тот вылез: «Что ж вы меня так?»

«А для того, чтоб вы, конструкторы, знали, что такое быть стрелком!» — ответил Владимир Константинович.

Серия испытаний Ил-10 с новыми пушками НР-10 Нудельмана прошла отлично, составили акт и запустили самолет на Воронежском заводе. А вскоре Певзнера вызвал заместитель Ильюшина Бугайский:

«Надо ехать в Воронеж. Пушки не стреляют».

Пушка и патронный ящик помещались в крыле, и при определенном угле атаки в полете патроны становились дыбом, и пушка заклинивало. Лента не шла.

Четыре дня Певзнер не выходил с завода. Чего только не придумывали, да не получались без задержек в стрельбе положенные три полета — обязательно заклинивало. Однако у ильюшинских конструкторов не было принято возвращаться в Москву и докладывать, что не справился. Считалось позором.

Думал Певзнер и додумался до стального листа на шарнирах: когда из ящика сходили верхние патроны, этот лист поднимал нижние, и задержек не стало. Директор завода генерал Смирнов на радостях выделил изрядную сумму премиальных пилоту и всем, кто участвовал в испытаниях. Певзнер от своей премии отказался: «Я приехал по заданию генерального выполнять свою работу и не возьму у вас ни копейки. У нас так принято. Если Ильюшин найдет нужным меня отметить, я не откажусь».

С тем и уехал. А Ильюшин объявил благодарность, и все. И Певзнер не возмутился. Так были воспитаны.

В годы войны выпустили 41 129 штурмовиков Ильюшина.

Это самая высокая цифра не только в советских ВВС, но и рекорд в истории мировой авиации.

И Ил-2, и Ил-10 были весьма технологичны в производстве. Трудовые затраты на один самолет — 4200 часов, что значительно меньше, чем для других самолетов. Это и позволяло выпускать штурмовики по несколько тысяч в год.

Ильюшин увидит конструкцию: «Ну а сделать как? Сложно?»

Закажет эту деталь рабочему высокой квалификации, а потом говорит: «Он-то сделал, и я знаю, как сделал, а в серии брак пойдет. Надо так придумать деталь, чтобы ее смог выточить стоящий на ящике у станка подросток...»

Попросит рабочего: «Покажи мне самую сложную деталь».

Смотрит: весит 75 килограммов, длина — два с половиной метра, делают ее из поковки весом в две тонны. Весь остальной металл идет в стружку. Ильюшин посоветовал расчленить поковку на четыре части — и делать легче, и вес уменьшился.

Все гениальное просто, лежит рядом, но увидеть его дано гению.

Ильюшин всю жизнь стремился к простоте, хотел совместить, казалось, несовместимое, сделать самолет как можно лучше, проще и дешевле. И как ни парадоксально, это совмещение ему удавалось.

«Ильюшин — мастер простых решений, — пишет А.С. Яковлев. — Именно об этом свидетельствуют все его самолеты. А ведь известно, как трудно создавать простое».

Что проще стихотворения «Я помню чудное мгновенье...», однако всю ночь мучился герой Ильфа и Петрова, пока сочинил его, но утром, к сожалению, оказалось, что его уже написал некий Пушкин...

«Ни один другой самолет времен войны не удавалось восстановить и отремонтировать в столь короткий срок, как это делалось с ильюшинским штурмовиком», — говорит генерал-полковник авиации А.Н. Пономарев.

Лопасты винта, погнутые при вынужденной посадке, выправляли незаменимой русской кувалдой, крылья и хвост быстро ремонтировали или ставили другие — от разбитого самолета. Конструктор продумал каждую мелочь. Большие люки позволяли быстро и несложно добраться к основным узлам и агрегатам самолета и мотора, и, казалось, совершенно разбитая машина после ремонта в полевых условиях делала еще десятки боевых вылетов...

861 летчик-штурмовик стал Героем Советского Союза, каждый третий из всех Героев-летчиков, 27 из 65 получили по две Золотые Звезды.

Несколько памятников стоит этому «техническому киту» Второй мировой войны. Ил-2 на пьедестале в Истре — памятник войскам легендарного Рокоссовского, и еще в Новороссийске, в бывшем Сталинграде... Московский Ил-2 стоит на территории КБ Ильюшина. Это справедливо. Жаль только, что его может видеть ограниченное число людей... Штурмовик установили к 30-летию Победы. Ил-2 смотрит в окна ильюшинской фирмы.

Со временем самолет решили почистить, подновить. Подъехал водитель на кране и невзначай зацепил левую плоскость.

— Эх, ты, — сказали ему, — Гитлер за всю войну ничего не смог сделать с этим самолетом, а ты вмиг разломал!

Шутка, но дело в другом. Россия плохо бережет свои реликвии. Даже в музеях нет всех боевых самолетов. Во Франции свои самолеты собрали, в Соединенных Штатах, а у нас... Приехали к ильюшинцам киношники из Ленинграда, понадобился им Ил-4, а не осталось ни одного. Достали Ли-2, бывший «Дуглас», приделали ему нос, а внутри устроили кабину Ил-28-го... Дурят нас в кино, дурят. Вместо «мессеров» — Як-18-е, на нашем Ли-2 — свастика...

В КБ пришло письмо из Норвегии. Во время войны Ил-2 сел на лед, летчики ушли к своим. Весной самолет упал на дно — метров пять глубина. Его достали, восстановили и запустили двигатель. Только деревяшка вся сгнила. Просят прислать чертежи и хотят установить Ил-2 как памятник советским воинам, освобождавшим Северную Норвегию...

А для собственного КБ штурмовик нашли в Новгородской области. В феврале 1943 года самолет был подбит, экипаж совершил вынужденную посадку на замерзшее болото. Поиски возглавлял сам Владимир Коккинаки...

Ильюшинские штурмовики приняли участие и в войне с Японией в 1945 году, а Ил-10 повоевал в Корее в 1950 — 1953 годах против американцев...

Долгая жизнь самолетов Ильюшина объясняется еще и тем, что конструктор постоянно их усовершенствовал, модернизировал.

Много было пожеланий по усилению системы торможения на посадке и созданию приспособления для движения задним ходом. Если увеличить эффективность тормозов, то на большой скорости при резком торможении самолет может скапотировать. Ильюшин нашел новое, оригинальное решение: предложил реверсировать тягу двигателя Ил-10 изменением угла установки лопастей винта. Самолет показали маршалу Жукову, и Георгий Константинович увидел доселе невиданное: штурмовик двинулся хвостом вперед, а летчик, как водитель автомоби-

ля, смотрел в открытую форточку, пока не завел машину в капонир задним ходом...

Идеи Ильюшина были воплощены в американском штурмовике А-10. Но он был выпущен через тридцать лет; только в 1974 году.

«По существу, вся штурмовая авиация как новый род авиации, тесно взаимодействуя с наземными силами, была создана на основе самолетов конструкции С.В. Ильюшина, — писал А.С. Яковлев. — История самолета Ил-2 — весьма поучительный пример того, как человеческая рутина, беспринципная предвзятость и личная неприязнь могут нанести огромный вред важнейшему делу, в ущерб государственным интересам».

В этом признании можно углядеть и некоторую самокритичность, поскольку Александр Сергеевич, хоть и высоко ценил Ильюшина, занимал в ту пору высокий пост заместителя наркома авиационной промышленности...

Сын конструктора, Владимир Сергеевич Ильюшин рассказывал, что в 1943 году П.О. Сухой вроде бы сделал штурмовик еще лучше, чем Ил-2, но уже весьма сложно было ломать серию. Может, и так. Авиация — быстроразвивающаяся область техники. Су-6 имел и мотор помощнее, и скоростенку побольше, но уступил Ил-10, созданному в 1944 году. Много лет спустя Сухой построит непревзойденный штурмовик новой эпохи — Су-27...

«В ходе войны трудовой энтузиазм рабочих, работниц, инженеров и служащих, изобретательность и талантливость советских авиационных конструкторов позволили вооружить нашу авиацию многими тысячами прекрасных самолетов, которые на своих крыльях несли смерть врагу и бессмертную славу нашему великому советскому народу», — скажет Сталин.

Звучит несколько помпезно, но гордо и справедливо.

Сегодня техника далеко ушла вперед. Но меняются не только технологии, но и авторитеты и приоритеты. Российские города переполнены иномарками. Но что сделали для человечества, для своей страны те, кто рулит ими? Прежде на иномарках ездили Чкалов, Гагарин... А эти кто?

Весной 1944 года у Ильюшина появился американский «Гудзон», большая машина, в которую после работы набивалось по десять человек. Ехали по направлению к Шереметьево, на Куркинское шоссе. Есть там живописное место, «Подмосковная Швейцария». Овраги, холмы, черемуха... Часок погуляют и с хорошим настроением возвращаются в Москву. Столько разговоров было об этих поездках!

Рядом с ОКБ, под трибуной стадиона был кинотеатр «Динамо». Ильюшин организовал коллективные походы в кино по

субботам, когда раньше заканчивали работу. Вечером дружной толпой шли по Красноармейской улице...

Там помещалось и ОКБ, и производство. Открывались огромные ворота, из них выкатывали новенькие машины. Ил-8 — тяжелый штурмовик с мощным вооружением, большой бомбовой нагрузкой, Ил-16...

«Я на Ил-16 летал с Володей и Валиком — трое братьев нас летало на нем, — говорит Константин Коккинаки. — Это был маневренный штурмовик, мог истребитель догнать. Не пошел, потому что война кончилась».

Был вариант Ил-2 с двигателем воздушного охлаждения, звездообразным. Мотор Микулина, мы знаем, оказался лучше...

Вся эта плеяда самолетов вывозилась среди бела дня под восторженные крики собравшихся ребятишек. Опытные машины были без крыльев, их везли на аэродром на грузовиках, а у ребятишек была своя задача: не пропустить, когда полетит тот самолет, который вывезли из заводских ворот. Те, чьи отцы работали у Ильюшина, получали некоторую информацию: смотри, такого-то числа во столько-то полетит!

Еще в 1942 — 1943 годах центр тяжести отечественной авиации переместился на Илы. За годы войны советские заводы выпустили около 137 тысяч самолетов, созданных десятью конструкторскими бюро. 48 тысяч из них, более трети, Илы! Можно уверенно признать, что Советский Союз победил в войне благодаря фантастическому развитию авиации, и удельный вес Ильюшина в этом достижении оказался выше всех других авиационных конструкторов...

Ильюшин продолжал заниматься штурмовиками. Интересен был Ил-20, где летчик сидел верхом на двигателе. Владимир Коккинаки говорил: «Страшно летать, потому что винт перед носом вращается!»

Зато обзор великолепный. Были и новинки, в частности поворотная пушка. Теперь в противника можно было целиться не самим самолетом, а, летя горизонтально, наводить пушку.

Не пошел Ил-20. Декабрь 1948 года, уже ориентировались на реактивные машины...

Однако не пошел и реактивный штурмовик Ил-40.

«Ил-40 — это же мечта была! — восклицает А.Н. Ефимов. — Двухмоторный, реактивный, очень маневренный. Но обстановка была такова, что начали разгонять авиацию».

Это уже при Хрущеве. А первый вылет Ил-40 совершил 7 марта 1953 года, когда в Колонном зале Дома союзов страна прощалась с И.В. Сталиным...

Ил-40 выиграл заочное соревнование с англичанами, решив проблему стрельбы из носовой пушки. Дело в том, что при

стрельбе на мгновение прерывался воздушный поток, поступающий в двигатели, и возникали помпажные явления. Для борьбы с этим явлением сделали специальный надульник на ствол. Тульские оружейники Грязнов и Шипунов придумали авиационную пушку с двумя стволами, помещенными в одну казенную часть, что в два раза сокращало паузу между выстрелами.

Полк, летавший на Ил-10, стал переучиваться на реактивный Ил-40. Однако Никита Сергеевич Хрущев подвел итог новой работы Ильюшина — сам ли додумался, или военные подсказали:

— Над полем боя будет высокая радиация, а штурмовик летает низко. Такой самолет нам не нужен!

Уже сделали шесть Ил-40, и пришлось все порезать автономом...

«Все наши новые Илы я видел не только тогда, когда они выезжали из ворот, но и в первых вылетах, — говорит Е.С. Черников. — Один знакомый несколько раз провозил меня на аэродром. Ну а до войны единственное, что я видел в полете, — ДБ-3 «Москва».

— Это наша машина, — сказал отец. — В тот же день, смотрю, падает истребитель. Кувыркаясь, вонзился в Петровский парк. Потом узнали, что разбился Серов, очень известный летчик. На месте его гибели одно время даже стоял пропеллер...»

Значит, потом убрали. Как же мы непостоянны и в своих симпатиях, и в памяти! Сейчас многие, пожалуй, и не знают, кто такой Анатолий Серов, а ведь похоронен в Кремлевской стене...

«А в 1944 году у метро «Аэропорт» на моих глазах разбился Ил-4, — продолжает Евгений Черников. — Мы с ребятами что-то гоняли на пустыре. Самолет взлетел над деревьями, развернулся, хотел сесть на этот пустырь, но не дотянул и плашмя ударился в дом, где жили директор завода Воронин, конструктор дизелей Чаромский... Отвалилось крыло и упало во двор. Погибла четырехлетняя сестра моего приятеля, еще дети погибли. В одну квартиру двигатель влетел. Стали рваться снаряды — бомбардировщик летел на фронт с полным боезапасом. Хорошо, хоть бомб не было. На этом доме видна последующая надстройка и просматривается копоть, хоть и перекрашивали не раз».

В 1941 году наши летчики на Ил-4 бомбили Берлин, а немецкие на Ю-88 — Москву. У метро «Аэропорт», там, где сейчас бензоколонка, немцы регулярно клали бомбы. В одну ночь высыпали 3800 зажигалок. Как-то там приземлился с парашютом сбитый немецкий пилот. Район авиационный, к немцу подошли наши летчики, и он сразу узнал одного из них:

— Здравствуйте, товарищ Степанчонок! — по-русски и как старому знакомому. И такое бывало. До войны германские пилоты на пассажирских самолетах летали в Москву, и наши летчики сразу обратили внимание, какие пассажиры выходили из берлинских самолетов — крепкие, подтянутые, красивые, как летчики любой нации. Рыбак рыбака, как говорится... Изучали трассу ребята. А теперь их пересадили на бомбардировщик Ю-88, и они ориентировались на восьмиэтажный корпус профессорского дома близ ОКБ Ильюшина — знали, куда бросать бомбы. Все продумали, даже трассу на Москву осветили, как «штрассе», чем, кстати, помогли и нашим летчикам: по этим огням они летали бомбить Дойчланд...

Тут и пригодился бомбардировщик Ил-4. О нем говорят меньше, чем о штурмовике Ил-2. А зря.

«Для дальнего бомбардировщика дальность — главное. Немцы смогли по небу добраться без посадки до Москвы, когда вышли на аэродромы Смоленска и Орши. А мы сидели под Москвой и летали бомбить Берлин», — говорит Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Василий Васильевич Решетников.

Один из первых Героев Советского Союза «штучный летчик Заполярья» Михаил Васильевич Водопьянов рассказывал, что 22 июня 1941 года застало его на Севере. Узнав о начале войны, он на гидросамолете прилетел в Москву, приводнился на канале в Химках и сразу же поехал в Кремль к Сталину. И Сталин принял его, несмотря на невероятную перегруженность делами (а кто-то еще писал, что Сталин, когда началась война, впал в транс и не работал!).

Водопьянов изложил свою идею: в ответ на немецкие бомбардировки наших городов произвести налет советских бомбардировщиков на Берлин.

— А как вы это себе представляете? — спросил Сталин и пошел к карте.

Водопьянов провел линию от Москвы до Берлина.

— А не лучше ли так? — спросил Сталин и показал трубкой от Балтики до германской столицы.

— Пожалуй, лучше, — согласился Водопьянов. — Но у меня есть вопрос, товарищ Сталин. Наши бомбы могут попасть и на немецких рабочих...

— Надо бомбить Берлин, — твердо сказал Сталин. — Это будет иметь огромное политическое значение. Немцы говорят, что советская авиация полностью уничтожена, а Геринг пообещал, что ни одна бомба не упадет на немецкие города!

И комбриг Водопьянов бомбил Берлин!

В начале августа 1941 года Сталин пригласил к себе Влади-

мира Коккинаки. Подошел к нему, поздоровался, пощупал его бицепсы и говорит:

— Если бы у нас сейчас все были такие крепкие, как Владимир Коккинаки, нам было бы куда легче! Товарищ Коккинаки, нам нужно сделать налет на Берлин. Сможет ли самолет ДБ-3 подняться с острова Эзель? Я прошу вас завтра вылететь туда и там произвести тренировочный взлет с полным запасом топлива и боевой загрузки!

Коккинаки сделал на Эзеле несколько пробежек и прерванный взлет: поднять машину не удалось. И все-таки взлетел командир полка полковник Преображенский. И потом повел своих орлов на Берлин. Об этом и других налетах, совершенных морскими летчиками, написано много. Порой забывают сказать, что летали на Берлин не только моряки, но и летчики Дальней авиации. И летали на Ил-4 (ДБ-3Ф), а не Пе-8, как некоторые думают, летали по 12 часов без посадки на высоте 6100 — 6400 метров...

И били их не только немцы, но и родные истребители, не всегда отличавшие свои самолеты от вражеских. Однако не зря рисковали в довоенных фантастических перелетах экипажи Громова, Чкалова, Коккинаки...

Первый дважды Герой в Дальней авиации Александр Игнатьевич Молодчий, в очередной раз сбросив бомбы на германскую столицу и зная, что за каждым самолетом-«дальником» следит лично Верховный Главнокомандующий, посылал из берлинского неба радиограмму: «Привет Сталину», и это означало, что задание выполнено.

Путь ильюшинского бомбардировщика непростой — ЦКБ-26, ДБ-3, ДБ-3Ф, Ил-4... Но именно он на всю войну стал основным самолетом Авиации дальнего действия.

*Там, где пехота не пройдет,
где бронепоезд не промчится,
тяжелый танк не проползет,
там пролетит стальная птица.*

*Пропеллер, звонче песню пой,
неся распластанные крылья,
за вечный мир, на смертный бой
летит стальная эскадрилья!*

*Пилоту недоступен страх,
в глаза он смерти смотрит смело,
а если надо, жизнь отдаст,
как отдал капитан Гастелло!*

Эту песню мы пели в пионерских лагерях, она и поныне звучит во мне... Николай Францевич Гастелло обессмертил свое имя на бомбардировщике ДБ-3Ф...

В первые дни войны, когда в западных приграничных районах наша истребительная авиация практически была уничтожена, на боевые задания, в том числе для работы по переднему краю противника, летали спасенные в укрытиях дальние бомбардировщики.

Летчики 212-го дальнебомбардировочного полка во главе со своим командиром подполковником А. Е. Головановым, через два года ставшим самым молодым в мире маршалом, 30 июня 1941 года, срывая гитлеровский блицкриг, бомбили танковые колонны на Березине. Этот эпизод показан в фильме по роману К. Симонова «Живые и мертвые». Только самолеты были не ТБ-3, как в кино, а ильюшинские ДБ-3Ф. Полк летал днем, без прикрытия истребителями, и в этот день из 72 машин в полку осталось 18. Но летчики шли и шли на смерть, чтобы не пустить немца к Москве.

Полковник Владимир Васильевич Пономаренко рассказывает: «В тот день я повел шестерку ДБ-3Ф и был уверен, что нас будут прикрывать истребители. Прорвались с запада к переправе на Березине, уничтожить не удалось, но повредили. Одного нашего сбили, но мы спасли экипаж. Доложили Голованову:

— Нельзя летать без прикрытия.

— Что поделаешь? Второй вылет. Теперь пятеркой.

Я полез в самолет, ко мне подбегает летчик, говорит:

— Ты в резерве, поведет сам Голованов.

Вместо пятерки вернулись три машины. За два вылета немцы сбили пятнадцать наших самолетов.

— Ты был прав, там тучи истребителей, — сказал, вернувшись, Голованов.

Нашего летчика Ищенко, будущего Героя, спасли писатель Симонов и его шофер, отвезли в могилевский госпиталь. Многие сбитые становились в пехоте командирами взводов, рот, в зависимости от звания, а потом пробивались к своим. Вода в Березине была красной...»

Их сбивали, они попадали в грозу, что-то отказывало, но они шли на задание. Падали, пробивались к своим, попадали в плен...

Все продумали немцы. Даже в некоторых разговорниках для допроса советских военных после каждого вопроса следовал русский мат — в немецком разумении, русским так будет понятнее. Можно представить, как некий обер-лейтенант, ведя допрос, на ломаном русском читал с немецким акцентом наши нелитературные выражения: «Где твоя часть, б...?»

Все продумали, но...

Некоторые историки и литераторы уверяют, что к началу войны в стране не было новой авиационной техники или ма-

ло ее было. Однако почитаем, что пишет бывший нарком А.И. Шахурин:

«Если оценивать готовность к войне по освоению новых самолетов, то такая готовность была... К концу 1940 — в начале 1941 года выпуск старых самолетов почти повсеместно прекратили. Причем нередко это делали не постепенно, а сразу. В этом смысле очень решительно вел себя Сталин. Иногда нам хотелось немного что-то оттянуть, выпустить еще какое-то количество машин старого типа.

«Прекратить! Немедленно прекратить производство таких-то самолетов!» — приказывал Сталин.

И прекращали... И надо подчеркнуть, что это было сделано дальновидно».

Синим карандашом Сталин собственноручно начертал:

«Обязательство. Мы, Шахурин, Дементьев, Хруничев, Воронин, настоящим обязуемся довести ежедневный выпуск новых боевых самолетов в июне 1941 г. до 50 самолетов в сутки».

И заставил наркома и его заместителей подписать обязательство.

Если в 1939 — 1940 годах даже со сверхурочными работами производили менее 20 самолетов в сутки, то к началу войны стали делать более 50, в июле — 60, в сентябре — более 70. Потом, из-за эвакуации, темп стал падать, но в дальнейшем выпускали 100 и более самолетов в сутки.

Известно, что в первый день войны немцы уничтожили свыше 1200 наших самолетов, причем более 500 из них погибли в воздушных боях. А немецкие потери — всего 37 самолетов...

Техника в стране имелась, но еще не была освоена. А времени история почти не отпустила. Не успели переучиваться на новые машины, не умели их ремонтировать. Чтобы освоить Ил-2, летчику нужно полгода... Какие бы ни выдвигались контрдоводы, очевидно, что, не подпиши в 1939 году Молотов пакт с Риббентропом, не было бы у нас в серии ни ильюшинского штурмовика, ни ильюшинского бомбардировщика. Эти машины, так же, как и истребители Яковлева, удалось завершить, потому что подпись Молотова отодвинула войну на год и десять месяцев. Руководители страны прекрасно знали, что 135 заводов Германии производят ежегодно по 10 тысяч боевых самолетов, и важен был каждый месяц мирной жизни.

Когда думаешь о конструкторе Ильюшине и его работе, понимаешь, что он не просто создавал новые самолеты, но и влиял на ход мировой истории. Для своего бомбардировщика он поставил задачу стратегическую — нанесение ударов по Германии, что и осуществлялось нашими летчиками.

Василий Васильевич Решетников, Герой-генерал, совершив-

ший 307 (!) боевых вылетов на Ил-4, рассказывал, какой это непростой был самолет: «Им все время надо было управлять. Если на миг опустишь управление, не знаешь, куда он нырнет — вверх или вниз».

«На Ил-4 летать было сложно, но и разломать было невозможно, — добавляет другой ветеран Aviации дальнего действия Олег Дмитриевич Халмурадов. — Честно говоря, летать на нем могли бы, наверно, только русские. Как-то возвращались с боевого задания, смотрю: впереди летевший Ил-4 резко пошел к земле — на вражеской территории. Что-то случилось, подумал я, сяду рядом, подберу экипаж. Вижу — самолет нормально приземлился, летчик быстро выскочил из кабины и под плоскостью присел на корточки... Уборной-то на борту не было, а летать приходилось по 12 часов без посадки. Я расхохотался, а он влез в кабину и взлетел...

Американцы удивлялись: как вы летаете? У них в этом смысле все было предусмотрено, а у нас, как всегда...»

Чкалов как-то сказал с юмором, что романтика в авиации кончилась, когда на самолете появился туалет...

За годы войны Ил-4 очень преобразился. Было сделано несколько его модификаций — дальний разведчик, торпедоносец... На Северном флоте эти машины охраняли морские караваны союзников PQ, столь необходимые нам в то время...

Но Ильюшин сам не думал, что его бомбардировщик сможет брать в боевых условиях 2,5 тонны бомб. Он стал проверять все узлы, но запас прочности заложил с резервом...

Легендарный Главный маршал авиации Александр Евгеньевич Голованов, командовавший во время войны Aviацией дальнего действия, подчинявшейся непосредственно Сталину, вспоминал:

«Несмотря на то что самолеты Сергея Владимировича имели огромный удельный вес в Военно-Воздушных Силах, сам конструктор был удивительно скромным, я бы сказал, малоприметным человеком. Его, как говорят, не было ни видно, ни слышно. Вторым таким человеком среди конструкторов был, по моему мнению, создатель непревзойденных истребителей Лавочкин...

Но Ильюшин при всей своей скромности был человеком твердым, и добиться от него изменений в конструкции было весьма непросто».

Дело в том, что по документации радиус действия Ил-4 сперва не позволял свободно летать по глубоким тылам противника. Дополнительная загрузка горючим увеличивала полетный вес самолета, и получалось, что надо меньше брать бомб. Но об этом в ту пору не могло быть и речи. Значит, оставалось толь-

ко одно: увеличить предельно допустимый полетный вес самолета, что разрешается только в исключительных случаях. Когда штаб Авиации дальнего действия попросил Ильюшина увеличить этот вес, конструктор отказал.

Однако через некоторое время в печати стали появляться сообщения о налетах на глубокие тылы противника больших групп советских самолетов, наименования которых не упоминались.

Ильюшин понимал, что либо летают его машины, либо в АДД появились какие-то новые самолеты с большим радиусом действия. Ведь летать приходится уже от Москвы... Конструктор приехал к Голованову:

— Александр Евгеньевич, вот вы Берлин бомбите, у вас что, новые машины появились?

— Летаем на вашем самолете, — ответил Голованов.

— А как же с горючим, с боевой загрузкой?

— Подвешиваем дополнительные баки на 500 литров, а боевая нагрузка — полная. Отличную машину вы сделали, Сергей Владимирович! У меня орлы прилетают — по три сотни пробоин, на честном слове тянут, а возвращаются!

Конструктор покачал головой и ничего не сказал. Но через некоторое время прислал официальное разрешение увеличить полетный вес его самолета.

«С таким полетным весом мы проработали всю войну, — говорит Голованов. — И, когда летали на предельный радиус за счет увеличенного конструктором полетного веса, брали дополнительную бомбовую нагрузку. Удивительный человек! Другой делает на грош, а развонит повсюду на рубль!»

Голованов не раз весьма высоко отзывался об Ильюшине, выделяя его из всех наших авиационных конструкторов.

Во время войны в стране было два Главных маршала авиации — А.А. Новиков и А.Е. Голованов. Мнение Голованова об Ильюшине я слышал от самого Александра Евгеньевича, а мнение Новикова можно узнать из книги маршала авиации И.И. Пстыго «Труженики неба»:

«Нужно до земли поклониться создателю Ил-2 конструктору Сергею Владимировичу Ильюшину». Коротко и ясно.

Академик Г.В. Новожилов рассказывал, что сам Сергей Владимирович меньше говорил о штурмовике Ил-2, а больше о бомбардировщике Ил-4. Чувствовалось, что первенец ему дороже...

А я вспомнил, как в гостях у Шолохова в Вешенской зашел разговор о его романе «Тихий Дон», и Михаил Александрович сказал:

«Ребята, да я же написал «Лазоревую степь»!

Действительно, этот рассказ написан величайшим художником, богом литературы. И сам Шолохов как мастер гордился своей «Лазоревой степью», но для читателей его «Тихий Дон», естественно, затмил этот коротенький, кажется всего в восемь страничек, гениальный рассказ... Но то и другое люди оценили. Как и самолеты Ильюшина, достойно отработавшие войну.

Официально война закончилась в Потсдаме 8 мая 1945 года.

«Капитуляцию подписать здесь!» — сказал советский военачальник Жуков германцу Кейтелю, и у того упал монокль... И все-таки — русская душа! — когда увели побежденного фельдмаршала, Жуков приказал принести ему в камеру бутылку водки и закуски...

Еще шла война, но думали о будущем.

«2 августа 1944 года, — говорил А.Е. Голованов, — я подписал приказ о назначении макетной комиссии для заключения по двухмоторному пассажирскому самолету конструкции Героя Социалистического Труда С.В. Ильюшина».

Насколько же велика была уверенность в победе, что уже в 1943 году Ильюшин приступает к проектированию пассажирского самолета! До этого в СССР был всего один тяжелый пассажирский самолет, купленный по лицензии у американцев, — ДС-3. Мальчишки называли его сперва «Дугласом», а потом, из чувства патриотизма, — Ли-2. Так самолет стали величать по фамилии конструктора Лисунова, пересчитавшего дюймы в миллиметры. Он и руководил внедрением в серию чертежей, отработанных под руководством В.М. Мясичева...

Очень красивый самолет. Мне нравилось, как он садился на летное поле. Шесть штук у нас их было на аэродроме в Кишиневе, и мой отец после войны летал на Ли-2. Самолет брал на борт 14 пассажиров и летал в Москву за 6 часов 10 минут, я это помню, а также летал в Одессу, Симферополь, Адлер, Минводы... Я и сейчас, спустя полвека, помню номера наших самолетов: 41—26, 41—55, 42—35... Самолеты были зеленого цвета, и только 41—55 почему-то темно-синий, но он вскоре разбился, а экипаж во главе с командиром корабля Шишигиным уцелел, только Шишигин стал заикаться. Помню фамилии командиров кораблей. Нет сейчас никого. Последним, в 1994-м, ушел из жизни наш сосед, летавший с моим отцом, дядя Женя Евсеев. Когда к нам пригнали Ил-12, он сразу стал на нем летать...

Ил-12 был серебристый — первый самолет такого цвета на нашем аэродроме, и этот цвет как бы символизировал начало мирной жизни. Все мальчишки бегали смотреть на большой са-

молет — необычный, с передним колесом, приподнятым хвостом. Интересно было наблюдать, как он садился сразу на три точки, выделяясь среди «Дугласов», «кукурузников» и уже не нужных после войны двух песочного цвета «Харрикейнов»...

Какое же счастье, что в моем детстве была до сих пор ошущаемая трава летного поля и эти красивые самолеты!

...Начиная Ил-12, Ильюшин изучил зарубежную технику, американский опыт создания ДС-3.

«Надоело летать на «Дугласе», — говорил он, — пора создать свое». В ту пору многие склонялись к тому, чтобы переоборудовать в пассажирский самолет ермолаевский бомбардировщик Ер-2. Ильюшин начисто отверг эту идею. Он считал, что пассажир должен лететь с комфортом, а в фюзеляже Ер-2 стоять можно было только согнувшись...

Ильюшин уверен: пришло время других машин. И Сталину, размышлявшему о переделке бомбардировщика в пассажирский экспресс, он сказал:

— Хватит печь самолеты только для командированных, которые летают за счет государства! Нужна безотказная, надежная мирная лошадка специально для пассажиров.

В июне 1945 года Ил-12 был готов. Впервые на пассажирском самолете поставили носовое колесо, и после этого все машины пошли с колесом впереди. Ильюшин видел в будущем бетонные полосы, на которых посадка с таким шасси будет проще, и не нужны задние костыли, которые часто ломались...

Стоит упомянуть еще вот о чем. Во Франции, например, чтобы получить право спроектировать пассажирский самолет, конструкторское бюро должно пройти три этапа: 1) создание спортивных или сельскохозяйственных машин, 2) создание легких военных самолетов, 3) создание тяжелых военных самолетов. И только после этого можно подойти к вершине — конструированию пассажирских самолетов. Наверно, справедливо. Ильюшин заслужил это право. Позже, в 1969 году он напишет в журнале «Авиация и космонавтика»:

«Следует сразу же заметить, что создать совершенный, признанный временем пассажирский самолет нисколько не легче, а пожалуй, сложнее, чем самолеты других назначений. Это становится ясным, если вспомнить, что к пассажирскому самолету предъявляются во многих отношениях повышенные требования, и число их все время возрастает».

Ильюшин считал, что при конструировании пассажирского самолета надо особо позаботиться о безопасности полетов, экономичности, долговечности, надежности, всепогодности и регулярности полетов, комфорте, минимальном шуме... Из всех

этих параметров на первые места он ставил экономичность и надежность.

Стоимость одного тонно-километра полета на Ил-12 стала вдвое ниже, чем на Ли-2. А что касается надежности, и о ней надо было сказать, конечно, в самую первую очередь, то почему-то пассажиры всегда стремились летать на Илах...

Однако на Ил-12 были слабоваты моторы, ресурс их оказался невелик, да и навигационное оборудование оставляло желать лучшего.

Начальник Главного управления Гражданского воздушного флота генерал Байдуков пожаловался Сталину на недостатки Ил-12.

— А вы можете все это написать на бумаге, товарищ Байдуков? — спросил Сталин. Георгий Филлиппович написал. Сталин вызвал Ильюшина:

— А вы можете, товарищ Ильюшин, устранить недостатки, указанные товарищем Байдуковым?

Ильюшин прочитал написанное и ответил:

— Могу.

В частности, выяснилось, что вес машины увеличивало несусветное количество грязи...

На смену Ил-12 пришел Ил-14. Крылья у них были покороче, чем у Ил-12, а хвост как бы подрублен. Где бы ни летал Ил-14 — от Арктики до Антарктики, — летчики его очень любили. Он брал на борт 32 пассажира, но друг моего детства Вадик Евсеев набивал в салон чуть ли не вдвое больше народу — и ничего, летели! Это уже в 70-е годы...

«Ил-14 прощает летчику любую ошибку, даже «козла» на нем не сделаешь, — говорил Вадик, — обледенение ему не страшно. Я летал на нем на Чукотке по 14 часов подряд в сплошной темени, но лечу и не боюсь!»

Помню, как маршал Голованов, с которым мне посчастливилось вместе работать, перед полетом спросил экипаж Ил-14:

— Чего боится самолет?

— Грозы, товарищ Главный маршал авиации, — ответил командир корабля.

— Земли, — поправил его Александр Евгеньевич.

Мы тогда летели пассажирами, попали в грозу. Что это такое, знает летчик, ибо другой, даже побывав в такой ситуации, может ничего не понять. Мы сидели в салоне с Головановым рядом. За иллюминатором темное пространство скребли молнии, самолет швыряло, как лодку без руля. «Я тебе скажу следующее дело, — спокойно начал Голованов со своей фразы-присказки, — если пилот будет продолжать набирать высоту, мы разобьемся. Скажи ему, пусть снижается, а то, если я пойду, он как увидит мои погоны...»

Ил-14 пошел пониже, мы благополучно вышли из болтанки и долетели.

Когда в Кишиневе провожали последний отработавший свой срок Ил-14, летчики целовали ему крылья. Это не придумка. Так было. Таковую награду заслужил конструктор Ильюшин.

С 1950 года и поныне летает эта замечательная машина.

12-ю и 14-ю Ильюшин назвал классической схемой пассажирского самолета...

В конце войны, в 1945-м, Ильюшин задумал и начал проектировать огромный по тем временам четырехмоторный пассажирский самолет Ил-18. Да, да, Ил-18, только не тот, который появился более чем через десяток лет, а еще с поршневыми двигателями, но уже берущий на борт до 66 пассажиров. А какие были кресла в салоне! Массивные, роскошные, установленные на значительном расстоянии друг от друга, — приятно было сидеть, не то что сейчас.

Ильюшин всегда строил машины с запасом, с учетом их развития. Поставили 66 кресел, но можно их сдвинуть поближе и установить 90. Как потом на турбовинтовом Ил-18 сперва было 75 мест, шаг сдвинули — сделали 90 и 100, и даже 120 мест было на недлинных трассах, скажем, Москва — Рига.

Поршневым Ил-18 построили в 1946 году — впервые в нашей стране герметический фюзеляж! 17 августа 1946 года Владимир Коккинаки начал летные испытания необычного самолета, как позже бы сказали, лайнера. А правое сиденье второго пилота занял его брат Константин. Когда пошли самолеты с двумя летчиками, пришлось приглашать и второго пилота. Таким вторым на Ил-12, Ил-14 и вот на Ил-18 стал Константин. А бортмехаником с ними летал еще один Коккинаки — Павел...

Константин Константинович Коккинаки — личность удивительная, человек яркий, моторный, захватывающий, неутомимый рассказчик, по телефону всегда гремел своим грубым хрипловато-прокуреным голосом: «Костя Коккинаки звонит!»

Разные люди бывали у него в квартире на площади Восстания, и каждый раз он рассказывал, как перед войной был в кабинете у Сталина, и как тот задавал такие специфические вопросы, какие под силу только очень знающему авиационному специалисту.

— Он сильно нас готовил! — восклицал Константиныч. — И вот из его кабинета мы с Петькой Стефановским (тоже заслуженный летчик-испытатель и тоже Герой Советского Союза. — Ф.Ч.) выходим на Красную площадь...

— И сразу — в Исторический музей! — нарочно продолжает один из гостей, наперед зная, что Константиныч тут же оборвет, не воспринимая шутку:

— В какой Исторический музей? В «Арагви» мы пошли! Как дали там! Мы у Сталина были! Сейчас у бога побывать не то бы значило, что тогда у Сталина!

Когда заговорили об Ильюшине, Константиныч сказал то, что уже можно было слышать от других: «Он настроил свой коллектив делать такие самолеты, которые будут и сегодня, и завтра, и послезавтра». Но вот такое мог рассказать только летчик:

«Испытывали с братом самолет. Я вторым пилотом, на подхвате. Отчет пишем. И кое-что посчитали неправильным, нехорошим — в аэродинамике, в устойчивости... Ильюшин прочел и говорит брату:

— Я не согласен, Вова.

— Серж, ну это твое дело, ты генеральный, а мы летчики, прав я, Костя?

— Я не подпишу, — не соглашается Ильюшин.

— Твое дело, а мы написали вот так.

Разошлись, три дня не разговаривали. А потом он, видимо, все снова продумал, просчитал, проверил и согласился с нами. Если б мы были не правы, ни за что б не согласился!

Ил-12 мы с Володей испытывали, первый такой большой самолет. В фюзеляже протянули веревку, чтобы в случае чего сразу добраться до двери и выпрыгнуть... Испытывали двухмоторный дизельный бомбардировщик Ил-6. Он был больше Ил-4, имел более мощное вооружение. Включили моторы, слушаем потроха, взлетаем. Летим, чувствуем — сесть не сможем. Володя говорит мне:

— Ты прыгай, а я годумаю.

— Ты подумай, а я покурю, — ответил я.

— Интересно, чего она хочет, эта машина? — говорит Володя.

Была ровная облачность, и мы решили сымитировать посадку на облака. Получилось.

— Она любит большую скорость, — понял Володя. Мы полетели в Жуковский и сели там на очень большой скорости. Еле сели.

— Ну его к черту! — прямоломно охарактеризовал самолет Володя. Ильюшин сразу же зарубил эту машину:

— Согласен. Такой самолет не нужен. Не годится.

Вот его принципиальность. А сколько ума, труда вложено, сколько ночей потерянных!»

«Он не шел на неоправданный риск, — подтверждает и старший брат Владимир. — Он неторопкий был при выходе самолета в жизнь».

«Ты подумай, а я покурю» — такие жили на земле братья Коккинаки.

А их технику пилотирования проверял Сергей Николаевич Анохин:

— Я был инспектором и записал: «Отмечаю исключительно высокую технику пилотирования», — и ничего больше.

— Не беру своего брата, но из моего периода самый талантливый летчик — Сережа Анохин, — высказывает свое мнение Константин Коккинаки.

«Не беру своего брата»...

Несколько десятилетий, начиная с 1935 года, Владимир Коккинаки был ведущим и единственным летчиком-испытателем на ильюшинской фирме. Рачительный хозяин, Ильюшин будет держать у себя только одного летчика, но зато этот летчик — Коккинаки, и можно уверенно сказать, что Владимир Константинович, приучивший к небу все Илы, по праву был их соавтором. Так сложилось в 30-е годы, что ведущими летчиками-испытателями были: у Туполева — Громов, у Поликарпова — Чкалов, у Яковлева — Пионтковский, у Ильюшина — Коккинаки. Великие конструкторы, великие летчики, и такие разные...

Много легенд ходило о Владимире Коккинаки. В темном переулке у забора ильюшинской фирмы пристал к нему некий субъект: «Снимай пальто кожаное!»

Владимир Константинович перебросил субъекта через забор на территорию фирмы, где его подобрала охранники.

Когда перестали выпускать его любимые сигареты «Памир», «Кокки», как называли летчика на фирме, поехал на табачную фабрику. Смотрит — на полу столько табаку рассыпано, уборщица подметает.

— Да ведь хороший табак! Сделайте из него 500 пачек «Памира», мне надолго хватит!

Сделали. Летчиков любили.

С «Кокки» Ильюшин дружил до последних дней жизни. Их отношения можно назвать своеобразными. Ругались часто. Коккинаки делает полет в Жуковском и сразу звонит Ильюшину:

— Трясло... Сваливало на бок... Задирало... Шумело...

— Ты врешь, Вова! Этого не может быть, не заливай, — отвечает Ильюшин. Положит трубку и говорит: — А может, не врет?

И на следующее утро, не заезжая на работу, Ильюшин уже в Жуковском. Записывающая техника не ахти какая — осциллографы, царапающие бумагу. К Коккинаки полное доверие, и тот, конечно, гордился этим, но у Ильюшина всегда было «доверяй, но проверяй», ибо и Коккинаки допускал ошибки. Но Ильюшин считал, что коль он избрал его испытателем на свою

фирму, то менять не следует, хотя кое-кто думал по-иному. Бывало, на работе Ильюшин «подсовывал» под руководителя более сильного конкурента, но под Коккинаки — никогда...

И вот 17 августа 1946 года, накануне Дня Воздушного Флота, Владимир Коккинаки в своей неизменной кепке докуривает и занимает командирское место в очередной, как всегда, новой машине, которых в его жизни будет за 70. На этот раз — Ил-18, поршневой.

Многие конструкторы первый вылет обставляют торжественно, приглашают высокое начальство. Обычно Ильюшин этого не делал, но на сей раз получилось исключение из правил. Торопил Московский комитет партии, и на первый вылет прибыл секретарь МК Фирюбин, из министерства — Дементьев, от ГВФ — маршал авиации Астахов, все со свитами. Много народу собралось на аэродроме.

Выкатив первую машину, подробно осматривают ее, проверяют, все ли сходится, потому что первая машина обычно не полностью соответствует чертежам. Есть изменения, и надо посмотреть, что же получилось на деле.

В девять утра закрыли двери, оттащили трап, Коккинаки запустил двигатели, но контролер ОТК, стоявший перед машиной и наблюдавший работу двигателей, дал отмашку флажком, чтобы Коккинаки их заглушил. Из гондолы одного мотора брызгала жидкость. Оказалось, лопнул шланг гидросистемы. Экипаж вышел, отложили полет на три часа.

К 12.00 заменили шланг, опять все собрались, опять Ильюшин пожелал удачи Коккинаки, опять оттащили трап, и опять очень скоро тот же контролер показал руками «стоп». Одна из четырех юбок капота двигателя не работала — двигатель мог перегреться. Ильюшин отложил вылет еще на шесть часов. Высокие гости снова разъехались, но к назначенному времени никого из них на аэродроме не было. Машина взлетела, и полет прошел без отказов.

Так Ильюшин в первый и последний раз пригласил начальство «на премьеру».

А когда иной раз, случалось, приезжал кто-то из гостей, и было так, что самолет не очень слушал рулей, Ильюшин пояснял приехавшим:

— Смотрите, что летчик на нем вытворяет!

После первого полета принято подбрасывать на руках испытателя и конструктора. Ильюшин этого не любил:

— Вы чего обрадовались? Решили качать после посадки, значит, не были уверены, что сядет?

...В кабинете Ильюшина — большой глобус. Подарил директор 30-го завода Воронин. Глобус сперва не понравился, вроде

бы даже хотел выбросить его Ильюшин. Но потом пригляделся и понял, что, оказывается, по нему легко ниточкой замерять расстояния дальних перелетов, международных трасс. Нередко вдвоем с Коккинаки они у этого глобуса намечали маршруты. Темпераментный Коккинаки и хладнокровный (а внутри тоже всегда горит!) Ильюшин. Удивительное, замечательное сочетание двух неординарных людей...

После войны в личной жизни Ильюшина произошли большие изменения. Распалась семья. Дети — Ирина и Владимир выросли, а с Раисой Михайловной он развелся. Поступил помужски: оставил семье почти все, взяв с собой только письменный стол да собрание сочинений Джека Лондона...

Оставил квартиру — 206 квадратных метров, — половину которой посоветовал отдать государству, что и было сделано. Раиса Михайловна пенсию не получала, и каждый месяц он посылал ей деньги. Умерла в 1972 году...

Свою вторую жену Анастасию Васильевну Советову он знал давно — с 1937 года работали вместе. В кабинете Ильюшина висит чертеж Ил-2, выполненный Анастасией Васильевной. Ил-10, Ил-28, да и Ил-18 тоже она чертила... Взаимные чувства возникли давно, скрывать уже не было смысла, все знали об этом. Даже министр Шахурин сказал Ильюшину:

— Эту женщину надо куда-нибудь перевести.

— Эту женщину я никому не позволю трогать, — ответил Ильюшин...

Через много лет, впервые после юности он приехал на свою родину в Делялево. Потом почти каждый год ездил туда на охоту, рыбалку, с зимы собирался. Пишет из деревни Анастасии Васильевне:

«Отдыхаю хорошо, можно сказать, наслаждаюсь отдыхом. Много хожу, иногда до 20 километров в день, занимаюсь по утрам гимнастикой. 18-ю выпустили 17.08.46. Все хорошо, даже очень хорошо. В воздухе она изумительно красива, поздравляю тебя, ты немало потрудилась над красотой ее линий. Трудно что-либо добавить к ее красоте. Володя (Коккинаки) очень доволен. Улыбается во весь свой «маленький» ротик. Он талантливый мастер своего дела. Уже сделал 3 полета.

Отдыхай хорошо, набирайся сил. Тут, на досуге, я уже подготовил работенки достаточно. Нажимать придется, как и прежде, очень сильно. Получаю сведения, что все наши ребята очень хорошо отдыхают, довольны, через несколько дней уже постепенно начнут съезжаться. Время летит»...

В ильюшинском КБ было заведено, что летом одновременно уходили в отпуск все во главе с генеральным. Оставалось несколько дежурных...

«Ильюшин заставлял приобретать путевки, и три Коккинали бесплатно возили нас в Сочи», — вспоминают ветераны. После отпуска собирались и без раскочки приступали к работе. Конечно, раньше так было проще, потому что авиация была престижна, и возглавляли ее такие, как Туполев, Ильюшин, Яковлев, Микоян, они напрямую выходили на Сталина, который лично занимался авиацией.

«Все хорошо, даже очень хорошо...» Так мог написать только человек, знающий, как бывает плохо, и потому умеющий ценить хорошее.

Ил-18 пролетел на Тушинском параде 1947 года во главе колонны Ил-12. Опытная машина летала еще и в начале 50-х, а потом ее полеты прекратили, и в серию не пошла. Не хватило компрессоров, которые отдали бомбардировщику Ту-4...

«Жесткая команда поступила, — вспоминал В.К. Коккинали, — самолет не нужен, порубить его».

Очень ругал эту машину Булганин. Она не была приспособлена к тогдашним аэродромам. Слишком забежал вперед Ильюшин. Считали, что еще долгие годы на такую машину не наберется ни пассажиров, ни грузов.

Думается, немало значил и разговор со Сталиным.

— Каждый разбившийся самолет, на котором погибли один, два или три человека, — большая трагедия, — сказал Сталин. — А у вас здесь 70 человек! Не дай бог, что случится...

Г.Ф. Байдуков рассказывал, как в 1947 году, будучи начальником Главного управления Гражданского воздушного флота, он на заседании Политбюро предложил ввести на пассажирских самолетах должности стюардессы. В Америке видел, понравилось.

— Это что, б..., что ли? — спросил глуховатый маршал Ворошилов...

Через десять лет Ильюшин построит турбовинтовой Ил-18, и он надолго станет флагманом Аэрофлота. И будет не хватать самолетов. И obsлуга будет наша, отечественная, другой нету.

А Ильюшин уже занимался новой машиной. И дома все было по-новому.

«Я работала в серийном КБ, — говорит Анастасия Васильевна, — а этажом выше было опытное КБ. Он взял меня туда в особо секретную группу».

Во втором браке в семье Ильюшиных родилось два сына — Сергей в 1947 году и Александр в 1955-м. «Дети любви», — говорят о них. Оба потом трудились на отцовской фирме на скромных должностях в отличие от детей других генеральных конструкторов.

По природе семьянин, Ильюшин не любил выносить наружу свою семейную жизнь. Однако сейчас, когда его нет, читая

его письма, можно понять, какие чистые, на хорошую зависть, отношения сложились у него со второй женой.

Он любил семью, но отдыхать ездил один — не на юг, не в санаторий, не за границу, а, как мы знаем, в родное Дилаево. Родительской избы уже не было и в помине, и Ильюшин построил небольшой деревянный домик с душем. Я побывал там с его младшим сыном Сашей и увидел такой знакомый и родной самолетный бензобак, используемый здесь для нагревания воды. Единственно напоминающее, что здесь жил человек, причастный к авиации. Компактный домик в три комнаты. Чайные чашки с блюдечками, засохший букет осенних цветов на столе...

Ильюшин приезжал сюда каждый год, начиная с 1946-го, когда еще не было этого домика. Ночевал в коровнике, писал Анастасии Васильевне, что петух не дает спать...

Бывала здесь сестра Анна из Вологды, убирала, готовила, ходила с клюкой и всем говорила: «Я сестра Ильюшина!»

За высокий, пронзительный голос ее прозвали «крикуньей». Оттого, наверно, и «крикунья», что брат — знаменитость, а сама — обычная, но хочется, хочется...

До чего ж добрый у нас народ! Жизнь выщелачивает из него все человеческое, да, видать, не до конца еще выщелочила. В Дилаеве соседская бабка угощала нас с Сашей Ильюшиным медом, совала в дорогу банку консервов, может, последнюю...

...На Красноармейской улице, перед зданием ОКБ, плескал фонтанчик с небольшим бассейном, и сослуживцы знали: если там плавают подсадные утки, а на солнце сушатся теплая куртка и прочая охотничья амуниция, значит, Хозяин собирается в отпуск.

...В 1957 году на Ил-14, на котором должны были лететь за рубеж премьер Булганин и Первый секретарь ЦК Хрущев, произошла чрезвычайная неприятность: лопнула бензиновая трубка. Поправили дело, но Ильюшин сильно перенервничал. Сказал старому другу Ивану Жукову: «Знаешь, Ваня, у меня больше нет сил, до того измотан! Поедем с тобой на охоту».

До Вологды добрались на поезде. Ильюшин заехал к сестре, взял подушку и одеяло, из обкома партии доставили четырех подсадных уток и собаку, дали машину. Ильюшинскому родственнику, Павлу Васильевичу, работавшему в обкомовском автохозяйстве, дали отпуск на неделю: поезжай с Сергеем Владимировичем на охоту!

Что говорить, Ильюшин — гордость области. Приехали в Дилаево.

— Смотри — лебеда! — показывает Сергей Владимирович Жукову. — Здесь был наш дом.



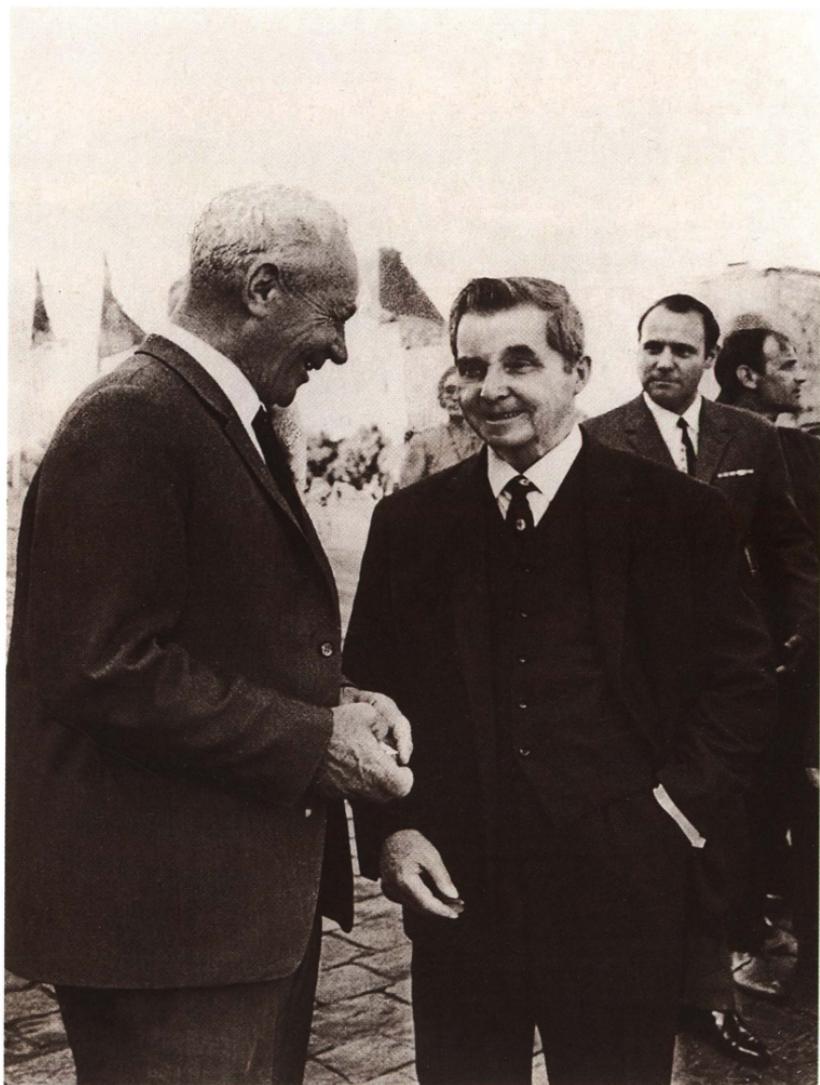
Суров облик конструктора Ильюшина. Суровы его самолеты...



Пассажирский самолет Ил-14.

С Артемом Ивановичем Микояном. 60-е годы.





Со старым другом Владимиром Коккинаки. За Ильюшиным —
Г. В. Новожилов.



Ил-18 летает и поныне.

В гостях у О. К. Антонова. Киев. 5 февраля 1965 года.





**С. В. Ильюшин и А. Н. Туполев. Два великих конструктора.
На фоне Ил-62.**



На отдыхе. 1948 г.

Диялево — на охоту!





«Вологодский мужичок».



Ил-62 в полете.

Он гордился этой машиной, и она стоила того.





С летчиками Аэрофлота. Конец 60-х годов.

Создатели Ил-62.





75-летие С. В. Ильюшина в Доме кино. 1969 г.

Штурмовик Ил-40.





С теми, кто работал рядом.

Бомбардировщик Ил-54.



Дочь Ирина Сергеевна.
1975 г.



С сыном Сережей.
1960 г.





**Владимир, Сергей, Александр,
Сергей Владимирович и
Анастасия Васильевна Ильюшины.**



**Герой Советского Союза
Владимир Ильюшин.**



Александр Ильюшин и автор этой книги Феликс Чуев у бюста С. В. Ильюшина. *Вологда. 1992 г.*



Сын Александр и внук Сергей в рабочем кабинете отца и деда.



«Жизнь моя? Иль ты приснилась мне?»... Один из последних снимков С. В. Ильюшина.

Так устроена жизнь, что после родительского дома, после детства, остается лебеда, как после тебя — память или пустота.

...Навестили соседей и поехали по берегу Кубенского озера. Сели в лодку, забрались на островок и сразу же, только переоделись, стали сооружать шалаш, чтоб успеть до темноты. Втроем легли спать в шалаше. Холодно.

— Разбуди меня в два часа ночи, — говорит Ильюшин Жукову. Одеяльце сестрица дала махонькое, пытались кое-как укрыться. Жуков зажигает спичку: половина первого. Снова зажигает — прошло пятнадцать минут. Так до двух ночи. Разбудил. Вдвоем сели в лодку. На Ильюшине меховые брюки, летная куртка. С собой ружье, собака, утки. Пирожки с яблоками Анастасия Васильевна приготовила.

— Оставайся со мной, Ваня, — говорит Ильюшин.

— Нет, Сергей Владимирович, холодно. — Жуков возвращается к Павлу Васильевичу, а Ильюшин остается на утреннюю тягу.

— Ребятушки, заезжайте за мной в девять часов!

И так каждый день, целую неделю. Озеро неоглядное, уток много, добыча была. Возвращались в деревню, бабунька завтрак проготовит: на большой сковороде жареные рыбки, залитые яичницей. Ел он немного — клонет несколько раз вилкой, и: «Ребятушки, пошли!»

Стремительный, все делал быстро. В деревне у него тоже заботы. Родственницу навестил, у нее дочь ходит в школу за одиннадцать километров в любую погоду, а места глухие. Поехал в интернат, договорился с директором, чтоб пристроил девочку.

Днем отдыхает, лежит в избе, бывало, в жаркую пору и на полу — прохладно. Приходит женщина с работы, в ватнике, садится на пол, рассказывает о жизни, ничего не просит, пришла поговорить с земляком:

— А моя Манька-то дура!

— А что такое?

— Поехала в Вологду к зубному врачу, сняла здоровые зубы и поставила коронки — мода!

Зайдет тракторист, руки в мазуте. Разговор с уважением, но без напряжения, свой ведь Ильюшин-то!

Недалеко завод, изготавливающий вологодское масло, то, что раньше называлось Парижским. Пошел, посмотрел. Крутится бочка, остановили, открыли крышку, дали кусочек ватмана: «Пробуйте масло!»

Ильюшин попробовал, предложил встретиться с коллективом.

В деревенской избе на громадный стол вознесли пятиведер-

ный самовар, напекли пирожков с рыбой... Попили чаю, водочки, но Ильюшин не большой любитель, да и в его присутствии не очень расходились. Стояла сельховская водка с этикетками, засиженными мухами, — в деревне ее брать некому, сплошь старики да старухи.

— Давайте попробуем грог! — сказал Ильюшин и налил стопку в стакан с крутым кипятком и заваркой. Играл на баяне и пел с земляками протяжные русские песни...

На другой день ему говорили: «Уж мы отведали грогу, когда вы уехали, Сергей Владимирович!»

Сосед сестры Ильюшина помнит эти поездки на охоту и рыбалку. Ильюшин ездил и на своей «Победе», сам за рулем. Знакомы не были, но через сына Сережу Ильюшин пригласил соседа в гости, в Москву.

— А у тебя есть мой самолет? — спросил Ильюшин. — Сережа, дай ему самолет! — и подарил макет Ил-62. Это было незадолго до смерти... 62-я машина — его особая гордость...

Владимир Александрович Пеньков, бывший первый заместитель председателя Вологодского райисполкома, часто встречал Ильюшина в Дилялеве и на озере.

«Этот человек умел молчать и слушать. На охоте убьет столько, сколько нужно, не больше, две-три утки. Сидит в куртке на завалинке, чинит сети. Подходит к нему полковник, начищенный, надраенный:

— Хочу с вами поговорить о деле, Сергей Владимирович.

— А ты, наверно, охотник?

— Нет.

— Тогда рыбак?

— Нет.

— О чем же нам тогда говорить?

Он приехал отдыхать, но чувствовалось, голова занята».

Спал на берегу озера как-то, его обокрали. Он сказал:

«Вот это по-нашему, по-вологодски!»

К сожалению, не только по-вологодски. Россия...

Но сам-то, сам-то он не стал таким! В детстве у него совсем истерлись лапти. Шел по деревне, смотрит — висят на заборе новенькие лапотки. Не выдержал, унес. Мать увидела обнову и строго-настрого велела немедля отнести на место. Отнес. И с тех пор не смел прикасаться к чужому. А повзрослев, понял, что для того, чтобы выйти в люди, в человеки, большая настойчивость нужна. И при этом не потерять то хорошее, непоказное, непосредственное, что есть внутри тебя...

«Смотрю, Анастасия Васильевна что-то много белья развесила сушить, они вместе тогда приехали, — говорит делялевская соседка Лиза Федосеева. — Оказывается, Сергей Владими-

рович поехал к озеру на лошади, привязал ее к дереву, и на берегу отправился рыбалить. Когда вернулся, отвязал лошадь, а та захотела пить да понесла его к воде, он и оказался в озере. Пришлось все сушить».

Анастасия Васильевна позволила переписать несколько писем Сергея Владимировича разных лет. Вот некоторые отрывки.

«...Народу становится все меньше и меньше, а край наш хороший, красивый край, и народ хороший, добрый. Я часами сижу и люблюсь далью, которая расстилается перед нашим домиком. Озеро, а за ним дали, нескончаемые дали, на 50—70 километров. Вся эта панорама как живая, она с каждым часом меняется, особенно красиво озеро. Оно то голубое, то тихое, как стекло, все поверхности берега отражаются в нем, а иногда подует ветер, и оно свирепеет, становится темным, и по небу бежит бесчисленное множество белячков, в такую пору даже мой катер не выдерживает мощной и крутой волны...»

«Иногда я думаю, зачем мне сюда ездить? — пишет он в другом письме. — Ведь дома, на даче так хорошо, и главное, все дома, все вместе. Если бы я смог отдыхать и полечить нервную систему дома, то это было бы самым лучшим. Но в последнее время все относящееся к вопросам работы меня стало очень раздражать... Может, я многого требую от людей, но для того, чтобы быть менее требовательным, мне нужно изменить самого себя и начать требовать меньше с самого себя, но это невозможно, а чтобы выдержать темп, с которым я работаю всю сознательную жизнь, при котором только и возможно справиться с работой, и вести дело к успеху, нужны здоровье, сильная нервная система — вот это и заставляет меня отдыхать здесь. Вся обстановка здесь располагает к отдыху.

У меня есть занятие. Я занят, вернее, моя мысль — охота, рыбная ловля, чистка ружья, обдумывание, куда ехать завтра на охоту. Так что я выбросил из головы, вернее сказать, улетучил все, связанное с работой».

«Вторник отдыхал, а в среду опять на охоту. Убил еще 3 утки. В пятницу охота была плохая, всего две утки. Так что уток я поел досыта. Катер работает надежно. Погода здесь стоит очень жаркая, среди дня особенно. Я стараюсь днем быть дома. Каждый день принимаю душ, а иногда и 2 раза. Очень хорошо, особенно после охоты. Постель удобная, не такая, как дома, но можно хорошо отдохнуть... Готовит и убирает в домике Мария Ивановна Осокина. Правда, кое-что приходится делать самому: утром готовить самовар, так как она занята у себя дома. В ос-

тальном обслуживанием я доволен. Вообще, отношение Осокиных ко мне очень хорошее и внимательное.

В Дилялеве за год ничего не изменилось. Дела в колхозе плохие. Жизнь колхозников улучшилась, но лишь за счет снижения налогов с участков личного пользования... Хозяйство идет плохо. На трудодень дали за 1958 г. по 300 г хлеба и 80 коп. денег. Поэтому все, особенно молодежь, стараются уехать из деревни.

Был у рыбаков. Рыбу ел уже несколько раз, так что мое питание хорошее, свежие утки и свежая рыба. До сих пор есть помидоры и т.д.»

«В общем я доволен, что сюда приехал, но одному скучно. Правда, первую неделю побыть одному полезно, и отдыхаешь от всего, и успокаиваются нервы.

Милая моя дорогая мамочка, Сережа, Саша, я так привязан к вам, так вас люблю, что не скажешь словами. Я радуюсь, что мы так хорошо и дружно живем, и наша дружба и греет, и светит. Мне всего чаще вспоминается, когда мы всей семьей садимся за стол в полном сборе и когда ведем застольный разговор, в котором участие принимают и Сережа, и Сашок, и все кушаем с аппетитом, и все довольны и веселы. Сию минуту еду на телефон в Березники, думаю, что быстро соединят, сегодня выходной день, отдыхаю, на охоту не еду...»

«Получил твое письмо 25-го, но так как был на охоте, то прочитал его только в субботу. Хотя письма мы писали в одно и то же время, но как совпадают наши чувства и мысли! Я очень рад был твоему длинному письму и читал его несколько раз... Да, у нас действительно хорошая и славная семья, и все дальше так же чудесно идет наша жизнь. Дорогая моя, как мы уже говорили с тобой, нужно помочь Сереже в учебе, у нас к этому имеются все возможности, и нужно не упустить в этом вопросе время, я тебе писал».

«Вспомню вас и думаю: хорошо бы очутиться в кухне за нашим маленьким столиком с кривой ножкой. Так было бы хорошо. Но пока мне одному здесь полезнее, и пока это «полезнее» будет существовать, я буду здесь. Уже эти три дня мне дали то, что я от всего, что меня нервирует и заботит, отошел. Думы мои переклucились на охоту, на рыбную ловлю и другие заботы, с ними связанные»...

Читаешь эти письма и думаешь: какая б ни была хорошая семья, но для настоящего мужчины главное — работа, его дело, ради которого он жертвует всем и подчиняет себя делу...

«Пишу тебе письмо, а кругом тихо-тихо. В окно видно озеро и заозерные дали, по озеру идет пассажирский пароход. Дождик перестает, идет чуть-чуть...»

«Тяжело жить с неделю, кажется годом, вспоминаю и часто вижу во сне, ты единственный и самый родной мне человек, я, конечно, понимаю, что тебе трудно за всем успевать, но что делать, ведь это наши дети, и Сережа — славный, хороший мальчик... Саше тоже нужно внимание, хорошо бы его в группу для прогулок, а то ведь он совершенно не знает детей — это плохо. Он рано будет взрослым, но главное воспитание и внимание к нему остается за тобой...»

Я хорошо помню твои советы и наказания и выполняю их, я многое из того, что ты мне говоришь, учитываю и исполняю. Думаю и надеюсь, что наши детки будут такими внимательными к добрым советам и будут исполнять их».

«Дорогая, я очень люблю тебя, люблю деток, люблю нашу тихую, скромную жизнь. Если есть на свете счастье в личной жизни, то я очень счастлив, что встретил тебя на своем пути. До того, как я тебя встретил, ты уже жила в моих мечтах... Вот уже 23 года, как мы встретились с тобой, и как они быстро промелькнули! Ну, у нас еще много хорошего впереди, а наши славные мальчики...»

Я думаю, что с Сережей нам нужно обходиться больше добрым словом, это, мне кажется, будет лучше...»

Позавтракал, съел натертую морковку, творог с молоком и кусочек рыбы с домашней булкой, что ты мне положила. Я две булочки съел с аппетитом (хороший аппетит — то нужно писать его через два «п» — неплохой каламбур?).»

Я знаю, что ты много внимания уделяешь Сереже, это участь мамы. Но, извини меня, я не в упрек, а лишь высказываю тебе свою мысль, что ты раньше была спокойнее и выдержаннее, я старался брать с тебя пример. Я иногда начну шуметь, а ты мне в ответ спокойно отвечаешь, и я не раз ловил себя на этом и сбавлял тон. Самое великое (выделено мною. — Ф.Ч.) в людях — это спокойствие и выдержка. Я называю это великим потому, что это очень и очень редкое качество в людях, и ты этим своим благородным свойством очень сильно на меня повлияла».

«Это все не случайно, — задумалась Анастасия Васильевна, — кто-то соединяет людей. У нас большая любовь. Неземная. Это не каждый испытает. Не каждый».

Почерк мелкий, быстрый, мысль спешила, иногда запятые не ставил.

Приводил изречение Уоррена: «Если бы человек знал, как жить, он бы никогда не умер». Или (вычитал у йогов): «Каждому человеку на жизнь отпущен определенный объем пищи, и чем скорее его израсходуешь, тем скорее умрешь».

Весь был предан работе, но говорил: «У меня ноги сами домой бегут». Справедливая истина, что счастье заключается в том, чтобы с радостью идти и на работу, и с работы домой. Анастасия Васильевна добавляет:

«Он приходил домой поздно, весь издерганный. Надо было его восстановить. Я занималась им, а детьми мало. Поставлю ему Шаляпина — «Блоху», арию Мефистофеля. Штоколова любил... Много пластинок было».

Он купил гармошку, изучил нотную азбуку, играл русские песни. Это была отдушина, чтобы думка отдохнула. Думка-то текла, как ручеек, и трудно было переключиться. Немаловажной причиной появления гармошки послужил совет врачей. В 1957 году стала сильно болеть голова, и нужна была разрядка, не связанная с физическими усилиями. В «гармошечное дело» он втравил и Серафима Черникова. Вдвоем ездили на московскую баянную фабрику, познакомились с мастерами, делавшими инструменты на заказ...

«У меня до сих пор лежит отцовская гармошка, — вспоминает Евгений Черников. — Сергей Владимирович абсолютно не умел играть, но учился с увлечением, а это главное. Сложно было его слушать, но играл у удовольствием и никогда не пропустил случая, чтобы продемонстрировать достигнутое».

Похоже играл на баяне маршал Жуков. Разрядка, увлечение...

Люди из деревни. И, наверное, дань эпохе. Ильюшин любил музыку, особенно мелодичные песни.

«Как-то я пришел к нему домой, — говорит В.Н. Семенов. — Он завел пластинку «Не слышно шума городского...». Кто-то поет хриплым голосом, пьяный, что ли... «Это я пою!» — он говорит. Я и не знал, куда деваться».

— А ты любишь песни? — спрашивает.

— Очень.

— Спел бы что-нибудь!

Я спел, и мы записали. Прослушали.

— Нравится тебе? — спрашивает.

— Нет. У меня же нет голоса!

— А когда ты поешь, ты разве слышишь себя?

— Слышу хорошего певца, которого слушал когда-то, а не себя.

— Также и я, — тихо сказал он».

Есть запись — он поет на итальянском языке «Мое солнце»

вместе с В.М. Молотовым на свадьбе сына Владимира. У Молотова был хороший голос — это я знаю...

Об Ильющине говорят коротко: крестьянин. В обиходе это подразумевает не только народность, но и ограниченность. Может, был не очень развит? Малый уровень культуры? Для иных он казался ниже их уровня. Однако кто из них, аристократов, мог наизусть читать Шекспира? Ильющин удивлялся, как Лев Толстой мог невысоко отзываться о Шекспире... Нет, уровень у него был не «крестьянский».

*Ромео, милый, не клянись луной,
что каждый день свой образ изменяет,
чтоб не была подобно ей
изменчива твоя любовь...*

Терпеть не мог измены, предательства. Ну а кто это любит? «Если говорите, то говорите то, что у вас на сердце. Или молчите». Имел право так сказать, потому что сам был надежный человек.

Читал гостям наизусть Тютчева, Беранже — память феноменальная, присущая людям выдающимся. Любил Лескова, Достоевского, Лондона. Короче говоря, понимал, что к чему в литературе. А Джек Лондон был его любимым героем. Как-то взял его фотографию, положил рядом свою, где молодой, в летной форме с петличками: «Чем не парень?»

Интересно посмотреть на себя молодого, еще не побывавшего в когтях у жизни... А эта довоенная летная форма — зависть поколения!

...Отдохнуть и после войны не всегда удавалось. Вечером на вологодском поезде отправился в отпуск, а через несколько часов вслед летит срочная телеграмма: поезд такой-то, вагон такой-то. Снимают с поезда на полпути — Сталин вызывает. Иосиф Виссарионович сам не отдыхал и стране не давал покоя.

Было — поехал Ильющин в 11.00 утра в ЦАГИ, в Жуковский, а на работу звонит Поскребышев: в 13.00 быть у Сталина. А до Жуковского на машине в один конец полтора часа. Позвонили в ГАИ. На Рязанском шоссе машину остановили, подошел милиционер: «Товарищ Ильющин! В 13.00 вы должны быть у товарища Сталина! Разрешите, я буду вас сопровождать!»

Вот так. Сам Ильющин говорил своему секретарю Марине Кучиевой:

— К Сталину я не должен опаздывать не только потому, что это Сталин, но и потому, что если я на пять минут опоздаю, то пробуду там целый день. Если вызывает Сталин, надо найти меня, где бы я ни был!

...После войны в небе и на земле наступила эра реактивной авиации. Много написано об этом нелегком переходе, и я не буду повторять то, что читатель найдет в других источниках, — я и сам когда-то писал об этом в книге о Борисе Сергеевиче Стечкине. Передам то, что мне говорил 25 мая 1988 года Александр Сергеевич Яковлев, — ведь я едва ли не последний литератор, беседовавший с ним:

«Кончилась война. Мы победили. Авиация наша вполне соответствовала тому уровню, который требовался для победы. Но у нас ничего не делалось для перспективы. А перспектива в ту пору — реактивная авиация, в нашем министерстве на это смотрели иронически. Прямо никто не высказывался, но и мер никаких не принимали. Лично я неоднократно говорил Шахурину, что нужно срочно осваивать эту проблему для движения вперед. Я ему приводил примеры, как этим делом занимаются на Западе, особенно англичане и немцы — в конце войны. Я говорю, а Шахурин: «Когда будет нужно, нам скажут, и мы займемся».

В конце войны я написал письмо Сталину, что у нас не хотят самостоятельно заниматься вопросами развития авиации, а это толкает нас на копирование немецкого реактивного «Мессершмитта-262», и конкретно предлагают организовать в Саратове производство этого самолета.

Сталин нас вызвал вдвоем с Шахуриным и говорит ему: «Это вы предлагаете ставить «Мессершмитт» вместо тех работ, которыми сейчас занимаются по развитию реактивной авиации?»

Шахурин что-то пробормотал, и это решило его судьбу. А товарищ Сталин сказал: «Строить «Мессершмитт» — это значит заранее обрекать себя на отставание на долгие годы. Мы с этим не согласны, и вы зря проводите работу в этом направлении».

Потом он меня вызвал одного: «Ну что ж, Шахурин, видимо, не способен двигать это дело. Давайте нового министра. Кого вы порекомендуете?»

Я сказал — Хруничева. Его я хорошо знал. Тогда его и назначили министром вместо Шахурина. Официально Шахурина, главкома Новикова и главного инженера ВВС Репина сняли и посадили за снабжение Красной Армии некачественными самолетами. Но думаю, что гнев Сталина был вызван еще и нашим отставанием в реактивной авиации».

...В 1946 году несколько конструкторских бюро получили задание от Сталина построить реактивный бомбардировщик. Меньше чем за год КБ Ильюшина сделало Ил-22 — первый наш реактивный бомбардировщик с четырьмя отечественными двигателями ТР-1 конструкции А.М. Люльки.

Получился необычный самолет. В 1947 году впервые в мире двигатели были подвешены к крыльям на пилонах — то, что стали делать многие зарубежные фирмы, но значительно позже. И никто не обмолвился, что придумал эту новинку русский конструктор Сергей Ильюшин...

В августе 1947 года бомбардировщик вызвал восторг на параде в Тушине, но век новой машины оказался недолгим — не хватало тяги двигателей. Взлетели с двумя ускорителями, и следующий бомбардировщик — Ил-24 — пришлось проектировать с английскими моторами «Дервент-У». Ил-22 и Ил-24 стали промежуточными этапами к созданию самолета, который долгие годы стоял на вооружении наших ВВС. Речь идет о новой, этапной машине Ильюшина — фронтовом бомбардировщике Ил-28.

Сталин, обладавший редчайшей интуицией, узнав об Ил-28, предложил:

«А может, сразу запустим его в серию?»

Вероятно, ему были известны данные испытаний туполевского бомбардировщика Ту-14, и он мог сравнить...

Кто бы отказался от такого предложения? Но неторопкий Ильюшин решил не рисковать и согласился только на то, чтобы его бомбардировщик включили в план опытного строительства...

Революция в авиации потребовала новые кадры, и в 1947 году дипломников МАИ впервые разделили на «винтовиков» и «реактивщиков». Одной из тех, кого определили в «реактивщики», была Ольга Николаевна Елсакова.

Какое это имеет отношение к Ильюшину? Самое прямое. Время, люди, продолжившие славу организации.

«Пятерых девочек определили в «реактивщики», — говорит Ольга Николаевна. — Я, наверно, зубрила была, отличница, потому тоже попала. Кончало нас человек 60 — первый выпуск «реактивщиков» по специальности «самолетостроение». К тому времени разогнали бюро Мяснищева, и он стал у нас деканом и заведующим кафедрой. Эстет, красавец, барин, аристократ... Зашла к нему в валенках с калошами, а он говорит: «Ноги!»

Смотрю, что с моими ногами. «Извините!» — вышла, сняла калоши. Он посмотрел мои чертежи: «Красиво, но неконструктивно».

Это 1948 год. У меня был проект — самолет-«бесхвостка». Я поняла, что диплом надо делать заново. Нас распределили защищаться по три человека в день в феврале-марте. Но в январе появился председатель государственной экзаменационной комиссии Ильюшин, строгий, быстрый начальник, и сразу навел порядок: «Чего тянуть? Давайте по девять человек в день!»

Меня вызывает Мяснищев: «Вам сегодня защищаться!»

Я чуть не упала. А он: «Чертежи у вас подписаны, возражений не принимаю».

Опасения Ольги усиливало еще и то, что защищался парень, полудил пятерку, а когда следующий развесил свои чертежи, в коридор вышел Ильюшин: «Позовите этого студента! Мы ему ставим тройку. У него принципиальная ошибка. Он сделал прямолинейные направляющие у фонаря кабины пилота, что раздирает машину, и не держится герметизация. Это ошибка моей молодости — у меня так фонарь слетел!»

Однако ободрила студентка, бравшая на год академический отпуск в связи с замужеством. Она говорила медленно, долго, усыпила комиссию. Ильюшин спросил: «А каким методом вы решили прочность шасси?»

«Да там, в читалке...»

Ей поставили двойку. Но последнее слово сказал Ильюшин: «Она не готова к защите. Но учили? Учили. Государство потратило деньги? Потратило. Будет работать. Ставим тройку».

Хозяин. Дипломники обрадовались: двоек не ставят!

Ольга трещала громко, как сорока, и от страха так быстро, что разбудила комиссию. Ильюшин долго смотрел ее записку — ему явно понравился почерк. Читая приветственные адреса, которые ему дарили, он разбирал подписи и по ним определял, собранный человек или нет. Если подпись неразборчива, говорил: «Этот человек с хитринкой!»

Ольга получила пятерку. И тут же Ильюшин предложил: «Хотите со мной работать? И запомните: я не заставляю людей много работать. Переутомление сегодня сказывается на работе завтра».

Вот так сказал. А что Ольга? «Я подумаю», — ответила самому Ильюшину. И пришла посоветоваться к своему консультанту Соколову, который прежде работал у Ильюшина, но с двумя инженерами раскритиковал его на партийном собрании за чрезмерную требовательность. Тот тоже не остался в долгу, расчихвостил их, они подали заявление и ушли. В МАИ Соколов стал доктором наук. А Ольгу уже приглашали к себе работать Челомай и Черановский, причем с общежитием, — Ольга жила с родителями за городом.

Соколов сказал ей: «Хотите научиться работать — идите к Ильюшину. Он научит. Только сразу просите жилье».

...По случаю окончания института в холодной студенческой столовой закатали банкет: соленые огурцы, квашеная капуста и каждому по кусочку селедки. Ну и, разумеется, авиационный спирт. За столом рядом с выпускниками — Ильюшин, Яковлев, Микоян, Гуревич, Архангельский, Мясичев — имена, которые украсили бы любую державу.

Во время танцев Ильюшин пригласил Ольгу на вальс, и они получили первый приз. Одна смелая выпускница пыталась пригласить Яковлева, но он сидел молодой, красивый и важный, и сказал, что в своей жизни умеет делать только одно: строить самолеты...

Ильюшин спросил у Ольги:

— Ну и что вы решили?

— Сергей Владимирович, я бы с удовольствием пошла к вам, но пойду к Черановскому, потому что мне негде жить, а он даст общежитие.

— Вот вам мой телефон, завтра ровно в час дня позвоните, я узнаю у директора, как у нас дела с жильем.

Позвонила — приходите, жилье будет. Студенты, конечно, обыграли это дело: «Ну, Оля, когда станешь носить норковую шубу, не забудь про нас!»

Однако не сразу все получается в нашем Отечестве даже у таких немногочисленных обязательных людей, как Ильюшин, хотя именно благодаря им оно создается и еще не рухнуло окончательно. Проходит месяц, два, три, а общежития нет. Перед днем Победы Ильюшин говорит:

— Ну, Ольга Николаевна, отремонтировали заводское общежитие барачного типа. Отведем вас туда.

И в обеденный перерыв генеральный конструктор Ильюшин и директор завода Кофман повели Ольгу в Эльдоратовский переулок, где за дровяным складом в бывшем сарае устроилось общежитие.

— В ближайшее время получите квартиру, — сказал Ильюшин. А что такое в России ближайшее время? Прожила пять лет в этом «Эльдорадо» и решила напомнить:

— Сергей Владимирович, а как насчет квартиры?

— О, поздно пришли, уже все распределили. Напомните перед следующим распределением.

Напомнила.

— Вы знаете, — отвечает, — один пришел, у него трое детей. Если не дадите квартиру, говорит, приведу сюда и будем жить в вашем кабинете. Вот нахал! Молодец! Нет, Ольга Николаевна, поздно, потом, вы же знаете, я не занимаюсь квартирами.

Ольге стало обидно, вышла, разревелась, поехала домой. В гостях был приятель отца, работал в Морфлоте:

— Переходи ко мне, я тебе в течение года если не квартиру, то комнату гарантирую!

Счастливая Ольга пришла пораньше на работу, в восемь часов появился Ильюшин, она ему заявление на стол: прошу меня уволить!

Он молча прочитал, молча порвал. «Иди работать!» — ска-

зал. А в час дня ей выдали ордер. И так бывало. Ильюшин снимал трубку «кремлевки», звонил, подписывал текст на депутатском бланке. Смотрели на его подпись и выписывали ордер даже без паспорта...

Вызывает Германова, будущего лауреата Ленинской премии, и говорит:

«Виктор Михайлович, получите ордер на квартиру!»

«Я не подавал заявления...»

Он следил за своими лучшими товарищами. Не дожидаясь, когда скромный человек начнет унижаться. А Германов — один из лучших, честнейших людей фирмы, возглавлял бюро эскизного проектирования...

Работала в ОКБ Дуся Акишина, наивная, простодушная девушка из деревни, все принимала за чистую монету. Жила в Опалихе в комнате с соседкой и мечтала получить в Москве отдельную комнату. Первого апреля решили разыграть Дусю. Сказали, что вызывает генеральный, хочет поговорить насчет жилья. Дуся летит к Ильюшину: «Сергей Владимирович, вы меня искали?»

«Нет, особенно не искал, но поговорить можно».

«Вы насчет комнаты, наверно...»

У него бровь вверх поползла:

«Дуся, сегодня первое апреля...»

«Сергей Владимирович, вот у других...» — заныла Дуся.

«На других никогда не ссылайтесь. У меня квартира 170 квадратных метров. Добивайтесь для себя. Завтра я вам сообщу перед обедом».

Как-то поздним вечером зашел в отдел, все уткнулись в работу, а он говорит:

«Мне сегодня ночью приснилось, что еду на машине и вижу на обочине дороги сидит девушка в пестреньком платье с солдатом...»

«Ой, Сергей Владимирович, это вам не приснилось, это вы меня видели!» — воскликнула Дуся, сама непосредственность.

Заглянул в обеденный перерыв: женщины едят сметану.

«Масло к маслу льнет», — сказал. Наверно, это у него вологодское...

Одна сотрудница подошла к нему, нечаянно стала на ботинок и что-то говорит, не замечая.

«Вы принесли материал?» — спросил он.

«Да, вот возьмите».

«И долго так будете стоять?»

«Я пошла».

«Хорошо, а то у меня нога занемела».

Земной, и чувство юмора земное. Подарил ему заземление

академик Микулин — тот всех своих знакомых пытался заземлить, сам спал, подключенный к батарее, чтобы снять статическое напряжение. И Ильюшина пытался заземлить.

«Я и так заземлен!» — смеялся Сергей Владимирович.

«Бегу на совещание, туфли в пыли, — вспоминает О.Н. Елсакова, — а он стоит в своих сверкающих ботиночках и говорит: «Чищу, чищу, а все не блестят!»

Перед кабинетом у него висело зеркало, и каждый мог посмотреть, в каком виде идет к нему...

К дням рождения покупали подарки, все небогатые были, собирали по пятерке — кому сервиз, кому вазу... Ильюшин узнал, обиделся, что его не включили. Потом много лет принимал участие в сборе денег, а себе обычно заказывал большой торт, который сам разрезал на всех...

Чтобы решить квартирный вопрос, который, по мнению классика, испортил население, начали активно строить пять собственных домов. Поставили их на улицах Красноармейской, Нестерова, Степана Супруна. 182 семьи из ОКБ улучшили жилищные условия. Организовали цепочку: выезжает человек в новую квартиру, а освободившуюся занимает кто-то другой, и так далее. Сложность нередко была в том, что одна освободившаяся квартира была райисполкомовская, а другая — ведомственная. Чтобы не потерять ни метра своей площади, требовалось вмешательство Ильюшина.

Не получалось предоставить квартиру бортинженеру Кюссу. Попросили Ильюшина поехать на комиссию Моссовета. Поехал со своими простенько, в костюме без регалий. На заседании комиссии отстаивал бортинженера, доказывая, какой тот сильный специалист. Председатель перебил его:

«Да о чем вы говорите? Как вы рассуждаете? Вы не государственный человек!» — и понес.

Ильюшин заявил: «Вот вы меня тут всячески поливали, сказали, что я не государственный человек, а я, между прочим, депутат Верховного Совета СССР и считаю, что наш работник заслужил себе квартиру!»

Председатель несколько смягчился: «Ладно, мы сегодня не будем принимать решение, еще раз вернемся к этому вопросу».

Вышли в коридор. Ильюшин говорит: «Ну, ребяташки, больше я с вами ни в какую организацию не поеду. Подпишу любое письмо, а меня с собой не возите. Но теперь я знаю, каково вам приходится».

Пошел к машине. В это время одного из его сотрудников догнал жилищный инспектор: «Послушайте, наш председатель не знал, что это Ильюшин! Успокойте Сергея Владимировича, конечно, мы решим положительно!»

Он любил бывать на новосельях и однажды стал читать Пушкина. Один сотрудник тоже великолепно знал Пушкина. Устроили состязание. Ильюшин полтора часа читал наизусть и выиграл...

Но кто может лучше рассказать о своем начальнике, чем его секретарь?

Марина Макаровна Кучиева проработала с Ильюшиным с 1945-го по 1970 год.

«Он мне всегда говорил: «Секретарь — мое лицо. Что скажут о секретаре, то скажут обо мне». Всегда спросит, кто звонил, что я ответила... «Вот это ты хорошо ответила, а тут не так сказала, ведь сегодня это самый важный вопрос!» Умел выхватывать главное. За 25 лет работы он ругал меня дважды. Один раз несправедливо. Я ему сказала: «Я этого не знала, не видела, не слышала и никому ничего не говорила».

Прошла неделя, он меня вызвал, извинился: «Да, ты права».

Он был справедливый. Очень, очень справедливый».

Марина Макаровна говорит сдержанно, лишнего не скажет — школа.

«Поздно, часов в одиннадцать, позвонили от министра обороны, завтра совещание, пригласили начальника нашего вооружения Федорова, а я забыла ему сказать. Утром звонит «кремлевка»: Федоров у нас должен быть!

— Ой, я забыла!

— Мы будем жаловаться Ильюшину.

Я вызвала Федорова и на ильюшинской машине отправила в министерство, а Сергей Владимирович в это время был в группе фюзеляжа. Когда пришел, я ему призналась и сказала, что только что отправила Федорова. Он посмотрел на часы:

— Хорошо.

Только вошел в кабинет, звонит «кремлевка». Он отвечает:

— Да, я знаю. Совещание в десять, а наш вопрос в одиннадцать. Федоров успеет.

Ничего мне не было за это. Понимал, что не ошибается тот, кто не работает. А спрашивал строго. Но я его никогда не обманывала. Скажет: «Что ж ты наделала!»

Пунктуально всем отвечал. Столько депутатских писем было, он ведь много лет был депутатом от Мордовской АССР. Очень добрый человек. Просят избиратели, детей устраивал в санаторий и свои деньги давал на дорогу. Много раз я отправляла деньги — его личные.

У кузнеца заболела жена, положили в больницу. Он говорит: узнай, как она себя чувствует. Может, лекарство какое надо?

Обязательно поможет. А если не может, скажет «нет», объяснит почему, и никто его не заставит. Я очень уважаю Сергея

Владимировича. Это особый человек. Человек с большой буквы».

Его за глаза называли Хозяин, и это не случайно. Он берег карандаш, лист бумаги, берег время сотрудников. Такое же отношение к производству, к самолету...

Человек капитальный, преданный делу.

«Иногда он бывал жестоким, — добавляет Радий Петрович Папковский. — Человек противоречив. Жестокость? Нет, пожалуй, жесткость. Иногда это было несправедливо, по наветам. Кто-то его подогреет, нашепчет, а он не проверит. Было за ним такое, и мы это знали.

И его боялись потому, что он мог разобраться в любом вопросе, его обкрутить, обмануть было невозможно.

Он работает с конструктором, и можно было подойти, послушать, самому вмешаться: «Сергей Владимирович, вот так лучше...» — «Да, правильно... Давай так...»

Позволял, когда видел, что не просто ротозейничаешь.

Когда я начал работать, мне ведущий говорит: ты давай делай вот так. Хозяин так любит.

Но когда думаешь о конечном результате, все мелкие обиды на него уходят в сторону. Не это определяло его. Я считаю, что он выполнил то, что на него возложили, на 150 процентов. Но написать о нем — трудное дело. Ни святым, ни сухарем он не был, а был интереснейшим человеком».

Ильюшин признался, что две трети своего времени он тратил на воспитание коллектива. И все-таки, что же такое Ильюшин? Что такое ильюшинская школа?

«В сутках 24 часа, и в каждый из них можно работать», — говорил он. Работать можно по-разному. Он был воистину Хозяином и потому стремился свести к минимуму «мартышкин труд» или труд согласно поговорке: «Что нам, малярам, — дождь идет, а мы красим».

Столько лет во всех конструкторских бюро чертили на ватмане! Ильюшин добился, чтобы в его ОКБ чертежи делали на прозрачном пергаменте, сократив тем самым колоссальный труд копировщиц и немалые денежные затраты.

«Самолет от человека во всем подтянутости требует, — говорил Ильюшин. — Люблю в людях уверенность и убежденность, скромность и деловитость».

Сам был таким. В министерстве его называли «чистоплотом».

«Он приучил нас к пунктуальности, — говорит Г.К. Нохратян-Торосян, — и время он удивительно ценил. Вообще его трудоспособности можно было только удивляться.

Может, по инерции, но и после войны делалось удивительно много».

Золотым правилом Ильюшина, которому он неукоснительно следовал и следил за его выполнением, было то, что конструктор должен работать за доской в первую половину дня и обязательно со свежей головой. В первую половину дня он занимается своей текущей работой, никуда не ходит увязывать. К нему никто не приходит, не мешает, не звонят по телефону — так было у Ильюшина. Первая половина дня полностью посвящена конструированию. Человек приходит за пять минут до начала работы, готовит рабочее место и начинает трудиться. Нормальная рабочая обстановка складывается не только из дисциплины, но и из самого рабочего места, вплоть до карандаша. А карандаши были хорошие — чешские, да и американцы давали по ленд-лизу. И резинки были белые, каучуковые, грязи не оставляли. И готовальни американские завел Ильюшин. И трудно представить, чтобы помещение ремонтировали, когда все работают, а не летом во время всеобщего отпуска.

«Конечно, в ту пору и бюрократии было поменьше, — говорит Г.К. Нохратян-Торосян. — Ко времени перестройки у нас стало 120 министерств, а при Сталине было 17, и каждого министра знали по фамилии — Бещев, Шахурин, Шашков, Засядько, Зверев, Устинов, Ванников... А говорят, что тогда развели бюрократию...

У Ильюшина были такие черты, которые сложно классифицировать — положительные или отрицательные. Единство противоположностей. Общительный, веселый на досуге человек и в то же время строгий, не меняющий своих принципов ни на работе, ни на отдыхе».

Во время массовки на природе, окруженный группой сотрудников, он играл на гармонии. Поиграл, отложил ее, отошел в сторону. Один из коллег взял гармошку и стал что-то пикивать. Пришел Ильюшин, выгнул бровь:

— Знаешь что, есть такое неписанный закон: гармошку, мотоцикл и жену из рук в руки не передавать!

Сказал не зло, но с определенной строгостью. Вроде бы с юмором, но все-таки серьезно. Иной на его месте, может, и не обратил бы внимания.

Великие мастера сплачивать коллектив — японцы. Организуют экскурсии, поездки на природу... Ильюшин, не зная этих японских штучек, сам внедрял нечто подобное. Действовало. К тому же, когда человек выпьет в компании, он невольно раскрывается — и обида, и ненависть, и любовь — все наружу. Сам-то он выпивал мало, почти не пил. Лишь однажды, когда Ильюшины жили на Патриарших прудах, Сталин напоил. Чекисты привезли, приставили к двери и ушли...

Все, кто с ним бывал за одним столом, вели себя тверезо. Две-три рюмки выпьют — вино и коньяк всегда оставались. В иных компаниях не хватает. Один мой знакомый, окинув привычным взглядом накрытый стол, всегда говорит: все хорошо, но водки не хватает, — сколько б бутылок ни стояло...

«Пьян да умен — два удела в нем», — ссылался на народную мудрость маршал Голованов.

Когда Ильюшину было тридцать лет, у него заболела печень, и один врач посоветовал: «Молодой человек, если хотите жить, перестаньте есть мягкий хлеб, сахар и не пейте спиртного».

Ильюшин стал следовать этому совету. К тому ж и ел немного, даже от любимого пирога маленький кусочек отрезал. После еды прогуливался, чтобы отработать калории.

Он с омерзением вспоминал, как ночевал в охотничьем домике и с грохотом ввалился весьма ответственный работник в мертвецки пьяном состоянии. Высокопоставленная туша нелепо упала на кровать...

Был особый, самый большой ежегодный праздник в ОКБ, который обязательно вспоминают все, кто работал с Ильюшиным. Полгода жили предвкушением праздника, полгода потом вспоминали. Обычно летом получали большую премию, Ильюшин заказывал теплоход, и все ОКБ в назначенный день отправлялось по каналу Москва — Волга. Ильюшин считал, что раз в год коллектив должен хоть один день отдыхать вместе. Поручая организовать поездку, он говорил: «Надо сделать так, чтобы все желающие смогли участвовать!»

Проплывали километров тридцать, останавливались в живописном месте, где укажет Ильюшин, садились за общий «стол» на зеленой поляне, кучковались, играли в волейбол, футбол, боролись... И Ильюшин боролся — сильный, крепкий, крепкий мужик! Купался, нырял, и не было ему равных по дальности ныряния. Однажды вынырнул без трусов и смеется: «Я бы еще дальше проплыл, да трусы потерял!»

Сохранились снимки: Ильюшин среди своих, в соломенной шляпе, тенниске, как председатель колхоза, как будто едут славать хлеб государству... Отличить его от обычного рядового сотрудника было невозможно. Однажды капитан парохода, на котором плыли, спросил: «Который-то Ильюшин, покажите!» Показали. «Какой же он у вас простой!»

«Простой! — подумали и улыбнулись: — Тебе бы с ним поработать!»

На службе он ходил быстро, почти бегом, а домой шел неторопливо, снова обдумывая что-то. Становился неторопким, как при выпуске в жизнь нового самолета. На работу ходил пешком — с Планетной улицы на Ленинградский проспект,

держа металлическую палку, в которой перекатывалась дробь — для укрепления руки, Микулин придумал. Пушкин когда-то гулял с подобной тростью, принимал ванну со льдом. Зачем? Чтоб его, полного физических и духовных сил, самого умного человека в России, застрелил некий иноземец, ногтя его не стоящий? Все — зачем, зачем? Ильюшину, казалось, сноса не будет...

Зачем он жил? Был ли счастлив? Доволен? Вряд ли. Но, во всяком случае, он был куда счастливее многих тех, кто работал тогда и дожил до сегодняшних дней...

Кончается работа, Ильюшин говорит своим помощникам: «Ну, ребяташки, устали? Поехали на Речной вокзал!»

Посадит в машину и везет в ресторан. Приедут, сядут за стол, Ильюшин закажет все, что надо, подойдет к оркестру, попросит, чтоб исполняли русские песни... Потом развезет по домам. А когда к себе домой приглашал на пироги, подойдет со списочком к Германову, Лещинеру, Семенову, человек десять обойдет: «Завтра я приглашаю вас к себе в гости!»

Но не дай Бог на другой день кому-нибудь опоздать на работу! Были Дима, Витя, а проштрафились — сразу Дмитрий Владимирович, Виктор Николаевич... Но очень не любил, когда приглашал, а кто-то почему-то не мог прийти, отказывался. Резко отворачивался и долго не разговаривал. Обида? Тщеславие? Хозяин.

«Все-таки он хороший был человек, Сергей Владимирович, — говорит О.Н. Елсакова. — В семь вечера мне улетать в командировку, я с чемоданом пришла на работу, а в шесть он вызывает меня:

— Ольга Николаевна, я вас приглашаю на чашку чая!

— Но я сейчас улетаю в командировку.

— Билет можно сдать.

Ребята сдали билет, взяли на час ночи. Я попила у него чайку, Анастасия Васильевна испекла наплетушку — северный пирог с яйцами и сметаной. Не событие, а запомнилось».

«У меня много знакомых на других авиационных фирмах, — говорит Е.С. Черников, — они признавались: у нас до Бога проще добратся, чем до генерального. В этом отношении Ильюшин был, конечно, на голову выше других».

Сам он в командировки ездил со своими специалистами, ездил к главным конструкторам двигателей — в Запорожье, Пермь, Куйбышев... Садилась на поезд, приезжали, размещались в гостинице. Кончат заседать, выходят на улицу. Сотрудники жмутся: свободное время, можно бы и выпить, но как генеральный? А генеральный читает их мысли: «Ребяташки, ну что ж, мы сегодня не отметим? — И становился в очередь за

коньяком. — Только не забыть бы лимонов купить. Я много не ем, но лимон к коньячку — обязательно! — И всех приглашал в свой номер. — Чего ж не разливаете, ребятушки?»

И ребятушки разливали. И он рюмки две выпивал...

Как-то собрались на Волге, возле Куйбышева: «Я буду уху варить, вы мне помогайте! — говорит. Все чистят рыбу, а он надел фартук: — Я вам тройную уху сварю!»

«Что нравилось в нем? — задается вопросом фрезеровщик Валентин Васильевич Макаров, работающий на фирме с 1946 года. — Подошел ко мне, протянул руку, я вытер руки, поздоровались.

— Что это ты такой худой? — спрашивает. — Ты здоров?

А я тощий был, отвечаю:

— Я всегда такой.

— Ну если здоров, тогда это хорошо. Может, спортом занимаешься?

— Нет, спортом не занимаюсь, берегу здоровье.

Ильюшин взял чертеж, посмотрел:

— Можно по этим чертежам работать или нет?

— Листков много. — Я делал турельное кольцо для пулемета на самолете Ил-22. К чертежу дается еще 5—6 «лучей». «Луч» — «листок уточнения чертежа». На чертеже один размер, а на «луче» изменен. Помарки делать не имеешь права, все в голове надо держать или на бумажке отмечать. Неудобно. А был приказ по ОКБ о том, что чертеж не должен иметь больше трех «лучей». Если больше — нужен новый чертеж.

— Это безобразие, — сказал Ильюшин и что-то записал. На следующее утро ко мне бежит Евгений Иванович Санков:

— Какой разговор был с Сергеем Владимировичем?

Я рассказал. Через три часа у меня был новый чертеж. А Евгению Ивановичу, наверно, попало...

В наши механические цехи Ильюшин не так часто ходил, но рабочие привыкли, что посещал. Сейчас, если Генрих Васильевич появится, то все знают заранее, убирают, подметают. А тогда — дело обычное. На сборке он чуть ли не каждый день бывал».

Не зря Ильюшин ходил по заводским цехам, прислушивался к рабочим. Файн-механик, мастер высшего класса, скажет ему: «Сергей Владимирович, я-то эту деталь сделаю, а на серийном производстве не потянут!»

Ильюшин немедленно вызывал конструктора, и это место переделывали. Он понимал, что достигнуть совершенства в самолете по всем параметрам невозможно. Как правило, что-то улучшают за счет другого. Чем-то надо жертвовать ради более важного.

Стиль ильюшинской фирмы — технологичность. Все, что придумано, должно быть удобно в изготовлении и монтаже. Можно сделать экзотику, а нужен простой и надежный самолет. Просто, но качественно, дешево, но надежно! — девиз ильюшинской фирмы.

Быть конкурентоспособным и никому не уступать на мировом рынке — так работал и так завещал работать Ильюшин. И потому он считал, что самолет, как и ребенка, не только производят на свет, но и всю жизнь воспитывают. Но если что-то не нравилось...

«Я тебе запрещаю летать на этой машине!» — сказал он однажды Коккинаки. Взял топор и разрубил деревянный фюзеляж...

Он составил «Памятку конструктору» и постоянно ее дополнял, излагая основные принципы работы, которые позволяют сделать конструкцию полностью обдуманной. В «Памятке» были, например, такие пункты:

«— Пускай силу по кратчайшему пути и принимай ее по возможности меньшим количеством деталей.

— Количество болтов крепления конструкции к каркасу должно быть не менее четырех.

— Проверь, можно ли конструкцию собрать неправильно. Прими меры, чтобы детали могли быть смонтированы только на свои места и только в заданном (если это не безразлично) положении. Сделай так, чтобы их нельзя было перепутать».

Хозяин. Крестьянин. Но крестьянин в применении к Ильюшину — это ладонью собрал крошки со стола и в рот отправил, чтоб ничего не пропало.

«Сталина тоже называли Хозяином — он был руководителем, — говорит Г.В. Новожилов. — И Ильюшина называли Хозяином. И оба неплохо руководили. Что хорошо, то хорошо, а что плохо, то плохо. Важен комплексный результат. «Хозяин пришел, Хозяин сказал». Ильюшин был действительно Хозяином. Это первое.

А дальше, я должен сказать, Ильюшина боялись. Не надо скрывать. Я бы не хотел подробно вдаваться в причины этой боязни. Частично это вытекало из требовательности Ильюшина. Ему ничто не было безразлично. Если он встречал во время работы бездельника, подходил и спрашивал: «Простите, а почему вы не на рабочем месте?»

Мы были студентами-практикантами, идем по улице, заметили его машину, думали — мимо проедет, а он остановился:

— Чего это вы гуляете?

— Стипендию получили, Сергей Владимирович...

— Ну, это, конечно, сверхважительная причина, — не то в шутку, не то всерьез заметил Ильюшин.

Сейчас у нас толпы шатающихся, такой вопрос задать трудно, того и гляди пошлют, а Ильюшина не посылали. Почему? Потому что послать его было опасно — на следующий день можно было лишиться пропуска. Правда, таких случаев, может, было один-два за всю нашу историю, но это было не исключено».

Хозяин. Учитывал состояние страны, ее извечную бедность, и к государственным деньгам, к народному имуществу относился как к собственному хозяйству, стараясь тратить минимум и на себя, и на свою работу.

«Я приведу одно его высказывание, касающееся создания самолета, — продолжает Г.В. Новожилов. — Он говорил, что нам надо делать самолеты так, чтобы не разорять советский народ. Этот лозунг прошел красной нитью через всю творческую жизнь выдающегося советского авиаконструктора Ильюшина. В этом его хозяйское отношение к государству. Но, к сожалению, это иногда переходило и в излишнюю скромность. И в результате мы чего-то недобирали в материально-технической базе, в обеспечении людей. Его называли Хозяином не только за жесткость требований, но и за рачительное отношение к созданию самолета. Да, говорили: «Хозяин пришел» или «Сэр пришел» — он подписывался «Сер. Ильюшин».

«Он стремился делать самолеты, которые быстро бы окупались, приносили максимальный доход государству, много летали и долго морально не старели, — говорит В.Н. Семенов. — Вот эта главная цель и определила основное направление всей нашей работы». Он не раз повторял, что страна наша богатая, но не расточительная, и у нее много неотложных расходов. Мы можем сделать дорогой самолет, и промышленность будет его строить, но это останется на нашей совести. Если мы сможем сделать такой же самолет, но хоть немного дешевле, мы обязаны это сделать. Хорошая конструкция — это конструкция дешевая, а дешевая — значит, простая, но не примитивная. Сложную конструкцию создать проще, для этого не нужно особое дарование и много творчества. Как появляется сложная конструкция? В процессе работы возникает какая-то трудность, и вместо того, чтобы от нее, помучившись, избавиться, ее, говорил Ильюшин, ублажают, обвешивают дополнительными элементами. Так проще. Понимая, что никакими распоряжениями добиться желаемой простоты невозможно, он, не жалея сил, прививал конструкторам вкус к простому решению, ценил такие решения и давал советы, как этого надо добиваться. Простая конструкция, говорил он, это малодетальная конструкция, и детали ее выполнены методом литья, штамповки, прессования.

Терпеть не мог роскоши, швыряния деньгами и жил замечательно скромно. В правительстве обсуждался вопрос, что такие люди, как Ильюшин, должны жить на полном государственном обеспечении. Он отверг это.

И на работе было так же: «Зачем нам двухэтажное здание? Мы и в одноэтажном поместимся! Что вы, ребяташки, обойдемся, это же денег стоит!»

Мало кто на его месте так поступал.

А ведь это было, когда и авиация была в почете, и он был самый уважаемый в стране конструктор.

«Ильюшин на деле претворял в жизнь известный потом лозунг «Экономика должна быть экономной». Он экономил на всем, — говорит А.В. Шапошников. — Когда я стал директором завода, я заимел огромный зуб на Ильюшина, потому что у нас не было летной базы в Жуковском, стоял один фиговенький сарай. А у Туполева дворцы. Почему Ильюшин ничего этого не сделал? Что ему стоило снять трубку и сказать Сталину, зная, насколько, мягко говоря, напорист в этом отношении Туполев? Сейчас нам ставят в укор то, что туполевская фирма в два раза больше, чем наша. А Ильюшин всю жизнь гордился, что имел людей в четыре раза меньше, чем у Туполева, выполнял не меньше интересных и сложных заданий, и самолеты строил не хуже. Об этом забывают».

Он говорил: я государственный человек, и главный наш девиз: «Малыми силами — большие дела!»

Вспоминаются слова Н.М. Карамзина о молдавском государе Штефане Великом: «...малыми средствами творя великое».

«Малыми силами, но чего это стоило? — говорит Игорь Яковлевич Катырев. — Сейчас наш ангар в ЛИИ один из лучших, но построен, когда Сергей Владимирович ушел на пенсию. Мясищев построил большой завод, а Ильюшину было жаль старое выбросить. С возрастом это крестьянское еще больше стало проявляться. И нельзя сказать, что он был скупой. Во время войны, рассказывали сотрудники, подойдет, детям конфет передаст. Когда в Дилялево приезжал после войны, обязательно скупал все, что можно скупить не на карточки, привозил деревенским ребяташкам».

«Нет, об Ильюшине не скажешь того, что говорили об одном знаменитом летчике, — продолжает разговор представитель третьего поколения ильюшинцев Георгий Александрович Шереметьев. — Шутили: если во время полета этот летчик увидит на земле пятачок, обязательно сядет и поднимет. Когда улетал, оставлял жене три рубля: ни в чем себе не отказывай!»

Ильюшин берег казну, и думаю, если б большинство людей

у нас поступали так, как он, мы бы не развалили державу и жили б лучше всех в мире...

Все хочу знать о нем и потому выслушиваю разные мнения.

«Прижимистый был мужичок, — считает И.Я. Катырев. — Как поступали другие руководители? Вырос подчиненный — его на самостоятельную работу. Этот — нет. Всех держал при себе. Мол, как же так, столько вместе проработали... Использовал всех настолько, насколько мог. Как у кулака: это мое!»

Понятие «Хозяин» предполагает слуг. А что, если им надоест быть таковыми в силу тягости не материального, так морального положения, и они тоже захотят стать хозяевами? Не хочу, мол, чтоб на меня давили, помыкали мной... Тогда придется уходить. Но если хозяин сильный, уходящих окажется немного, ибо не каждый почувствует в себе достойную мощь. Такая система может держаться только на выдающейся личности...

«Бывает так, — продолжает И.Я. Катырев, — руководитель берет себе какой-то объем работы, а замам дает определенные участки. Он держал замов, как говорят кавалеристы, «в шенкелях», то есть не давал самостоятельного хода. И как только кто-то вырывался, он его придерживал. Подписи, равноценной его, не было. Его первым замом до 1959 года был Виктор Никифорович Бугайский, сравнительно молодой, грамотный специалист. Но как только на совещаниях в высоких местах он стал высказывать свою точку зрения, не обсудив ее с Ильюшиным, тот постарался его отодвинуть, и Бугайский ушел к Челомею».

И все-таки любил он своих ребяташек. В те трудные годы, казалось, все были ему свои, родные, а руководителей, помощников, человек восемь, он каждое воскресенье приглашал к себе. Сохранял «кремлевский» паек и старался подкормить своих, получая от этого удовольствие.

Работали с полной отдачей, по 14 часов даже после войны! В год по три машины строили. Шли они в серию или нет, другое дело, но даже шестидвигательным самолетом занимались — поршневым и реактивным вариантами...

Летом 1948 года ОКБ работало до 12 ночи, создавая бомбардировщик Ил-28. Каждая новая машина доставляла новые трудности и обрекала на муки создателей. Сколько же им пришлось перенести! А впрочем, извели то, что полагается людям творческим, — с коэффициентом российских особенностей.

В гидросистемах Ил-28 понадобилась резина. Немецкая выдерживала до минус тридцати градусов. В Германии-то можно... На одном из совещаний ильюшинцы заговорили об этом с резинщиками. Тогда встал начальник лаборатории резиновой промышленности Вильнер: «Вам нужна резина? Сделаем!»

Трудно было подобрать соотношение параметров, потому что с повышением морозостойкости ухудшаются другие качества резины. Пробуя варианты уплотнительных резиновых колец, остановились на четырнадцатом. Окрестили эту резину В-14 (Вильнер, 14-й вариант).

Ильюшин вызвал Федорова и Левина: «Сколько у вас найдется резины В-14? Сейчас суббота. К понедельнику все резиновые кольца на опытной машине должны быть заменены».

Дело в том, что на испытаниях стрелковую установку заморозили до минус пятидесяти, и гидравлика забила фонтаном. Неморозостойкая резина не выдержала. Забраковали. А в понедельник явилось знатное начальство, чтобы убедиться в неработоспособности установки. А она, оказалось, работает. Подивились немало.

Ильюшин приказал заменить резину и в других местах самолета. Частично заменили, но кое-куда и не полезли. Опытная машина, сойдет. Но, как назло, ударили морозы, и потекло там, где не заменили.

— Найдено решение, запускаем с резиной В-14, — сказал Ильюшин. — Надо добиться ее поставки.

«Пробивать» резину послал Левина. Тот пробил, но на первых серийных машинах она еще была дефицитной. Производство не успели развернуть, и, как всегда, ощущалась нехватка. Пожаловались заместителю министра Дементьеву. Тот впервые услышал об этой проблеме и возмущился: что? Ильюшин применил несерийную резину? Выговор!

И получил генеральный конструктор Ильюшин выговор в приказе по министерству. Позвонил Левину:

— Читай! Это мне по твоей милости...

— Я вас подвел, Сергей Владимирович, — уныло пробормотал Левин.

— Нет, я тебя поддерживаю. Ты поступил правильно. И имей в виду, что все хорошие дела начинаются с выговора. Значит, эта резина у тебя пойдет!

И действительно, резина В-14 стала самой массовой в авиации. Только недавно появились новые сорта...

Ильюшин, памятуя об одноместном варианте штурмовика Ил-2, пошел на утяжеление бомбардировщика, но турельной установкой защитил его с кормы. Ил-28 обогнал по боевой эффективности лучший в то время двухмоторный реактивный бомбардировщик ВВС Великобритании «Канберра»...

На Ил-28 пушка стояла в хвосте, и нужно было придумать дистанционное управление. На американской «летающей крепости» Б-29 стояло электрическое управление — сельсины, генераторы, довольно тяжелые. Талантливый конструктор Андрей

Журавленко предложил другую установку — гидроэлектрическую. Ильюшин идею не воспринял: это и не электрика, и не гидравлика!

Отказал раз, другой, а на третий согласился. И установка пошла. Позже ее усовершенствовали, и все шло нормально. Но из Воронежа сообщили: машину не принимают. На земле пушка стреляет, а в воздухе нет. Приехал Певзнер, прозвонил все цепи — нормально. Стали заменять узлы, детали, ничего не помогало. В чем дело? А очень просто. Забыли закрепить минусовой провод, на земле он касался, и был контакт, а в воздухе дрожал, и пушка не стреляла. Мелочь...

«Ил-28 мы сделали без технического задания, вроде бы он никому и не был нужен, — вспоминает Д.В. Лещинер. — Опять все были против. Но благодаря Сталину самолет пошел».

8 июня 1948 года Владимир Коккинаки поднял Ил-28. В это же время КБ Туполева построило аналогичный бомбардировщик Ту-14 с такими же двумя двигателями В.Я. Климова ВК-1. Победил Ил-28...

Ильюшин стоял на аэродроме возле своего бомбардировщика. Мимо проходил Туполев и, глядя на Ил-28, бросил: «И откуда взялся этот незаконнорожденный ребенок?»

Этот «незаконнорожденный» стал первым советским реактивным фронтовым бомбардировщиком, поступившим на вооружение ВВС.

А.С. Яковлев вспоминал: «Как и все ильюшинские самолеты, Ил-28 отличался высокими летно-техническими данными и был хорошо приспособлен к серийному, массовому производству. Достаточно сказать, что трудоемкость постройки этого 22-тонного бомбардировщика приближалась к трудоемкости истребителей. Однако и этот самолет, так же, как и ДБ-3, Ил-2 и позднее Ил-18, не сразу получил признание. По этому поводу вспоминается следующий случай, свидетелем которого был я сам.

У Н.А. Булганина, бывшего в то время министром обороны, обсуждались результаты государственных испытаний реактивного фронтового бомбардировщика Ил-28. Собственно говоря, решалась судьба этого, как потом показала жизнь, замечательного самолета.

И вот, вопреки здравому смыслу, выступает начальник НИИ ВВС с резко отрицательной оценкой Ил-28, договорившийся до того, что рекомендовать Ил-28 на вооружение — это обман правительства. К счастью, мнение его после объективного критического изучения не подтвердилось, и самолет пошел в массовое серийное производство».

Сделали десять тысяч штук. О серийном производстве и эксплуатации своих самолетов Ильюшин заботился особо.

«Решение по машинам, которые летают, должно быть самым первым, самым главным», — говорил он.

Запустили в серию в Омске. Ильюшин собрал человек десять: «Ребятюшки, вы поедете в Омск нашими представителями. У вас там будут разные неприятности, но никаких отступлений от чертежей! Если будете отступать, то не самолет, а черт знает что получится. На вас будут давить и райкомы, и обкомы, потому что заводу надо выполнить план, но вы не сдавайтесь!»

Делали 28-ю и на заводе «Знамя труда» в Москве. Приезжал Ильюшин, стоял у полосы на траверзе отрыва самолета от земли, провожая в небо почти каждую серийную машину... И вдруг летом 1949 года самолеты остановили на приемке. Скопилось много машин. Ил-28 стал не проходить по трению в управлении. От штурвала идут тросы управления, и трение в их проводке было больше, чем положено по нормам. Конечно, это ухудшало управляемость самолета. Военные предложили вообще остановить производство. Ведь здесь — не просто смазать ролики, здесь что-то другое...

Ильюшин взволновался и послал разбираться Левина, а тот собирался в отпуск и уже подал заявление. Ильюшин удивился:

— Как же, Анатолий Яковлевич, ты уйдешь в отпуск, когда у нас самолеты стоят?

— Мне нужен отпуск. Построил дачу, надо покрасить, пока тепло.

— Нет, я тебя не отпускаю.

Левин продолжал настаивать.

— Подумай и приходи ко мне завтра, — сказал Ильюшин. Назавтра он пришел и сказал:

— Я подумал и прошу отпустить меня в отпуск.

— Хорошо, иди, но я из этого сделаю выводы.

Сделал. Руководителем КБ шасси и управления вместо Левина стал Семенов. Однако Левина не понизил, а поручил ему заниматься отдельно выделенной бригадой гидравлики, а потом снова назначил начальником КБ. Но раньше-то прочил в свои заместители! Вот что значит не вовремя дачу красить...

А на Ил-28 получилось так, что ролики, по которым двигались тросы управления, были неудачно расположены относительно друг друга. Почему так получилось? В стапеле провода управления двигались нормально. А в «живом» самолете, когда его загрузили горючим, фюзеляж деформировался, ролики разошлись, и управление стало заедать. Разобрались, в чем дело, и в ильюшинской «Памятке конструктору» появился новый пункт: *«Рассмотри конструкцию в деформированном состоянии».*

Ильюшин рекомендовал: брось все, но доведи машину. Ес-

ли опасно летать, останови самолет. На нем потом полетят наши советские люди, им надо обеспечить безопасность.

...1 мая 1950 года Ил-28 пролетел на параде над Красной площадью.

*Утро красит нежным светом
стены древнего Кремля...*

Вся обстановка парада внушала гордость за великую Родину, уверенность в ее могуществе. По Красной площади шли тысячи людей с флагами и транспарантами, в небе проносились новые, невиданные реактивные самолеты, и само собой пелось:

*Кипучая, могучая,
никем не победимая,
страна моя, Москва моя,
ты самая любимая!*

Часть нашей великой истории — Сталин на Мавзолее, маршала на конях...

Приемный сын Сталина генерал А.Ф. Сергеев вспоминает: «Все считали, что Ил-28 — машина прочная, надежная и долговременная. Однако при Хрущеве в 1959—1960 годах Ил-28 стали резать на металл. Прошло лет десять и спохватились: вот бы использовать как разведчика!»

Когда вводили Ил-28, А.Ф. Сергеев был у Василия Сталина, который командовал авиацией Московского военного округа. Доложили, что разбился Ил-28, погиб экипаж — три человека. Василий Иосифович тут же позвонил отцу. Сталин ответил: «В том, что вы выясните причины катастрофы и примете меры, чтобы подобное не повторилось, я не сомневаюсь. Но вы можете забыть о том, что у экипажа остались семьи!»

Летом 1952 года Ильюшин в последний раз побывал у Сталина. Вернулся задумчивый, в плохом настроении. Сидел, взявшись за голову. Сказал близким сослуживцам: «Какое несчастье... Какое горе для всех нас! Товарищ Сталин очень серьезно болен...»

Больше ничего не сказал. Что-то не то он заметил в Сталине.

Много он думал об этом человеке и высоко ценил его. Не оставил никаких записей, но порой говорил о нем с теми, с кем в минуты отдыха гулял в Петровском парке. Не всегда эти люди разделяли его взгляды, но таким он резал коротко: «Это был человек, который знал, чего хочет, и очень хороший организатор. Сталин избрал единственно верный путь, иначе бы мы стали зависимым государством».

В разговоре с одним из сотрудников о репрессиях Ильюшин заметил:

— Знаешь что, я тебе советую об этом не думать. Представь

себе, что при Сталине возникло бы какое-нибудь ему сопротивление, ведь это была бы гражданская война, пролилась бы куда большая кровь, и немцы нас бы слопали. Самое главное — не терять единства в стране, как и в нашем КБ. Сталина окружали противники, он поначалу был в меньшинстве и, может, правильно сделал, что их всех смел? На Красной площади демонстрация, Троцкий на трибуне, Сталин на другой. Драка была серьезная. Конечно, было время, когда идешь на работу и не знаешь, тебя возьмут или нет. Но у Сталина была хорошая черта: он не любил всякую сволочь и очень любил Россию. Он был для честных. И воспитал надежных. Потому и побеждали.

...Когда думаешь о Сталине, понимаешь, сколько людей погибло зря, но посмотришь вокруг, что сегодня творится и кто пришел к власти...

Многие называют Ильюшина сталинистом. Что ж, это высокая честь. А у него и был один начальник — Сталин. Так считал Ильюшин.

Если вдуматься, почему авиация у нас и поныне на таком высоком уровне по сравнению с другими отраслями техники, можно смело ответить: потому что ей было особое внимание и ею лично занимался Сталин.

Я был свидетелем разговора двух специалистов тракторной и авиационной промышленности. «Почему у нас плохие комбайны, тракторы? В производственно-механизированной колонне не та обстановка, что на аэродроме, совсем другой климат, сплошной мат-перемат. Но если говорить серьезно, то объясняется все просто: наша промышленность и авиационная — земля и небо. Авиационная завязана на высокую культуру, передовую технологию. А у нас не успеешь получить трактор, как он выходит из строя. И никому за это ничего не бывает. А в авиации за малейшее сажали, а то и расстреливали. Вот авиация и получилась такой передовой».

Борясь за истину, трудно оставаться положительным. И думаю, прав был Нобиле, утверждавший, что демократия — диктатура негодяев.

В конце концов каждая эпоха на что-то или на кого-то похожа. И великий народ под влиянием обстоятельств и в силу раскрывшихся затаенных национальных черт может стать совсем иным. В таком состоянии он может выдвинуть в лидеры даже ублюдка.

Легко убедиться, что, когда человек избавлен от слова «надо», он ничего не желает делать. Велика пропасть между «надо» и «хочу». Надо быть опрятным, а хочется плюнуть куда попало, надо работать, а не привык, надо держать слово, а не умеешь и лжешь, авось поверят. Верят, но, увидев, что обманули, идут на

преступление. Человек, не подготовленный ни к какому общественному строю, кроме крепостнического, становится преступником. Восемнадцатилетние недоумки кричат: «Коммунисты — дерьмо!» — и голосуют против них, потому что те заставляют их работать, а не продавать «сникерсы», которые будут поступать в Россию, пока из нее не выкачают нефть и газ.

Я гордился тем, что я русский, сейчас так не скажу. В России всегда не любили русских, завидуя друг другу. Я знаю, как многие в оккупации пошли служить немцам из ненависти к своим же не только советским, а просто русским. Те, кто уехал, не скажут спасибо Родине. Но мы-то с вами остались. За что мы любим Россию? А ни за что. Любим, и всё. Мы самый открытый народ, но в нем трудно таким скромным, как Ильюшин.

С годами я убедился, что в народе Сталин никогда не умирал, его любят. Он был умен, а мы по своей природе не всегда воспринимаем умные рассуждения и не внимаем им, поступая вопреки рассудку, который заменяем сердцем. А любовь народа — высшая тайна. Невзлюбили же одного из самых умных царей Бориса Годунова, и ничего не докажешь! Сталин опирался на науку и главную правду. Он был земной и потому всегда побеждал. Нынешние псевдодемократы сделали ставку на мещанство, а оно непременно потерпит крах, потому что не выдержит столкновения с реалиями развития человечества и самим смыслом его существования.

Мне стало не по себе, когда увидел по телевидению, как советский президент Горбачев унижительно семенил за президентом США Рейганом... Такого у нас еще не было!

«Пойдем, Вячеслав, нам здесь делать нечего!» — сказал Сталин и встал из-за стола конференции трех великих держав. Собрал папку Молотов, и они со Сталиным двинулись из зала. Британский премьер Черчилль бросился за ними уговаривать. Даже больного американского президента Рузвельта покатили в коляске...

При Сталине — вера в идею, жестокость к себе и гордость за Родину; при Хрущеве — мещанство маленького человека; при Брежневе — желание украсть как можно больше, когда воровство приобрело размеры стахановского движения; при Горбачеве и далее — поощрение лжи, предательства и животнизация общества. История со Сталиным и события через сорок лет после его смерти показали, насколько велика подлость, приведшая к поражению. Наше счастье в том, что все поражения России временны. А Сталин и их не допускал. Чтобы его низвергнуть, надо уничтожить не только Ленина, революцию и всю коммунистическую идею, надо свалить Ивана Грозного, Петра Великого — они ведь были первыми сталинистами! — всю ис-

торию России, ибо она, эта история, таких вождей все-таки читла. И «Медного всадника» почему-то не переплавили и не продали прибалтам как лом, хотя первый император истребил каждого пятого в России...

Топча Сталина, мнем эпоху. А она, между прочим, была талантлива и крылата. Придется смять и Ильюшина, изъять из неба двадцатого века его самолеты, как в свое время изъяли Ил-28...

Этот самолет летчики быстро освоили. Новый прицел позволял бомбить в облаках — землю можно было вообще не видеть. Самолет воспитал целую плеяду штурманов — цвет ВВС. Роль штурмана возросла — другие маршруты, сложнее полеты, иное вооружение... Ил-28 стал одним из лучших в мире самолетов такого класса. В КБ разработали несколько модификаций этой машины — учебно-тренировочный, разведчик, торпедоносец, научная лаборатория. В гражданской авиации под именем Ил-20 (не путать с не пошедшим в серию штурмовиком Ил-20) самолет перевозил почту и грузы. Кое-где эта замечательная машина служит и ныне...

В период хрущевской «оттепели», предтечи горбачевской «перестройки», развал великой державы только начинался, но авиацию он задел ощутимо. Никита Сергеевич решил, что в эпоху космоса самолеты не нужны. Летчиков увольняли в запас, многие спились и преждевременно погибли (знаю по своим друзьям), а технику резали автогеном.

Ил-28 выпускать прекратили. Решение это и тогда выглядело малограмотным, преждевременным и, как нередко случалось на Руси, довольно глупым. Так сложилась судьба выдающегося самолета: один руководитель государства дал ему дорогу в небо, а другой перекрыл.

«Народ безмолвствует», «горе от ума» и «умом Россию не понять» — все вместе.

Никита Сергеевич увлекся ракетами. Ильюшину тоже поручили заняться этим делом, и он занялся, но не очень охотно. Чувствовалось неодобрение: если нужно, мы ракету сделаем, но это потеря опыта создания самолетов. Его волновало то, что если ракетная лихорадка продолжится долго, то со временем не станет авиационных специалистов, так же как и тех, кто занимался стрелковым оружием, артиллерией, которых разогнали, а потом собирали по всей стране: с появлением ракет не пропала нужда ни в пушечном, ни в пулеметном вооружении.

Не по душе Ильюшину были ракеты. Уже приезжал известный ракетчик Челомей, смотрел фирму, нацеливаясь прибрать ее к своим рукам. Авиацию сворачивали, и ильюшинцы строили крылатую ракету «двадцатку» класса «земля—земля». (Кры-

латая ракета П-20 внешне походила на истребитель и предназначалась для запуска с атомных подводных лодок.) В эти годы, 1957—1960-е, они каждую неделю, а то и чаще ездили в Ленинград на «Красной стреле» по вопросам так называемой «спецтемы». Ездил и Сергей Владимирович.

«Я делал на «двадцатке» пороховые ускорители, стартовое устройство — все новое, секретное, — вспоминает Р.П. Папковский. — Я рассчитал, начертил, Сергей Владимирович пришел утром и сидел до обеда, рассматривая чертеж. Для него это тоже было ново, и он буквально ползал по всем этапам, расспрашивая. Обратил внимание на крепление ускорителя, на которое приходилась нагрузка в 440 тонн: тут что-то надо подумать...

После обеда снова пришел и до конца дня сидел над чертежом. Но, когда спроектировали узел, выяснилось, что сделали неправильно, и именно там, где он засомневался. Интуиция, чутье, хватка конструкторская у него были потрясающие! А ведь совсем новое дело».

Сотрудник принес проект ракеты с четырьмя направляющими. Ильюшин посмотрел и сразу сказал: «Да она ж опрокинется!» И никакие расчеты не нужны, сразу сориентировался, тут же ухватил!

Инициативно вычертили новую ракету. Ильюшин договорился с заказчиком. Пришел, как всегда, к восьми утра и говорит Папковскому:

— Вот что, готовь документацию на макет.

А надо вычертить три вида, написать все данные. Он ушел, а Папковский полдня прикидывал, как лучше начертить. После обеда является Ильюшин:

— Готово?

— Как готово?

— Что-то долго.

Требования, как и прежде.

«С ним, когда говоришь, не надо бояться, — продолжает Р.П. Папковский. — Он заводился, когда не получалось, начинал нервничать: «Ты плохо объясняешь!» Я обычно сам успокаивался, снова объяснял, и все в порядке».

Инженер написал на доске длинную формулу системы наведения — первая производная, вторая... стоит, разглагольствует. Ильюшин послушал и говорит:

— А зачем у тебя вторая производная?

— В общем-то, она большого значения не имеет...

— Ах, не имеет? Тогда ты ее зачеркни.

— Да нет, Сергей Владимирович...

— Ну вот что, на этом разговор мы закончим, ты подготовься.

«С «двадцаткой» мы далеко зашли, — говорит В.А. Борог. — Очень прицельная ракета была. Но Челомей уже сделал свою, и существовало мнение, что если обеспечена большая площадь поражения, то прицельность не нужна, достаточно попасть в Нью-Йорк или Вашингтон. Такие ракеты, как наша, были не нужны, а сейчас быгодились».

Ильюшин возмущался Хрущевым: «Я не понимаю, нас заставляют строить ракеты, колхозников — распахать и засеять земли, с которых не соберешь урожай. Наоборот, надо сократить площади и получить тот же урожай с хороших земель!»

Думы нелегкие, а работать надо. «Наша страна, к сожалению, очень больна», — бросил он такую фразу. Кажется, болезнь затянулась надолго...

Он гулял по Ленинграду со своими помощниками, ходили в Эрмитаж, Русский музей... Казалось, в Питере не было ни одного значительного здания, историю которого он бы не знал...

За Ильюшиным шел большой коллектив, но сам он был одинок, потому что был гениален. А жизнь всегда идет только на закат. Иногда он повторял слова Руссо: «Не надо бояться смерти. Когда мы есть, ее нет, когда она есть, нас нет». Порой приходит мысль: какой интерес читать литературу, если знаешь, что герой произведения все равно умрет, как все на земле.

Да простит меня читатель, но я позволю здесь сделать одно отступление.

Когда человеку плохо, он мечтает умереть, и это единственная мечта, которая обязательно осуществится. В 18 лет я впервые задумался о том, что рано или поздно меня не станет. Натолкнул на эту мысль мой товарищ по институту Саша Мартынов. И такое ощущение осталось от его слов, как будто раньше я не знал об этом человеческом исходе. После разговора с ним я не просто понял, а ощутил, как меня не станет на этой зеленой и черно-белой земле. Я понял пустоту и бесполезность человеческой жизни в 15 лет, когда в 1956 году XX съезд партии своей высокотрибунной ложью отбил охоту жить. Кто-то назвал это «оттепелью». Радиация лжи пронизала нашу жизнь Программой партии 1961 года, подменой истории. И как ни прискорбно сознавать, но существование в России во многом построено на лжи и зависти. Ложь у нас заложена даже в понимании времени года. На улице март, холодина, мороз, все в шубах, а говорят: весна, хотя до весны еще месяца полтора, если сказать по правде. Да какая весна 1 марта, если не на Таймыре, а в Москве снег лежит, как правило, до 17 апреля! Однако извечно привыкли выдавать желаемое за действительное, ждут весны и каждый год искренне удивляются мартовским холодам. Чтобы хоть как-то поднять себе настроение,

придумали, что весна начинается не первого, а двадцать третьего марта, в день весеннего равноденствия. Но и так ничего не получается. Это где-нибудь в Молдавии двадцать третьего марта жгут костры и с приходом школьных каникул чувствуется начало весны. Наверно, подобные придумки возникли из-за того, что сам климат российский не особо располагает к тому, чтобы очень хотелось жить. Привыкаем, конечно.

Прав был шемающий лирик:

*Бедна наша родина кроткая
в древесную цветень и сочъ,
и лето такое короткое,
как майская теплая ночь.*

В нашей стране великие поэты жили недолго. Однако не только у поэтов жизненные концы не сходятся с идеалами. Может, еще и поэтому ложь кроется в русских характерах. Нередко ее называют придумкой или сказкой. Не ошибусь, если скажу, что лучшие в мире сказки — русские, ибо талантливы. А талантов у нас пруд пруди, хоть и живет им чаще всего неуютно, зато в сказках печка сама ездит и ковер-самолет прилетает безо всяких усилий. В России никогда не было всеобщего, повального увлечения работой. И еще: мы не научились начатое доводить до конца. Писатель Михаил Алексеев рассказывал мне про своего отца, прекрасного тележного мастера. После его смерти на чердаке осталось много недоделанных колес. Начал — не понравилось, бросил. Или что-то отвлекло — то ли новая работа, то ли сосед позвал... Сколько у нас недостроенных домов, сколько брошенного, недоделанного, ржавеющего... Не завершив, бросили социализм.

Всю жизнь в своем Отечестве мы занимаемся реорганизациями и перестройками. А в последние годы сами своими руками, доверясь людям амбициозным и недалеким, а то и попросту предателям, учинили со своей державой то, что не удалось Гитлеру. Более того, своими действиями словно стремимся оправдать расовую теорию о нашей неполноценности, являя все более примеров того, что мы еще не вполне люди. Порой удивляюсь, что иные еще и умеют разговаривать! Неужели мы станем страной пустых слов и необязательных существ, так и не поняв, что отсутствие всенародного государственного ума и нежелание работать приведут нас к катастрофе?

В наши дни предательство в народе стало явлением массовым. Вольно или невольно, уступая врагам, предаем друзей. Мне скажут: наш народ добрый, доверчивый, его в очередной раз ловко обманули политики. Полно! Нашлось сорок миллионов, проголосовавших за власть, при которой легче всего живет ворам, проходимцам и уголовникам. Эта власть развязала войну в

Чечне и по всей России. От Чечни Россия хорошо получила по соплям и, утирая кровавую юшку, плачет по погибшим. Плачут, конечно, матери, а не Россия, которой сейчас на все наплевать. Мне жаль солдат — они, как всегда, выполняли долг, но мне трудно сочувствовать тем матерям, которые проголосовали за президента и получили в подарок из Чечни новенькие гробы. Это они, сверкая еще не замутненными слезой страстными очами, кричали на митингах: «Борис, борись!» и готовы были разорвать в клочья любого, кто посмел бы посягнуть на их любовь, каждого, кто говорил им тогда, что их избранником можно гвозди в стену забивать... Скажете, негоже, мол, так жестоко. Гоже. И нужно. За предательство надо отвечать, и неважно, чем оно вызвано, незнанием или природной неумностью, столь свойственной многим из нас. Скажете, они боролись за демократию. Для кого?

Незаметно для народа и одновременно витийствуя об усовершенствовании социализма, лидеры преступной «перестройки» подменили государственный строй. Народ в очередной раз дал себя обмануть, убаюканный лозунгами о справедливости. Какая может быть справедливость в стране, где процветают всеобщее воровство, всеобщее казнокрадство, всеобщая ложь, всеобщая зависть, всеобщая лень и всеобщее падение культуры? Такая «справедливость» грозит уничтожением нации, что успешно осуществляется в последние годы.

Ложь, зависть и воровство правят российской жизнью. Пьянство — не главное. Пьянство — тогда, когда не удалась ложь и воровство и опостылела зависть.

Мне в детстве повезло: я вырос в авиационной среде и лет до пятнадцати других людей не видел. А когда столкнулся, то уже в шестнадцать хотел покончить с собой, однако пересилил себя, пережив не одно горе, не одну потерю.

Не могу отделаться от мучительной мысли, что русский народ давно избрал себе путь самоистребления. Примером тому стали наши великие люди, покончившие самоубийством. Пушкин, Лермонтов, Лев Толстой, Блок, Есенин, Маяковский — все они своеобразно решили свести счеты с жизнью, ибо не могли терпеть окружающий мир, а чтобы его уничтожить, надо убить себя. Либо мир убивал таких, как Гумилев. Теперь мне стало ясно, почему в 37 лет умер мой отец-летчик, а в 34 — мать — честные строители нового общества, так непохожие на многих тогдашних приспособленцев... Мне не надо объяснять, почему ныне с петлей на шее умирают маршал и поэт, стреляется академик...

Возникла проблема надежности нации, и этим займутся ученые, если не погибнет наука...

Пишут, что большевики испортили народ. Но считаешь классиков — Гоголя, Достоевского, Толстого, Горького, Гарина-Михайловского, считаешь историю России... Передо мной учебник для гимназий 1913 года:

«С низшими русский человек был высокомерен, а перед высшими унижался и сгибался до земли. Дружба ценилась по выгодам. Искренности в обращении было мало... Для отмщения недругу не гнушались доносов и оговаривали людей совершенно невинных, из одной только злобы; обвиняли в тяжких преступлениях, чаще всего в злых умыслах против царя... Все поэтому друг друга боялись, нигде не было откровенности...»

Несмотря на такие богатства природы, русские жили очень бедно, потому что не прилагали к своим занятиям ни умения, ни старания. Земледелием и другими промыслами занимались кое-как, лишь бы иметь самое необходимое...»

И далее говорится о Петре Первом: «Он увидел, что Россия далеко отстала от других государств, что все в ней хуже устроено, чем там: и войско у нас плохое, и промыслы, и торговля плохо идут, и знающих людей у нас нет, за всем нужно обращаться к иностранцам...»

Известно, что Петр Великий решил поправить дело и в другой сфере российской жизни: за воровство стал вешать, но его вовремя предупредили, что он может остаться без подданных.

Ныне с ужасом пишут о сталинских «тройках», но в последние годы совершены такие государственные преступления и в таком количестве, что и «троек-то» не нужно для вынесения приговора лицам, нагло вешающим с телевизионных экранов...

Но когда русский народ был велик? Когда у него был великий Руководитель!

Поняли наши лидеры, быстро усвоив, что из такого народа можно веревки вить и без ГУЛАГа. Проще обмануть, чтоб народ проголосовал за тебя и снова спустился в шахту вкалывать, а ему можно еще и зарплату не платить, главное, обещать. Вроде и забыли. У нас ведь ничего не помнят. Молча живут, как во все века, не веря, но делают вид, что верят, а потом и вправду кое-кто начинает верить...

Нынче многие нацепили на шею православные крестики — кому мода, кому хочется обрести веру. Но пока что это помогает тем, у кого эти кресты на тяжелой золотой цепи, или тем, кто смиренно маячит в храмах рядом с партийными перевертышами, обжигая пальцы парафином свечи.

«Угораздило же меня родиться с умом и талантом в такой стране, как Россия. Весело, нечего сказать», — вырвалось у Пушкина. Самое удивительное — сочетание ума и таланта. Тогда гений. Тогда Пушкин. Но лучший вариант в России — ум без

таланта. С умом можно приспособиться и пожить для себя, а талант не даст. Обязательно заставит выкинуть коленце. И сколько завистников появится! «Однако ум — хорошо, а х... лучше», — говаривал мой дедушка, немало лет не по своей воле отмахавший топором в уральских лесах за то, что был поголовастее своих сельчан да еще антиначальственные стишки кропал в районную газету...

Говорят, на Вологодчине каждый второй — самородок, «вологодские — помазанные богом». Наверно, так же, как орловские, тульские, да и другие из забытых богом русских провинций. Один из вологодских строил самолеты так, чтобы они хорошо летали, ибо самолет летает сам только в сказках да в собственном названии «самолет».

С годами, теряя друзей и людей незнакомых, но любимых, славных, выдающихся, я думал о тех живых, которые старше меня и, возможно, я стану свидетелем их ухода из жизни. Уже в юности мне становилось жутко от знания, что при моей жизни не станет Буденного и Рокоссовского, уйдут Лемешев и Шолохов. Одним из таких людей для меня был Ильюшин, которого я видел только в кинохронике да по телевидению. В коридоре Московского авиационного института, куда я безуспешно поступал, висели портреты богов. Среди них был Ильюшин — в кителе с генеральскими погонами.

То была эпоха великих людей. Сталинская эпоха главных конструкторов. Они излучали мощную энергию, сгустки ее собрались в светящееся облако, и оно еще животворно прольется на землю, потому что энергия не пропадает — мы это знаем из школьных учебников.

Учебником для новых поколений станет двадцатый век. Не раз в этом веке наша страна была на краю и, по мнению и врагов и друзей, должна была погибнуть. А она держится. И так будет всегда, пока наш народ во что-то верит и хочет жить.

Уже за то, что русский народ первым принял идею социализма и зажегся созиданием нового общества, уже за это он взошел на вершину мировой истории; а когда он, не жалея себя и жертвуя всем, победил в главной войне века, он стал знаменосцем всех веков и народов.

Великие люди делают эпоху. Пишу об одном из них — Ильюшине, потому что Россия умеет забыть не только плохое, но даже лучших своих сынов. Пишу эту книгу, чтоб знали, какие были люди, что не весь русский народ двадцатого века оказался недостойным своего имени и что не все изреченные мысли живы. Ильюшину уже ничего не нужно. И никому почти — ничего не нужно. Нужно единицам...

Может, и лучше, что человек, так поднявший мощь своей

Родины, не дожидаясь позора, когда красное знамя предатели превратили в ободранную тряпку, о которую вытирают ноги бывшие друзья...

Книга нуждается в интриге, но интрига не для русского характера. А он был русским человеком со многими присущими нашей нации качествами, в том числе и талантом. Интрига — жизнь. Жизнь в стране, где не знаешь, что будет завтра. Интрига — жизнь, и в ней рядом много других людей.

...В 1948 году, когда шли работы по Ил-28, Ильюшин задумал новый бомбардировщик Ил-30 с более высокими данными. Стреловидное, как у истребителя, крыло, новые двигатели А.М. Люльки, велосипедное шасси — большие колеса спереди и сзади фюзеляжа и маленькие колесики на опорах крыльев. При взлете, чтобы создать большой угол атаки и большую подъемную силу, заднее колесо приседает...

Но в это же время Сергей Владимирович получил задание спроектировать и построить бомбардировщик среднего радиуса действия. Новый самолет Ил-46 походил на увеличенный Ил-28. Владимир Коккинаки испытал его в 1952 году. Самолет показал данные, превышающие Ил-28 (скорость 930 километров в час!). Ильюшин на этом не остановился и решил построить тот же бомбардировщик, но со стреловидным крылом. Однако в серию пошел Ту-16 Туполева. Ильюшин продолжает заниматься стреловидными бомбардировщиками и проектирует Ил-54 с околозвуковой скоростью полета, высокоплан с велосипедным шасси и двигателями, подвешенными под крыльями на пилонах, как было впервые у Ил-22. Аэродинамические формы Ил-54 соответствовали формам истребителя сегодняшнего дня. Когда приехал в гости начальник штаба ВВС США, скоростной бомбардировщик выставили для показа в Кубинке. Американцы ахнули. Через несколько дней пришло указание: работы прекратить. Никита Сергеевич Хрущев объяснил: «Вы американцам показали, зачем же делать то, что они уже видели?»

Был 1955 год. Хрущевщина. Раздолье радостных дураков и будущих предателей.

Известен миру Ил-2, знают Ил-4, Ил-28, на разных аэродромах можно встретить пассажирские Илы, но сколько самолетов, разработанных ОКБ Ильюшина, не пошло в серию! Многие из них можно назвать черновиками Ильюшина. Не пошли бомбардировщик Ил-6, штурмовики Ил-8, Ил-16, Ил-20. Но были и чистовики, не пошедшие в серию, такие, как бомбардировщики Ил-22, Ил-54... Ил-54 смело можно отнести к выдающимся самолетам, оставшимся неизвестными.

К середине пятидесятых годов стало ясно, что для гражданской авиации нужны многоместные скоростные реактивные са-

молеты. Началось с возмущения Хрущева: правительственные делегации западных стран прилетают в Женеву или еще куда для переговоров на современных лайнерах, а тут приходится по-прежнему трястись на поршневом Ил-14! Десять лет назад было не стыдно, все летали на самолетах такого класса, а сейчас... Собрали ведущих конструкторов, и Никита Сергеевич поставил перед ними задачу создать пассажирский самолет, который можно было бы использовать и как грузовой, то есть сделать универсальную машину.

В истории авиации самолеты такого типа называют многоцелевыми. Есть грузопассажирские самолеты у Антонова, но все-таки их строят по классической схеме пассажирских самолетов, а приспособливают для перевозки грузов или частично — грузов, частично — пассажиров, если на линии низкий пассажиропоток. Но таких самолетов все-таки мало.

Ни один начальник не мог заставить Ильюшина сделать нечто противоречащее его убеждениям. И на совещании у Хрущева он сказал: «Универсальный самолет — это все равно что утка. Она все умеет — ходить, плавать, летать, и все умеет плохо. Такой самолет я делать не буду».

Понятно, как после такого заявления к нему стало относиться руководство. Не был он человеком Чего Изволите. Понимал, что слишком доизволялись. Он был лидер, и его организация напоминала модель крепкого государства. Потому и государство было мощным, что оно состояло из таких цементирующих организаций. Сам Ильюшин, как и Сталин в масштабе страны, работал больше других, был примером для других — не отнимешь. И разговаривал одинаково и с уборщицей, и с премьер-министром...

В моем сознании подобной личностью остался главный редактор журнала «Октябрь» шестидесятых — начала семидесятых годов Всеволод Кочетов. Если и были какие недостатки у главного, они не мешали работе. Принципиальность на любом уровне. Как у Ильюшина: такой самолет я делать не буду.

А.С. Яковлев вспоминал об этом так: «Антонов, желая не упустить для своего КБ задания на создание новой машины, пошел навстречу требованию Хрущева. После этого разработка машины была поручена ОКБ Антонова.

Однако позже Хрущева удалось убедить в правоте Сергея Владимировича, и он согласился дать задание ОКБ Ильюшина на постройку специального пассажирского самолета. В результате вскоре почти одновременно на летное поле вышли для испытаний два новых самолета — Ил-18 и Ан-10. Ил-18 — стоместный пассажирский лайнер с четырьмя турбовинтовыми двигателями АИ-20 конструкции А.Г. Ивченко — успешно прошел все испытания и стал основным, самым массовым самолетом Аэ-

рофлота. Правильность идеи Ильюшина о необходимости создания специальной пассажирской машины без попыток совместить несовместимое полностью подтвердилась. А самолет Ан-10 очень скоро сошел с эксплуатации в гражданской авиации в качестве пассажирской машины, был снят с производства и остался только в военно-транспортном варианте под маркой Ан-12.

В этом маленьком, но принципиальном эпизоде — весь Ильюшин. Его убежденность в своей правоте и бескомпромиссность не позволили ему согласиться с требованием такого могущественного в то время, но малокомпетентного в вопросах авиации Хрущева».

Это Яковлев написал в своих заметках к 80-летию Ильюшина. А когда я беседовал с Александром Сергеевичем, он сказал: «Характер у него был такой, что он никому не смотрел в рот и ни за кем из начальства ничего не повторял, а вел совершенно самостоятельную линию. Поэтому его очень не любили наверху, в частности Хрущев. Хрущев был личность неописуемая. Но ничего не поделаешь, да.

Несмотря на то, что на меня Ильюшину многое наговаривали, у нас с ним ни на минуту не прекращались хорошие, добрые, товарищеские, доверительные отношения. И он у меня бывал часто, и я у него бывал. Вы знаете, Ильюшин был похож на скульптора Аникушина — такой же русский мужичок!.. А жизнь шла, идет и будет идти. Как ни хотим, так или эдак, а она идет по-своему».

Дружили трое — Ильюшин, Яковлев и Артем Микоян, встречались на работе и дома. Сергей Яковлев, сын Александра Сергеевича и заместитель генерального конструктора фирмы, носящей имя его отца, запомнил Ильюшина у них на даче: «Я был хлипкий, маленький, Сергей Владимирович посмотрел на меня и говорит:

— Ну-ка, тезка, потрогай мои мышцы!

Я потрогал.

— А теперь стукни меня в живот, да посильнее!

Я стукнул.

— Вот видишь, а мне уже столько лет! Зарядку надо делать, спортом заниматься!

А я уже понимал, что это — Ильюшин».

Не тот стар, кому за шестьдесят, а тот, кто скис в тридцать. В застольях Ильюшин провозглашал тост: «За молодость! — Иногда добавлял: — За молодость без костылей!»

Он задумал маленький самолет мест на двадцать, пассажирский. Посмотрел — экономика не получается такой, как хотелось: «Пусть Яковлев делает. Тем более, он просил меня уступить ему такую машину».

И Яковлев построил Як-40. В 1969 году мне довелось испытывать на этом самолете автопилот «Кремень-40». «Время молодости нашей — авиация...»

Мне говорили, что кое-кто пытался поссорить Ильюшина и Яковлева. Оба вызывали разные чувства, но талантам завидуют. Талант — как пыльца на крыльях бабочки, экая малость, а без нее бабочка не полетит. Пытались искусственно нанести пыльцу — не полетела бабочка...

Откуда у акулы такие скоростные качества? Оказывается, ее кожа покрыта тончайшими бороздками, и это придает ей особые гидродинамические свойства. Вероятно, «акулий эффект» будут использовать авиационные конструкторы, а может, уже где-то используют это недавнее открытие. Таланты учатся у природы, а остальные завидуют им...

Еще в тридцатые годы авиаконструктор Шавров в комиссии по самолету ДБ-3 пытался внести поправки в проект, но Ильюшин прогнал его. Тот настолько невзлюбил Сергея Владимировича, что заявил: «Ил-4 — хуже всех в мире спроектированный самолет!»

Однако каждый в жизни должен носить свои погоны.

Приходится отвлекаться от прямой дороги героя нашего повествования, но ведь жизнь состоит не из прямых дорог и, помимо прочего, в ней есть и воспоминания. Думается, не прав был Лермонтов, утверждавший, что у России нет прошедшего, она вся в настоящем и будущем.

Существуют конкурсы проектов. Скажем, за рубежом фирма «Боинг» выставила свой проект «707», а фирма «Дуглас» — ДС-8. Это примерно два равноразмерных самолета, равнопроизводительных, равнодальних. Два конкурирующих проекта, но оба строились, оба пошли в серию. Для нас такое редкость, чтобы строились два одинаковых самолета одного назначения. Ил-18 и Ту-104 — примерно равной пассажировместимости, дальности, но с разным решением задач. Можно понять Туполева, переделавшего бомбардировщик в пассажирский самолет: мы не настолько богаты, чтобы строить сугубо пассажирские машины. Туполев сделал реактивный пассажирский самолет быстрее. Ильюшин строил турбовинтовой высокоэкономичный Ил-18 в инициативном порядке. Оба самолета эксплуатировались в одно время, а тираж Ил-18 превысил тиражи Ту-104, Ту-124, Ту-134 и Ан-10 вместе взятых.

Можно вспомнить, что за рубежом проектировались в это время среднемагистральные конкурирующие машины: английский «Вэнгэрд» фирмы «Виккерс» и американский «Локхид». «Вэнгэрд» сделали 60 штук и больше не заказывали — не оправдал себя. «Локхид» получился легким, даже на зависть Илам.

которые всегда славились высокой эффективностью. Но вскоре пришла и разгадка: «Локхид» переоблегчили настолько, что он оказался непрочным. Несколько машин развалилось в воздухе, фирма заплатила большие неустойки, но выручило то, что на базе «Локхида» сделали противолодочный самолет, а с пассажирским порвали. Первая встреча конструкторского мира с живучестью и усталостью самолета произошла, когда погибли в воздухе три машины фирмы «Виккерс» — одна развалилась в небе, две упали в море. Был громкий суд, где защитником выступал знаменитый Шоукросс, обвинитель на Нюрнбергском процессе...

Ильюшинцы строили Ил-18, новый, турбовинтовой, в отличие от поршневого самолета 1946 года. Сергей Владимирович встретился с молодыми специалистами, проработавшими два-три года. Многие думали, что состоится беседа о том, как надо работать, а он провел техническую учебу. Нарисовал на доске форму Ил-18 и рассказал, как надо подойти к проектированию. Молодых поразило, как он буквально вбивал им в голову свою классическую формулу: силу нужно брать там, где она возникает, не надо таскать ее по всему самолету, иначе придется увеличивать вес.

Потом собрал уже не молодых, а ведущих работников ОКБ и рассказал о проектировании ресурсного самолета. Невольно думаешь — ему самому приходилось учиться всю жизнь, чтобы быть, как говорится, на уровне времени. У него не было лозунгов, он тихо, спокойно рассказывал, над чем предстоит работать. Ему говорят: ГВФ требует так... А он: при чем тут ГВФ? Вы как считаете? Так? Значит, так и делайте!

А если кто-то зарвется, Ильюшин скажет ему:

— Ты у кого работаешь?

— У вас, Сергей Владимирович!

— Вот и делай, как я.

Его самолеты, построенные без особых согласований, эту линию оправдывали. Делали их за год-два, сейчас подобные машины строят лет шесть.

Ильюшин с присущей ему хозяйской рачительностью подсчитал, что наиболее выгодными для пассажирской машины будут турбовинтовые двигатели. И стал строить такой самолет, чтобы стоимость билета на полет не превышала стоимости проезда в купейном вагоне. И это у него получилось. А герметичный фюзеляж, сила тяги, изменяемая поворотом лопастей винта, и другие новшества сделали Ил-18 машиной уникальной. Сам Ильюшин говорил: *«На поршневых двигателях, чтобы менять тягу, дают газ, то есть увеличивают число оборотов. На турбовинтовых число оборотов постоянное. Летчик может увеличивать тягу увеличением шага винта, варьируя поворот его ло-*

пастей. Но при определенном повороте лопастей винт может начать давать и отрицательную тягу, то есть тянуть самолет не вперед, а назад. Это могло бы вызвать весьма неприятные последствия в полете. Пришлось, конечно, в тесном сотрудничестве с конструкторами двигателя создать специальные устройства и сигнализацию, чтобы обратная тяга была управляема и возникала при вполне определенных обстоятельствах, например, во время посадки, чтобы уменьшить пробег.

Другой трудностью было создать фюзеляж. Впервые на пассажирской машине нам пришлось вводить герметический фюзеляж, внутри которого система кондиционирования должна была обеспечить нормальные жизненные условия пассажиров на высоте в семь-восемь тысяч метров. Трудность заключалась в том, что фюзеляж этой машины имеет громадные размеры, вырезы для окон, дверей и т. д. Долго искали наилучшую конструкцию, достаточно устойчивую против разрушения от усталости. Металл ведь тоже устает. К тому же надо было, чтобы обшивка фюзеляжа даже при повреждениях не давала больших трещин. При этом прочность силовых элементов нельзя было повышать за счет значительного утолщения, так как это бы вызвало большое увеличение веса конструкции. А его следовало всячески снижать».

Чтобы снизить вес, решили поднять рабочее давление в гидросистеме, тем более что этот вариант был проработан еще на Ил-14, но не успели внедрить. Ильюшин побывал у Мясищева, увидел, как убираются шасси при помощи электропривода, никаких жидкостей, нет утечек, перетечек. Понравилось. Приехал к себе и говорит Левину:

— Будем делать с электроприводом.

— Сергей Владимирович, но ведь такой вариант пробовали на Ил-14 и пришли к выводу, что получится значительно тяжелей.

— Ну, недоработали мы с тобой на Ил-14, давай на Ил-18 сделаем.

— Я не согласен, — возразил Левин.

— Что значит «не согласен»? Проработай и положи на стол два варианта.

Прикинули эскизный проект той и другой системы и решили, что с электроприводом машина получится тяжелей, это во-первых, а во-вторых, от гидросистемы все равно нельзя отказаться, ибо она нужна для работы тормозов. Там — одна гидросистема, а тут и гидросистема, и электропривод.

— А у Мясищева-то что, дураки? — спросил Ильюшин.

— Думаю, не дураки, но что-то у них не так, — ответил Левин.

— Вот тебе месяц, начерти узлы, просчитай веса, — заключил Ильюшин.

Месяц поработали. Показали Ильюшину разные варианты, он вызывал ведущих конструкторов, разбирался: «Нет, у Мясищева лучше. Езжайте к нему, поймите, в чем дело».

Поехали. Там встретили иронически: «Что, с новыми идея-ми прибыли?» Поговорили. Снова вызвал Ильюшин Левина:

— Ну как?

— Остаюсь при своем мнении.

— Но ты мне ничего не доказал. Те спроектировали хороший электропривод, а у вас плохой. Может, вы проектировать не умеете? Привези мне мясищевские чертежи!

Привезли. Посмотрел еще раз, задумался:

— А почему же все-таки...

— У них давление в гидросистеме низкое, а у нас гораздо выше, мы на этом экономим в весе, у нас гидросистема будет легкая.

— А почему ж они не перешли на высокое давление?

— Не догадались.

— Как не догадались? — Ильюшин позвонил Мясищеву: — Давайте у меня устроим совещание, приезжайте со своими людьми. Надо выбрать тип конструкции. Вы будете защищать свою, мы — свою.

Мясищев сам не приехал, но прислал специалистов во главе с начальником КБ шасси. Честь мундира. Сели за стол по обе стороны.

— Доказывайте друг другу, а я буду слушать, — сказал Ильюшин.

Целый день сидели без обеда. Разошлись поздним вечером. Ильюшин зашел к Левину:

— Ты чего сидишь-скупаешь?

— Сижу-скупаю, потому что не знаю, что делать.

— Как не знаешь, что делать? Почему у тебя люди сверхурочно не работают? Что, времени много?

— Но ведь не принято решение.

— А ты что, не принял решение?

— Мое-то решение давнее...

— Ну и делай гидросистему! Меня убедил, а теперь я тебя должен убеждать?

С пятого захода согласился. Доверял людям, но ему самому нужно было убедиться до последней точки, почему следует делать так, а не иначе. А система оказалась хорошей. Лучше электрической. До сих пор работает.

Он всегда искал оптимальный вариант — в комплексном понимании — по стоимости, весу, надежности. Но какую б надежную систему вы ни сделали, говорил он, она обязательно откажет! Нет безотказной техники. И вы должны сделать такую

систему, так продублировать, не считаясь ни с весом, ни с чем другим, чтобы она при наиболее вероятных отказах все-таки дала возможность самолету завершить полет. Если ваша система отключится или станет работать хуже, но самолет нормально сядет, все, ничего лишнего делать не надо. Начертить схему любой системы сможет и студент, а вот сделать ее такой, чтобы она при отказах дала возможность сесть, — серьезное дело.

Проработка систем с отказом давно стала традицией ильюшинцев. Может, потому у них и гораздо меньше катастроф, чем в других КБ, а много лет не было вообще ни одной. Руководя людьми, Ильюшин был и оставался конструктором — прежде всего! — и старался передать своим ученикам то, над чем сам мучился и что глубоко продумал...

Сидит в бюро эскизного проектирования, дает задание на шасси:

— Две недели сроку. — И тут же позвонил отвечающему за это дело Семенову: — Сколько тебе нужно времени?

— Два месяца.

Посидел. Потопал. Спустился к семеновскому ведущему конструктору:

— Вот такая работа. Сколько тебе нужно времени?

— Знаете, Сергей Владимирович, меньше десяти дней ну никак не получится!

Иногда такие фокусы выкидывал. Проверял на месте.

...Каркас самолета не укладывался в заданный вес из-за того, что выпускные клапаны распределили по всей длине фюзеляжа. Сделали это, чтобы они выпускали воздух равномерно по длине и не создавали лишних потоков. Начальник ОКБ Борог дал указание Левину:

— Не могу с тобой согласиться, ставь клапаны в одном месте, а не по всей длине — облегчим каркас. А насчет потоков что-нибудь придумай, это твое дело, тебе за это деньги платят.

Заспорили, пошли к Ильюшину.

— Я Левину дал команду, прошу вас утвердить, Сергей Владимирович, — сказал Борог.

— А почему Левину? Ты мне дал команду, Валерий Африканович. Я отвечаю за все. Поэтому надо разобраться, можно это сделать или нет. Поставь себя на место Левина, и, когда ты найдешь решение, которое удовлетворит весь самолет в целом, тогда ты отдашь команду.

Клапаны оставили распределенными по всей длине. Вес пришлось увеличить. Ильюшин отвечал за все, и прежде всего за надежность...

Читаю его заметки, план доклада: *«Ни в одной детали конструкции не должно быть таких усталостных напряжений, кото-*

рые бы могли вывести самолет из строя или бы могли привести к катастрофе. О вопросах усталости мы мало задумывались. Мы можем сказать, что в конечном счете длительность жизни детали и всего самолета в эксплуатации определяется именно величиной напряжения и конструктивной формой...»

Молодые инженеры Игорь Катырев и Александр Шахнович впервые пришли в ОКБ студентами-практикантами в 1953 году.

«Первая встреча, — говорит Шахнович, — перед нами был бог. А в приемной сидел и вальяжно курил «Памир» сам Владимир Коккинаки — аристократ приобретенный».

Ильюшин поговорил с каждым, каждого назвал по фамилии, расспросил, кого к чему тянет. На прощанье сказал: «Поглубже влезайте в конструкцию, а когда выходите из проходной, забывайте, где вы работаете, не говорите об этом между собой — такой у нас режим. Вы люди молодые, на работе целиком отдавайтесь работе, а в остальное время у вас есть о чем подумать».

На следующий год после защиты дипломов они пришли сюда на работу. Вчерашние студенты расселись в кабинете Ильюшина и с удивлением отметили, что на тумбочке лежали учебники, по которым они занимались в вузе.

«Меня это так поразило, — вспоминает И.Я. Катырев. — Генеральный конструктор с таким именем, а пользуется студенческой литературой! Мне казалось, что у него должны быть какие-то более умные фолианты. Эта деталь помогла понять, что и мы кое-что знаем.

Ильюшин сидел в военном кителе без погон — был как бы переходный период к мирной жизни. Побеседовал с молодыми специалистами, спросил, у кого какие желания по работе. Один хотел в аэродинамику, другой в шасси. Он послушал и сказал: «Мне нужно четыре человека в фюзеляж». И вызвал убежденно-го сединами 47-летнего Борога.

«К каким же древним старикам мы попали! — подумали вчерашние студенты. Ильюшин не просто ходил по рабочим местам, интересуясь вариантами, для него задача состояла в том, чтобы понять, как мыслит конструктор и как он подошел к тому решению, которое начал отрабатывать. Не давил, а как бы подводил человека к принятию его, ильюшинской точки зрения, и делал это умело и умно. И если он видел, что конструктор идет в правильном направлении и не было замечаний, он говорил:

«Давайте разрабатывать этот вариант».

Но если у специалиста не было убежденности, он решал: «Вот что, давайте еще один вариант, а потом поговорим».

Это была характерная черта Ильюшина, и она приносила

пользу общему делу, ибо все видели, как сам генеральный подходит к решению задачи, и это влияло на молодежь. А главное, он почти всегда оказывался прав.

Не работает человек, увильивает, Ильюшин говорил руководителю отдела:

— Учтите при распределении премий.

Если руководитель не учитывал, то сам получал наказание. Действовало. Вот и приходилось каждому следить за собой, плотно ли работаешь. Тяжело так, но иначе мы пока до сих пор не научились. Ответственный и обязательный, он не допускал вольностей, но коллектив, созданный на такой основе, доказал, что может работать долго и продолжает трудиться и поныне. Исторический опыт России убеждает, что на одном сознании у нас мало кто работает...

В 1956 году, когда начали делать Ил-18, Шахновичу поручили проектировать герметические окна. Им придавали особое значение, потому что несколько английских пассажирских самолетов «Комета» разбились из-за того, что около оконных вырезов фюзеляжа появлялись трещины, и самолет рассыпался. Когда выяснили причину, оказалось, что окантовка окон не выдерживала напряжений. Ильюшинцы изучали проблему, надували фюзеляж изнутри, как шар. Шахнович работал в отделе фюзеляжа. Появился Ильюшин, подошел к молодому специалисту, сел на высокую табуретку, бегло осмотрел вычерченную схему окна, выяснил, где какое давление, напряжение...

— А скажите, пожалуйста, прежде чем создать этот проект, что вы проработали, с чем познакомились? — спросил Ильюшин.

— Я видел в иностранных журналах, как делают на «Боинге», «Комете», «Каравелле», знаю, как сделаны на Ту-104. И проанализировал...

— А где эти материалы?

— Ходят у нас по столам.

— Я не буду дальше смотреть вашу работу, — сказал Ильюшин. — Подойду в следующий раз. У вас должен быть альбом, где собраны все плюсы и минусы на «Каравелле», «Боинге» и «Комете», а потом мы с вами будем разговаривать.

Он появился снова через неделю. Борог повел его к ведущему конструктору А.А. Белову показывать чертеж фонаря Ил-18.

— Нет, — сказал Ильюшин, — на той неделе я не закончил разговор здесь. Мы должны посмотреть типовое окно пассажирской кабины.

Подошел к Шахновичу. Сел на высокую табуретку:

— Как ваши дела? Показывайте.

Шахнович протянул альбом и рассказал.

— А теперь посмотрим, что вы предлагаете, — сказал Ильюшин. Рядом стояли Борог, Белов, расчетчики. Стали обсуждать. Ильюшин выслушал, взял ватманский лист с чертежом и подписал: «Утверждаю. Сер. Ильюшин». И все понимали — такое окно теперь и будет на Ил-18. Сказал:

— Если вы и всегда будете так работать, боля за дело, и под рукой у вас все будет капитально, досконально, тогда вы станете быстро расти как инженер, и оклад прибавим.

— Вот тогда буду стараться! — воскликнул Шахнович.

— Только из-за этого? — выгнул бровь Ильюшин. Но Шахнович сиял: генеральный, да какой, подписал ему, молодому «салаге», чертеж!

Александр Алексеевич Шахнович, начальник отдела ОКБ имени Ильюшина, вспоминает: «У нас на работе была волейбольная площадка, играли в обеденный перерыв, а я еще в МАИ играл, любил это дело. После игры бегу к себе в отдел, обувь грязновата, а рядом лежала скошенная трава. Беру пучок травы и вытираю ботинки. Рядом кто-то наклоняется, трогает траву: «А как пахнет хорошо!»

Поднимаю голову: Ильюшин. Проходил мимо... И мне стало неловко, что я вытираю ботинки таким изумительным даром природы».

На территории КБ росли сортовые яблони и груши. Ильюшин не раз сам их окапывал. Все фрукты отправляли в подшефный детский дом. Человек северный, он особенно ценил все, что растет на земле. Был случай, когда рабочий сломал цветущую яблоньку, и Ильюшин его уволил...

Структура организации стала такой, что Опытно-конструкторское бюро как цеховое подразделение входило в состав Московского машиностроительного завода, носящего теперь имя Ильюшина.

«Нам удалось оживить молодежь и у себя, и на заводе, — вспоминает секретарь комсомольской организации ОКБ и завода в пятидесятые годы Александр Яковлевич Бородин. — Проводили конкурсы по профессиям, комсомольско-молодежные кроссы, в которых участвовало до двух тысяч человек — практически все. Закупили лыжи и ботинки, на заводе сделали палки и крепления, и прямо из цеха по территории аэродрома шли на лыжах, сдавая нормы ГТО. В обеденный перерыв цех в полном составе во главе с начальником становился на лыжи».

В послевоенные годы в ОКБ был железный закон: три дня в неделю работали со сверхурочными. После сверхурочных сделали волейбольную площадку, поставили два прожектора. Появились команды «Заклепка», «Осечка», «Катапульта», «Импульс», «Штуцер». В итоге — мужская и женская волейбольные коман-

ды ОКБ выступали на первенстве общества «Крылья Советов» и были в числе сильнейших.

Спорт поощрялся. Однако было и так. В отделе шасси работал Владимир Крюков, загребной на «восьмерке» «Крыльев Советов», чемпион страны по академической гребле, хороший парень, отменно чертил. Нужно было ездить на сборы — на месяц, два, а то и на все лето. Ильюшин отпустил его раз, другой, а на третий раз говорит: «Вы давайте или гребите, или самолетами занимайтесь!»

Ушел Крюков. Для Ильюшина работа была на первом месте.

...Делали двери для Ил-18. В иностранных нормах годности сказано, что у дверей не должно быть порога, чтобы пассажиры не спотыкались. Известно, что порог — это выступ относительно пола, и в конструкции небольшой выступ все-таки получился. Ильюшин обратил на это внимание молодого инженера Катырева. Тот возразил:

— Сергей Владимирович, но порожек-то всего пятнадцать миллиметров!

— Я недавно был в Вологде, жил в гостинице, — ответил Ильюшин, — шел и вдруг споткнулся. Посмотрел — порожек, и вы знаете, ровно пятнадцать миллиметров!

Но Катыреву хотелось сделать именно так, как задумал, — и конструктивно, и технологически получалось довольно просто. Ильюшин выслушал его и говорит:

— Нет, меня здесь не понимают. Больше я эту проблему обсуждать не буду. Делайте так, как я сказал.

Иногда у него зыгрывал свой, конструкторский характер. Да и честолюбие, пожалуй.

«Порожек остался, но уже не выступал на пятнадцать миллиметров, — улыбается И.Я. Катырев. — Это несколько усложнило конструкцию, но сделали так, как он велел, поскольку он стал за этим внимательно следить. Хотя в его возрасте можно было споткнуться и на более ровном месте».

Говорят, чтобы научить плавать, надо сбросить человека с лодки на глубину. Молодые инженеры быстро поняли, что именно так поступает с ними Ильюшин. Распределили по бригадам и сразу дали ответственную работу. Одна машина сменяла другую, а лишних людей не было. Каждого задействовали такие опытные руководители, как Семенов, Левин, Литвинович, Санков, Борог, Кутепов... Приходили студенты на преддипломную практику, и Ильюшин тоже бросал их на глубину. Потом они оценят это... Дипломники приходили в июне, выполняли реальную работу, а в декабре спохватывались, что через два месяца надо защищать диплом. Тут Ильюшин давал им

в помощь свои лучшие силы, помогал советами, был консультантом и руководителем дипломного проектирования. И делали не тяп-ляп, а весьма стоящие дипломы. Можно придаться, что эти дипломы были написаны по уже существующим самолетам Ильюшина, многие, например, «сдирали» популярный в те годы Ил-28. Ильюшину намекали, дескать, хорошо бы сотворить что-то новое, а не повторять ради ускорения дела известную конструкцию. Некоторые хотели попытаться сконструировать самолет по схеме «утка» — хвостом вперед. Схема имела свои преимущества, но Ильюшин предостерегал молодых от такой экзотики:

— Если ты создал проект, подобный Ил-28, и понял в нем все до мельчайшей подробности — любую линию, любой кружочек, и все можешь толково объяснить, я считаю, это намного полезней, чем изобретать какие-то новые схемы.

«Это правильно, — говорит Г.К. Нохратян-Торосян. — Сергей Владимирович направлял нас на реальную тяжелую работу, на все то, в чем он сам преуспевал — от организации рабочего места до умения посвятить себя целиком делу, которому служишь и о котором думаешь не только на рабочем месте, хотя по условиям секретности нам это запрещалось».

Звонок — все бегут на обед в столовую. Молодежь летит, едва не сшибая встречных. Мария Ивановна Ефименко говорит Ильюшину:

— Сергей Владимирович, вы бы навели порядок!

— Марья Ивановна, а вы можете так бегать?

— Нет, годы не те.

— Ну вот, Марья Ивановна, поэтому мы и ходим потихоньку. А раз им еще бегаются, пускай носятся!

Попусту не ущемлял молодежь. Ходил на комсомольские свадьбы, разрезал ленточку на выставке самодельных художников... Самому еще нет семидесяти, полон сил, не болеет. Настежь открыто окно, он в белой рубашке с закатанными рукавами, весь настроен на работу. Зайдет кто-нибудь, он прикроет окошко, поговорит. Хватало его, чтобы с молодежью заниматься не только производственными делами. Наверно, его личный пример и был «ильюшинской школой»...

Чертежи Ил-18 изготовили за десять месяцев — с января по октябрь, после чего все ОКБ отправилось в отпуск.

«18-ую за год сделали, — вспоминает Нинель Григорьевна Папковская. — Я занималась ее отделкой. Вся машина была из новых материалов. Подвело органическое стекло — не держалось в верхних плафонах, они «текли». Случайно мы нашли термостойкое матовое оргстекло, и я поехала «выбивать» его в Орехово-Зуево. Там показали небольшую кучку этого стекла —

больше не выпускают. Технические условия есть, но еще не подписаны.

«Давайте, я вам подпишу!» — говорю. А кто я тогда была? Простой инженер. Позвонила Сергею Владимировичу: «Можно, я подпишу за главного инженера?»

«Давай!» — такое у него было отношение к делу. Можешь, значит, действуй. И в отделке 18-й машины было много нового, что потом и Туполев использовал. Именно с этой машины пошли новые кресла, внутренняя панельная отделка, негорючие материалы, новые провода...»

Казалось бы, кресло — мелочь для такой сложной машины, как пассажирский самолет. На Ил-14 кресла делали со стальными пружинами, конским волосом, обтягивали сафьяновой кожей, выглядели они зажиточно, но были тяжелыми — тридцать килограммов, а у американцев весили восемнадцать... От Михаила Степановича Жирнова, работавшего в ОКБ секретарем технического совета, я узнал, что заместитель Ильюшина В.Н. Бугайский привез из Канады маленький кусочек поролона. Партию этого нового тогда материала удалось купить через наших моряков в Норвегии, а вскоре ильюшинцы и сами научились его варить на своем заводе. В серию Ил-18 передали вместе с документацией на поролон. Так решили проблему кресла. Ничто у нас не дается легко...

... Впервые я увидел Ил-18 в небе с надписью «Москва» на крыльях. Самолет некоторое время так называли, пока сверху не сказали: «Не надо». А назвали так, может быть, в память о первом ильюшинском самолете, да и планер в Коктебеле тоже назывался «Москва»...

Но потому, что в турбовинтовом Ил-18 сохранились основные принципы зарубленной в 1947 году поршневого модели, Ильюшин окрестил машину снова 18-й, хотя уже давно серийно выпускался бомбардировщик Ил-28. Почему такая нумерация?

После Ил-18 появились Ил-62, Ил-76, Ил-86, потом, уже при Г.В. Новожилове, — Ил-96, Ил-114. Был еще транспортный Ил-60, не пошел. Но почему все-таки такая нумерация?

«Меня часто об этом спрашивают, — говорит Г.В. Новожилов. — Я отвечаю: чтобы не понял враг. А вообще все значительно проще. Были у нас Ил-64, Ил-72, Ил-74, но эти проекты оказались нереализованными. А название, например, Ил-114 предопределил его легендарный предшественник Ил-14».

Нечетными цифрами обычно именуют истребители. Есть режимная комиссия, которая за этим следит...

В одном из цехов ильюшинского завода я увидел удивительного красивый реактивный штурмовичок, очень напоминающий

своими линиями знаменитый поршневой Ил-2. И как, думаете, он назван? Ил-102!

... В период создания Ил-18 к Ильюшину снова пришли крупные неприятности.

«Мне позвонила секретарь, — говорит И.В. Жуков. — «Сергей Владимирович хочет с вами побеседовать, он на даче». Меня привезли туда. Я понял, что ему просто надо с кем-то поделиться. Мой совет ему вряд ли был нужен, он лучше меня все знал, но иногда человек выскажет вслух свою мысль, и она ему станет яснее. Он сказал мне: «Я подал рапорт министру, чтобы меня освободили от работы».

Дело было в том, что над Германией погиб Ил-18. Доложили Хрущеву. Тот вскипел: «Как? Наши самолеты горят!»

Долго шло расследование. Ильюшин переживал. Выяснилось, что причина — не дефект конструкции, а над американской зоной машину сбили.

К Ильюшину приехал министр авиационной промышленности П.В. Дементьев: «Сергей Владимирович, я вам предоставляю отпуск, отдохните, поправьтесь, а потом все будет нормально».

Но нормально у нас не бывает. Вспоминает А.Н. Семенов: «При Хрущеве состоялось решение, думаю, происки Туполева, — нас расформировать».

Вот так. 1958 год. Время сворачивания авиации, о чем мы уже говорили. Казалось, ильюшинская организация стоит на крепких ногах, в войну — фирма номер один, и вот тебе на!

Сам Хрущев ни разу не пригласил к себе Ильюшина. Никита Сергеевич тогда был и Первым секретарем партии, и премьер-министром, для него делали специальный салон в Ил-18. Приехал летчик Хрущева Цыбин и говорит: «Нужно сменить отделку. Уберите красное дерево. Никита Сергеевич любит карельскую березу!» Усердие слуг...

Сменили, но в сроки не уложились.

«Я доложу об этом!» — пригрозил Цыбин Ильюшину. Сергей Владимирович тихим голосом ответил: «Мы премьера тоже уважаем, но всякое дерьмо делать не будем. Будем делать как следует».

Встал и спокойненько ушел. Дебаты были кончены. Хрущев приехал посмотреть самолет. Ему понравился роскошный и удобный салон, в каком не стыдно было полететь в любую страну, и Никита Сергеевич сменил гнев на милость. «Ладно, работай», — сказал он Ильюшину.

«Хрущева он не признавал, — говорит Д.В. Лещинер. — Он вообще, по-моему, признавал одного Сталина. Сталин был для него авторитетом».

Гроза миновала. Коллектив узнал о ней, когда обошлось. В этот период ильюшинцам предлагали новые места работы. Анатолия Владимировича Шапошников хотел перевести парторгом ЦК к П.О. Сухому. Вызвал к себе секретарь ЦК. Разговор категоричный: Родина требует, и все.

— Дайте хоть день подумать, посоветоваться! — взмолился Шапошников.

— Придете завтра и, если откажетесь, положите партбилет на стол.

Шапошников пришел к Ильюшину:

— Как быть? Откажусь — вся жизнь поломана.

Ильюшин подумал, потом сказал:

— Ничего не делать. Я тебе сообщу.

Шапошников ушел, а Ильюшин стал звонить по «вертушке». Вечером вызвал Анатолия Владимировича:

— Ну, я отговорил всех. Живи спокойно.

Если человек был нужен, он за него бился, не боясь никаких инстанций. Такова была его кадровая политика. Но от человека требовалась честность: коль ты наш, коль вместе работаем, то изволь работать с открытым забралом.

«В кадровой политике он был жестоким к тем, кто его обманывал, — говорит А.В. Шапошников. — Не выгонял, а ты сам уходил. Ты начальник бригады, а он вызывает не тебя, а твоего зама либо ведущего инженера, как бы подчеркивая, что ты уже не при деле. Если доверяешь, вправе считать, что тебе тоже будут говорить правду. Плохо — говори: плохо, срывается задание. Но наш российский человек устроен так: а зачем начальство расстраивать? Ильюшин этого не терпел».

«Он умел ловко работать со своими руководителями отделов, — добавляет Р.П. Папковский. — В каждом подразделении у него было примерно два равносильных человека. Приглашает одного: «Слушай, ты что-то неважненько стал работать. Не вижу энтузиазма. У меня ведь есть другой, ничем не хуже тебя, так что ты смотри!» В бюро эскизного проектирования у него было два начальника — Лещинер и Германов, оба очень сильные».

Он считал, если ты руководитель, то должен четко разграничивать, кто у тебя обязан понимать, кто — знать, а кто — уметь. Сам руководитель должен все понимать. Может не знать, не уметь, но понимать обязан. Однако в своем деле он на 50 процентов должен знать и на 50 процентов даже уметь. Кто-то не успевает, тогда руководитель снимает пиджак, садится рядом и вместе рисуют. Потом подумает, а зачем он сел, могут не так воспринять, но вспомнит, как Ильюшин все время вдалбливал, что ты сам должен уметь и выручать других...

Те, с кем он начинал работать, получили образование на

уровне 30-х годов. Это его не пугало, потому что люди талантливые, но молодым уже преподали другое. Он стремился освоить новые мысли, и это ему удавалось. Потому у него и была традиция всех новых специалистов принимать лично и неформально выяснять, кто ты, что ты и чем дышишь.

Прежде чем нырнуть в кабинет, забегал в цех, а потом звонил директору завода или главному инженеру:

— Ну как, состыковали?

— Сделали, Сергей Владимирович!

— А что ж ты мне врешь — сам видел, что не готово!

Он считал, если ты конструктор, за что-то отвечаешь, должен знать свое дело с азов, а на той фирме, которая делает твои вещи, ты должен быть друг, приятель и брат. Если ты конструируешь, скажем, гидравлику, то на том предприятии, где делают твои устройства, ты должен следить, чтобы все было смонтировано, ничего не лопнуло. Он не допускал, чтобы на борт попал полуфабрикат.

Сидит над электросхемой. Ну, аэродинамика, понятно, а тут электросхема. Проверяет правильность построения энергетики на самолете с точки зрения одновременности работы всех элементов. И что? В двух местах нашел неточности. Или скажет: «Слушай, а ты за целый день ни одной линии не провел!» Деваться некуда.

Он составил «Памятку руководителю»:

«— Приходи на работу раньше своих сотрудников — это благотворно влияет на их трудовую дисциплину.

— Приходи на работу с планом твоего рабочего дня и стремись его осуществить.

— Будь принципиален. Никогда не подлаживайся под чужое мнение, если ты с ним не согласен.

— Не лавируй между несколькими мнениями — это опасно.

— Будь правдив даже в том случае, если это может грозить тебе неприятностью.

— Выполняй директивы не по форме, а по существу — творчески.

— С вышестоящими руководителями будь вежлив, исполнитель и тактичен, но никогда не проявляй угодничества.

— Не оправдывай свои ошибки занятостью.

— Принятые решения выполняй с энергией и страстностью — это вдохнет в подчиненных веру в успех дела.

— Никогда не раздражайся. Это унижает твое достоинство.

— Никогда не поддавайся унынию, оно подрывает веру в твои силы.

— Никогда и ни при каких обстоятельствах не теряй способности рассуждать.

— *Будь всегда бодр и энергичен — это острит мысль и хорошо влияет на подчиненных.*

— *Никогда не напоминай подчиненным, что ты начальник, — они должны это чувствовать.*

— *Добивайся исчерпывающих знаний по вопросам твоей работы — это избавит тебя от неустойчивости и колебаний, вредных для дела.*

— *Умей отбирать в работе те мелочи, за которыми могут скрываться крупные вопросы.*

— *Будь справедлив и никогда не унижай достоинства подчиненного — это озлобляет его и не способствует работоспособности.*

— *Осуждай подчиненного так, чтобы судьей его был не только ты, но и его собственная совесть.*

— *Следи, чтобы хорошая работа одного подчиненного не присваивалась другим подчиненным...*

— *Работу, выполненную подчиненным плохо, не оставляй без замечаний — это входит в твои обязанности.*

— *Осуществляй личные приемы — это существенно дополнит твои знания о жизни и нуждах людей.*

— *Одно из самых сильных средств в воспитании подчиненных — твой личный пример в работе и в жизни.*

— *Если в течение дня ты лично ничему не научился, то считай этот день для себя потерянным...»*

...Когда руководитель видел, что у него действительно сильные ребята, что их знает Ильюшин, следит за ними, это подстегивало, заставляло и руководителя работать над собой. Специалистов, в которых чувствовал возможности, Ильюшин пропускал через все этапы — проектирование, производство, испытания, серию... И довольно быстро пропускал. Ведь порой человек не знает, на что он способен. А когда его постепенно ко всему приобщают, все становится ясно. Ильюшин сам был напряжен всю свою жизнь и коллектив держал в постоянном напряжении. Можно ли было иначе? Может быть.

И то, что он на праздники приглашал своих подчиненных к себе домой, — тоже кадровая политика. С женами приглашал.

— *Чтобы узнать человека, надо знать его жену, — говорил он. Одного готовил себе в заместители, да тот женился неудачно... Ведь не секрет, что у руководителей такого ранга даже детей женили на своем уровне.*

А он Новый год встречал не с генеральными конструкторами или министрами, а в семейном кругу близких сотрудников, где многое прояснялось даже ярче, чем на работе.

— *Сергей Владимирович, помните, пять дней назад вы меня вызвали, а я потом всю ночь не спал.*

— Ха-ха-ха, а я нарочно тебя вызвал, чтобы ты прочувствовал, что так нельзя.

Главное для него — коллектив, построенный на доверии. Нет никаких тайн от коллектива. Я от вас ничего не скрываю, и вы от меня.

По праздникам собирались у него на даче или на московской квартире, а то и у Семенова, Литвиновича... Традиция. Приходили заместители, руководители отделов. Веселились, пели русские песни, частушки. Из советских любил самодетельную песню на слова Ярослава Смелякова «Если я заболею...» и «Марш авиаторов».

Вроде и забывали, что он начальник, воспринимали как друга. Делал ли он это оттого, что душа требовала, или тут были интересы работы? Наверно, и то, и другое. Но искренность его была видна.

Рассказывал, как до войны был во Франции, где особенно запомнился Верден... А в общем-то за границу он ездить не любил. Сколько раз его приглашали в Англию, Чехословакию, Францию! Вроде уже собирается, а потом — не-е-е... Париж... Да что вы... Да ну... Там жара...

Ильюшин ни разу не был на авиационном салоне в Ле-Бурже! Ильюшин!!!

Насколько ближе ему было родное Дилялево. Рассказывал гостям о Кубенском озере, о всех десяти монастырях, расположенных в округе. Прекрасно знал древнерусскую монастырскую историю...

На этих встречах, конечно, продолжалась работа. Мужчины уединялись и говорили отнюдь не всегда о женщинах, а женщины обсуждали свои дела отдельно. Это на отдыхе. А на службе Ильюшин уволил жену Германова — допустила публичную бестактность. На самом Викторе Михайловиче Германове это не отразилось, он оставался заместителем, и Ильюшин его высоко ценил. Вспоминается, как Сталин посадил жену Молотова, а Вячеслав Михайлович продолжал оставаться вторым лицом в государстве. Не близкая аналогия, и все-таки...

Как-то в канун Нового года на столах ОКБ, как обычно, появились выпивка и закуска, но тут откуда-то возник представитель райкома партии с категорическим указанием: никакого спиртного! Ему ответили, что здесь запретить может только генеральный конструктор. И райкомовец — хватило ума! — отправился к Ильюшину. Сергей Владимирович с удивлением выслушал, выгнул бровь, и представитель понял, что против стольких звезд да ленинско-сталинских премий он не потянет... А для Ильюшина не было главнее тех людей, с которыми он работал. Да и никто не отменял старую авиационную за-

поведь: «Если пьянку нельзя предотвратить, ее надо возглавить».

...Звонят ему из ЦК:

— Вам нужно сделать «Антей»!

— Зачем я буду делать «Антей»? Пусть его Антонов делает, а я буду строить свои самолеты.

Он и в министерство ездить не любил — обычно это делал его первый заместитель Виктор Никифорович Бугайский, человек представительный и импозантный во всех отношениях. Ильюшин его отправлял, а сам шел в конструкторскую бригаду. Не любил отлучаться из КБ. Может, и совещаний было поменьше, а время такое — быстрее, быстрее!

«К руководству он относился спокойно, — говорит Р.П. Папковский. — Если поехал в министерство, значит, случилось что-то из ряда вон выходящее».

Да и что для таких, как Ильюшин, начальство, когда у него была высшая власть — талант! И насколько я помню, Туполев, Ильюшин, а потом и «закрытый» Королев, о котором, однако, слухом земля полнилась, в сознании тогдашних людей стояли не то чтобы выше правительства, но как бы недосыгаемо в стороне...

...В 1968 году я летал на Ил-18 в качестве инженера-испытателя, занимаясь системой захода на посадку БСУ-ЗП. Эта система сама заводила самолет на полосу и вела его автоматически, штурвал и педали двигались сами, летчик сидел неподвижно до высоты 30 метров и только после этого брался за управление, чтобы притереть машину к полосе. Я видел, как волновался седой командир корабля, на всякий случай держа руки в миллиметре от штурвала, но инженер-испытатель не позволял прикоснуться...

Время подтвердило правильность идей Ильюшина. Давно сошли с воздушных линий Ту-104, отжили свой век антоновские Ан-10. Ильюшин рассчитывал Ил-18 на 20 лет эксплуатации, а он уже летает вдвое дольше, и не только у нас, но и во многих странах мира.

О надежности этой машины можно судить по такому примеру. У Ил-18, который вез паломников из Бухареста в Кипр, отказали сразу все четыре мотора. Летчики посадили самолет «на брюхо», никто из пассажиров не пострадал. Оказалось, в Бухаресте машину заправили керосином с водой, на высоте вода замерзла, и лед забил фильтры. В ту пору об этом случае не писали — мы дружили с Румынией и не хотели подрывать ее нефтяной авторитет...

Сейчас, когда не стало секретов, можно добавить, что на базе одной из модификаций этого самолета — Ил-18Д — в ОКБ

Ильюшина в 1961 году был создан противолодочный патрульный самолет Ил-38. Он предназначен для поиска и уничтожения подводных лодок и несет в фюзеляже торпеды, бомбы и сбрасываемые гидроакустические буи. Ил-38 и поныне служит нашим Военно-Воздушным Силам, а также ряду зарубежных стран.

Ильюшин был одержимый человек, а одержимые много работают. И он очень любил авиацию. Этим многое сказано.

Международная авиационная федерация (ФАИ) наградила самолет Ил-18 золотой медалью. Эта машина начала наш экспорт самолетов за рубеж. Свыше ста штук продали — большая партия. А сколько сотен сделали для себя... В 1960 году за создание этого самолета С.В. Ильюшин, В.А. Борог, В.М. Германов, А.Я. Левин, Е.И. Санков, В.Н. Семенов и, конечно, В.К. Коккинали были удостоены Ленинской премии.

В 1962 году не стало одного из самых близких ильюшинских сподвижников — Серафима Николаевича Черникова. В субботу работал, а в понедельник уже не приехал. Сергей Владимирович на работе подошел к его сыну: «Да, Женя, умер папа... Никогда не думал, что Сима умрет раньше меня, он ведь меня моложе, 1903 года...»

Один из первой «семерки». Хоронили в Малаховке, там, где дача. Ильюшин обычно на похороны не ездил, а тут был и даже выступал. Потом с Евгением Черниковым ходил по дачному участку и, как прежде, делал хозяйственные замечания типа: «Почему же ты яблони не подрежешь?»

Чувствовалось, переживает смерть старого товарища. Каждое деревце обошел, полюбопытствовал, какой сорт... Приобретенный навык или зов души? Любил красоту. И самолеты у Ильюшина красивые.

Что-то есть у них общее в линиях — стиль, почерк — от Ил-4 до Ил-62. И сейчас этот стиль продолжается...

Ил-62 была последняя машина Ильюшина, которую он прошел, как говорится, «от и до». В Ил-76 и Ил-86, огромнейших широкофюзеляжных самолетах, тоже заложены его идеи, он подписывал опытные экземпляры, хотя сам уже на фирме не работал.

— Но 62-я — сугубо моя машина, — говорил он. — Она мне стоила десяти лет жизни.

Многие не верили в 62-ю. Даже свои — не все поддержали Ильюшина. И он, было, засомневался. Мучился, думал, и все-таки понял: прав! А ее хотели закрыть. Неважно себя чувствовал, болел, но доказывал и своим конструкторам, и наверху.

Упрашивал, уговаривал — и пробил! А некоторые думают, что генеральный только бумажки подписывает...

Получилась красавица-машина. И, когда получилась, невозможно было ее не признать, не заметить в небе среди других рукотворных птиц.

— Пусть теперь у чужого костра руки погреют! — говорил доказавший свое Ильюшин.

На этой машине закончил свою работу летчика-испытателя и Владимир Коккинаки. Так вместе прошли путь от первого до последнего самолета конструктор и испытатель. И самая большая оценка творчества Ильюшина — у него был один испытатель, и с ним ничего не случилось. Исполнилась заповедь Ильюшина: «не подвести летчика, и он нас не подведет».

...Самолеты становились больше и сложнее, нужен был постоянный второй пилот, тем более, что брат Владимира Константин испытывал истребители на фирме Артема Микояна...

Начиная с турбовинтового Ил-18, вторым у Владимира Коккинаки стал Эдуард Кузнецов. Он окончил Казанскую спецшколу, бомбардировочное училище в Кировабаде, работал инструктором, а в 1957 году кончал школу летчиков-испытателей. Стали распределять по фирмам и заводам. Приехал старший Коккинаки, спросил: «К чему имеешь склонность — к исследовательской работе или к серийным испытаниям?»

И то и другое для Кузнецова было, как говорится, темный лес, но потому ли, что все уже распределилось по фирмам, то ли понравился Кузнецов шеф-пилоту ильюшинского ОКБ, Коккинаки взял его к себе. Так появился постоянный или, как говорили в ту пору, «железный» второй пилот. Работы на Ил-18 хватало, а Кузнецову порой казалось: сию здесь вторым, так и разучиться можно. Однокашникам уже и класс повысили, и ордена дают, а тут только на подхвате...

Но когда Коккинаки ушел на пенсию и Кузнецов стал командиром, он понял, как многому научился у Владимира Константиновича, сколько почерпнул знаний по методике выполнения испытательных полетов, организации взаимоотношений в экипаже, прошел школу испытания нового опытного самолета с первого вылета до сдачи в серию. А каждый опытный самолет означает, что летчик, по крайней мере, на пять лет загружен, как говорит Эдуард Иванович, до нет спасу. Отпуск положен два месяца в год, но за 15 лет только два раза и отдыхал.

«Я считаю, мне повезло, что я попал на такую фирму, к таким людям, как Ильюшин и Коккинаки, — говорит он. — Меня обычно просят рассказать какой-нибудь случай. Не было никаких особых случаев, и слава Богу!»

Первое впечатление об Ильюшине не запомнилось, но верно, оно было. Что бросалось в глаза? Невзрачный мужичок, но внутреннее в нем было! Его рекомендации были четкими, грамотными, нацеленными. Ну и, конечно, он хорошо относился к летному составу, сам когда-то летал, понимал, что многое зависит от летчика, доверял, привык работать с хорошими летчиками и чувствовал их равными себе в создании самолета».

Ильюшин превратил свою организацию в мощный производственно-конструкторский комплекс. Чьи еще фирмы достигли такого уровня? На одной руке можно пересчитать.

«Коллектив, который создал и воспитал С.В. Ильюшин, — пишет Г.В. Новожилов, — можно назвать коллективом широкого авиационного профиля. Штурмовики, бомбардировщики, пассажирские самолеты, их многочисленные модификации — вот над чем академик С.В. Ильюшин и его коллектив работали многие годы».

Пассажирские машины — особая статья. «Мы приложим все силы, пойдем на любые конструкторские переделки, — говорил Ильюшин, — чтобы полеты с пассажирами были исключительно безопасными».

«Может, поэтому я, как и Коккинаки, долетал до пенсии, — улыбается Э.И. Кузнецов, — у нас никаких серьезных происшествий по вине матчасти не было. Традиционно на фирме сохранились надежность и добросовестность в исполнении».

Когда появился Ил-62, взяли новых летчиков — Георгия Николаевича Волохова, Александра Михайловича Тюрюмина, Анатолия Семеновича Липко. Ильюшин переживал за 62-ю машину. Самолет по тем временам — начало шестидесятых — очень большой, а управление ручное, безбустерное, давалось трудно, особенно управление элеронами. В то время Ильюшин не очень доверял технологии изготовления бустеров, поэтому решил сделать обычное управление без усилителей: две половинки руля слева и справа соединены и двигают тягой.

«Если хотите сделать надежный самолет, — говорил Ильюшин, — он должен быть максимально простым. Но надо, чтоб и сложный самолет был надежным. Если мы осилим Ил-62 в таком виде, каков он есть, это будет наша большая победа».

62-ю поднимали Коккинаки и Кузнецов в Жуковском. Перед этим привезли ее туда, расстыковав крылья и киль. Ильюшин приехал на первый вылет. Получилось так, что на самолете перепутали сигнализацию — зеленую и красную лампочки, указывающие, убрана или нет хвостовая опора. Суть этой опоры в том, что она не позволяет опрокинуться пустому самолету. Можно было бы сделать тяжелый стабилизатор весом более

тонны, но Ильюшин ограничился опорой в двести килограммов и выиграл в общем весе самолета.

И вот опора была убрана, а горела красная лампочка. Борт-механик решил, что она не убрана и, чтоб загорелась зеленая лампочка, снова опустил опору на землю. Стали взлетать, согнули и подломали.

Но и после такого вылета Ильюшин благодарил летчиков: «Это дело десятое, в авиации бывает, хорошо, что еще так...»

Коккинали отошел от работы, и на второй опытной машине командиром стал Кузнецов. Долго не ладилось с управлением. По шесть часов крутил баранку, пальцы судорогой сводило. Обычный летчик запутался бы в таком управлении. Кузнецов писал в отчетах «не пригодно», и Ильюшин ни разу не поставил под сомнение этот вывод летчика. Даже не ожидая расшифровки самописцев, указывал конструкторам: «Давайте думать, как переделать!»

Во втором опытном полете после посадки во время пробега были повреждены передние шасси и консоль крыла. Ильюшин наблюдал с КП аэродрома. Это было в день его рождения 31 марта 1963 года. Настроение у всех испортилось. Но вечером он пригласил к себе своих сослуживцев, как всегда играл на гармошке, шутил и вроде бы забыл, что несколько часов назад на аэродроме произошел случай, над которым надо думать и думать. И многим вспомнились слова из его памятки: «Никогда не предавайся унынию, оно подрывает веру в твои силы».

Первая опытная машина летала с двигателями АЛ-7 конструкции Архипа Михайловича Люльки. Тяги не хватало, но ограничили вес машины и отработывали управление. Оказалось, что при больших углах атаки возмущенный поток, сорвавшийся с крыла, попадал на вход расположенных в хвосте двигателей. Росла температура, двигатели глохли, а один даже сгорел.

Вторая опытная машина была с уже более мощными, подходящими для нее моторами НК-8 конструкции Н.Д. Кузнецова, а первую машину оставили для отработки связи, взлетая на малых углах атаки.

У летчика-испытателя Анатолия Липко на этот счет было свое мнение. Он спорил с Эдуардом Кузнецовым, считая, что возможности самолета используются не полностью. Отрывая его на малых углах атаки, летчик увеличивает взлетную дистанцию. А Кузнецов был убежден, что шутить с большими углами нельзя — аэродинамика-то рассчитана! Они вместе с Липко кончали школу летчиков-испытателей, многие ребята пошли хорошо, а некоторые быстро погибли. Липко работал на тяжелых машинах у Мяснищева, потом перешел к Ильюшину, уже получил первый класс, а у Кузнецова пока был второй. Липко

должен был лететь из Жуковского в Ташкент, проверяя дальность радиосвязи. На взлете, воплощая свою идею сокращения разбега, он задрал нос самолета. Сейчас-то ясно, что, если создать большой угол атаки, возрастет сопротивление, и разбег не только не уменьшится, а станет еще больше. Видимо, Липко поздно понял, что на взлете спомпили два двигателя из четырех, он не прекратил взлет и всеми силами пытался уйти в воздух. Самолет оторвался с большим углом, лобовое сопротивление превысило подъемную силу, он и в воздух не уходит, и взлет не прерывает, да еще ветерок боковой... Машину снесло с полосы, она задела бетонные столбы ограждения, подскочила на три-четыре метра, полностью заправленная топливом... Отвалился хвост. Второй пилот Тюрюмин выскочил через салон, стал гасить пожар, вытащил командира, но тот через несколько дней скончался.

На борту было 17 человек. Погибло 10. Лежат летчики на Ваганьковском кладбище. Сколько таких могил...

Самолеты Ильюшина бились меньше других машин — Микояна, Сухого, Туполева, Антонова. А это была вообще первая катастрофа опытного самолета. Тяжелый период в жизни КБ... Серийные машины иногда разбивались — на Кубе, у поляков, в Шереметьеве. Одна летела из Парижа с прахом композитора Глазунова для перезахоронения, не судьба ему, видать...

Тираж 62-й был довольно высок, штук сто продали полякам, немцам, китайцам, корейцам, арендовали японцы и французы...

Вспоминает заместитель главного конструктора Анатолий Владимирович Шапошников: «В Большом театре я сидел позади Ильюшина. Слушали «Князя Игоря». Сергею Владимировичу нравились половецкие пляски. А в этот день одна из 62-х ушла на Хабаровск — первый технический рейс. Мы сидели в театре, а она еще летела. Среди арии Кончака Ильюшин вдруг оборачивается: «Как по-твоему, долетит?»

Через некоторое время он снова спрашивает: «А сколько там останется керосина?»

Ария Кончака... Как бы второй половиной мозга он оставался на работе. Если топлива останется много, то можно увеличить дальность полета, а если на нулях, то нужно думать, как дальше развивать самолет. Ильюшин всегда совершенствовал машину, стараясь из нее выжать все. Когда построил 18-ю, пришло в голову: а почему бы в центроплан не залить еще топлива? И с 62-й поступил совсем нестандартно, приняв революционное решение. Привыкли, что топливо в крыльях, а Ильюшин бак вынес в киль, поставив его перпендикулярно. Взлетали при разных центровках, вырабатывая топливо сначала из килиа, потом из крыльев.

Попасть в «десятку», ухватить главное — черта, присущая гениям, которая дается свыше. Потому и Ил-2, потому и впервые в мире двигатели на пилонах, потому и стреловидный, похожий на истребитель, бомбардировщик с велосипедным шасси... Но у Ильюшина не было тяги сделать необыкновенное ради необыкновенного, ибо он реально смотрел на жизнь, на возможности человека и промышленности. Он не знал тонкостей электротехники, но чутьем, интуицией уже немолодого человека понял, что в 62-й машине пора переходить от постоянного тока напряжением 27 вольт на переменный — 220 вольт. Ему говорили: подумайте, такое напряжение на борту! Может убить человека или какая-нибудь старушечка включит утюжок и спалит самолет. Но колоссальная выгода: чем выше напряжение, тем тоньше провода. И он сказал: будем делать на переменном токе!

Революция. А его не смутило. Первая опытная 62-я была на постоянном токе, а дальше перешли на переменный. Вот так. Хочется воскликнуть словами Пушкина: «Каков Кирджали!»

Заказчик говорит: вот такой мне нужен самолет. Ильюшин, обладавший даром убеждения, отвечает: нет, вам нужен не такой самолет, а вот такой! Известно, что этим качеством обладает главный конструктор фирмы «Боинг» Стейнер, который испытывает удовольствие, когда делает самолеты больших размеров, большей грузоподъемности, чем заказывали, и оказывается прав.

Академик Струминский предлагал увеличить подъемную силу за счет маленьких отверстий в крыле: в полете высасывать воздух из крыла, создавая дополнительную подъемную силу. Это было бы выгодно, особенно на посадочных режимах. Хотели применить на 62-й машине, обсуждали, но Ильюшин отверг: отверстия-то надо делать маленькие, и они быстро засоряются...

В конце концов летает Ил-62 — простой и надежный двухсотместный межконтинентальный (в дальнейшем развитии — Ил-62М) самолет с чистым крылом, освобожденным от моторов, которые Ильюшин вынес в хвост. Крыло, имеющее форму клюва, стало аэродинамически совершенным.

Ильюшин считал, что гибкое крыло воспринимает большую часть нагрузок от турбулентности, и поэтому пассажиры почти не ощущают болтанки, шума, тряски и вибрации. Конструктор не спешил с Ил-62: первый опытный экземпляр начал летать в январе 1963 года, в 1964-м полетела вторая машина, на которой доводили силовую установку, в 1965-м — третья. В 1967 году закончились заводские испытания, и в том же году самолет прилетел в Париж на авиационный салон в Ле-Бурже. За идеальные формы там его назвали «самолет-классик». А летчики гово-

рили: «На Ил-62 сколько раз нажмешь кнопку, столько раз все сработает!»

Как и все ильюшинские машины, он был сделан просто, но качественно, дешево, надежно, и выполнял поставленную генеральным конструктором задачу: быть конкурентоспособным, никому не уступать на мировом рынке. Много лет, продолжая традицию Ил-18, он был флагманом Аэрофлота.

В 1970 году за этот самолет Г.В. Новожилов, Я.А. Кутепов, В.И. Смирнов, Д.В. Лещинер, В.М. Шейнин и В.Н. Овчаров получили Ленинскую премию. Ильюшина в списке не было, потому что Ленинская премия давалась только один раз, а он уже получил ее.

Международная авиационная федерация /ФАИ/ отметила русского конструктора Ильюшина за самолет Ил-62 именной Золотой медалью...

В 1975 году Ил-62 повторил чкаловский маршрут в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс. На борту были члены легендарного экипажа Г. Байдуков и А. Беляков, а также сын их рано погибшего командира Игорь Чкалов. А из Америки Ил-62 вернулся маршрутом Владимира Коккинаки — через Атлантику...

Летчик-испытатель Близнюк посадил один из 62-х в Монино, на грунт, на болотистую почву, и встал этот огромный самолет в музее авиации рядом с прославленным Ил-2...

Во время испытаний Ил-62 произошел случай, не имевший никакого значения для судьбы самолета, но оставивший след в памяти всех, кто это видел.

В Жуковском Владимир Константинович Коккинаки выкатился на 62-й, а перед ним сел на Су-15 Владимир Сергеевич Ильюшин — тоже второй или третий вылет был.

Владимир Ильюшин вылез из кабины и зашагал по бетонке. Навстречу шел отец...

Весь аэродром, замирая, ожидал: поздороваются или нет? Все знали, что после того как Сергей Владимирович разошелся с первой женой, контакты с сыном были нарушены. К тому же отец очень не хотел, чтобы Владимир был летчиком, да еще испытателем. Он мечтал видеть сына конструктором и даже звал к себе на фирму. В 1955 году Владимир кончал академию, и отец спросил:

— Ты хочешь быть конструктором?

— Нет.

— А я хочу, чтоб ты стал конструктором!

— А я хочу летать! — ответил Владимир, повернулся и ушел.

Нашла коса на камень. Но отец не терпел, когда было не так, как он хотел.

А Владимир давно избрал другую стезю. Даже школу не кончив, стал работать мотористом на аэродроме и под опекой В.К. Коккинаки в 16 лет выучился летать. В войну на По-2 возил отцу чертежи на завод. Потом на Ил-12 летал...

«Чего я к отцу бы пошел? Там меня даже на декорациях не было бы видно!» — говорит Владимир Сергеевич.

И вот сейчас люди на аэродроме смотрят, как приближаются друг к другу отец и сын... Нет, не поздоровались. Прошли мимо, как чужие. Россия...

И все-таки он гордился, что сын стал заслуженным летчиком-испытателем, Героем, генералом. Говорят, когда увидел его по телевизору, даже подпрыгнул от радости: «Володька!»

«Но я бы никогда не допустил его до себя, — говорит Владимир Сергеевич. — Я всегда был гордым человеком, а так все бы думали, что мне от него что-то нужно». Тоже Россия...

«Мне его имя мешало со страшной силой, — продолжает Владимир Сергеевич. — Особенно вначале. Чтобы утвердиться, мне приходилось в десять раз больше делать, чем если бы я был просто Ивановым. На меня смотрели косо. Когда Артем Иванович Микоян попросил дать ему летчиков из ЛИИ и меня рекомендовали, он отвел мою кандидатуру: «А что я скажу Сергею Владимировичу, если ты убьешься?»

ЛИИ обиделся и дал ему трех летчиков вместо меня одного. А племянники Артема Микояна благополучно летали, правда, не на его опытной машине. В 1969 году отец позвонил мне: «Может, хватит летать?» Звал к себе на работу.

Меня воспитал Коккинаки. А с отцом мы около двадцати лет не разговаривали. Встречались только по работе — на совещаниях...»

Слышал я и такое, что Ильюшин не любил старшего сына, мол, как Сталин своего Якова. Думаю, это не так. Сын восходил своей дорогой без вытягивания за уши.

И все-таки его отцом был Ильюшин, и одно это имя, как бы оно ни мешало самостоятельности Владимира, одно только имя...

«Перед самой войной переехали на дачу в Снегири по Волоколамке, поворот на 41-й километр, — продолжает Владимир Сергеевич. — Ее немцы сожгли. Сжигали все подряд, там километра четыре было до передовой».

Немцы устроили там свой штаб, были всего несколько дней. Однако наверняка они знали, чья это дача, и отомстили создателю Ил-2. Точно так же в Вешенской они разбомбили дом Шолохова, специально помеченный на летных картах люфтваффе. Немцы правы: чего мы, русские, стоим без таких, как Ильюшин и Шолохов?..

К.К. Коккинаки рассказал мне другую версию. Советское командование приказало летчикам уничтожить немецкий штаб. Налетели Ил-2 и сожгли дачу своего творца... Тоже могло быть. Как теперь узнать?

После войны дача была восстановлена, но снова сгорела в 1953 году и опять, думается, не случайно.

«Вероятно, сначала обокрали, а потом подожгли, — говорит Владимир Сергеевич. — На втором этаже у отца в столе лежал пистолет. Даже ручки от стола сохранились, а пистолета нет. Сгореть он не мог».

Отечественные ублюдки не уступают немецким варварам...

В 1953 году Ильюшин получил правительственный участок, и ему построили кирпичный дом в голландском стиле с островерхой крышей. Он сам задумывал дачу, а проектировал старый друг Черников, умевший строить не только самолеты. Возвел дачу 30-й завод. Ильюшин полностью оплатил строительство и хранил счета. По твердой цене, но заплатил. Не каждый на его месте так поступал. Щепетильный мужик. Никогда ничего не брал даром.

Он любил дачу, сам посадил большой сад, кореньев сто яблонь. Когда еще был в силе, после работы переоденется, и в сад...

А Владимир Сергеевич продолжает свой рассказ:

«Во время бомбежек Москвы нас сколотили в дружину, мы сбрасывали с крыш зажигалки, за что я получил первую в жизни и самую дорогую награду — медаль «За оборону Москвы», в 14 лет. Самое время лазить по крышам — разве можно с мамой за ручку в бомбоубежище?

В 1941-м отец уехал в Куйбышев, на пустом месте строить Безымянку, а нас отправил к сестре в Новосибирск...

Он не такой однозначный человек, мой отец, как кажется на первый взгляд. Характер тяжелый. Возражений не терпел. Бывало, что и выслушивать не хотел».

Но когда сын разбился и чуть не погиб, отец приехал в больницу: «Живой?» А уже много лет не разговаривали.

Первой женой Владимира Сергеевича была Светлана Вячеславовна Молотова. Я давно знаком с их дочерью Лорой и с большим уважением отношусь к ней. Могу добавить, что она была любимой внучкой Вячеслава Михайловича Молотова.

«У меня два дедушки — Молотов и Ильюшин», — говорит Лора. Что ж, есть кем гордиться...

«Он был кремневый мужик, прижимистый. Очень упорный. Колодец надо было рыть на даче, трубу забивать. Отец сделал деревянную бабу — чушку с ручками, на конце остряк и фильтр. Били, били вдвоем с товарищем, дошли до воды, а она оказалась мутная. Решили бить дальше, прошли все горизонты,

а там никакой воды нет. Напрасно все, но били. Не мог отступить от своего, — продолжает Владимир Сергеевич. — А Коккинаки, он же по сути был главой фирмы, высказался так: «Надо растопырить ладонь, сжать кулак и е...ть по столу! Так надо обращаться с Сергеем Владимировичем!»

Надо сказать, мои дела его не волновали. Общего языка у нас не было. Я пытался ему что-то рассказать, но чувствовал, что ему это неинтересно».

Еще одно мнение. Безжалостно говорит сын об отце. Тоже Россия.

Его жена Нателла Константиновна добавляет: «Сергей Владимирович любил Коккинаки. А кого он еще любил, кроме Анастасии Васильевны? Сына до поры. И дочь Ирину. «Свет в окошке — Ириша!»

Не просто раскусить любого человека, тем более талантливого... Но летную работу он любил и уважал летчиков до последнего дня. Это точно. Трудно разобраться в чужих семейных делах, да и нужно ли это? Но ведь речь идет о крупном человеке, и хочется побольше знать о нем. Не только знать то, почему он стал бессмертным, а кое-что еще и понять.

...Ему нравилось стихотворение «Реквием пожилому инженеру», перевод из журнала «Эроплэйн»:

«Перед райскими вратами предстал инженер с лицом усталым, испещренным морщинами. Инженер коротко попросил святого впустить его.

— А что ты сделал? — спросил святой Петр. — Почему ты просишься в рай?

— Я был авиаинженером, — ответил тот, — в течение многих тяжелых лет.

Петр дернул ручку колокольчика, и райские врата с готовностью раскрылись перед инженером.

— Входи, — сказал Петр, — и возьми арфу. На земле ты уже прошел через ад».

Ильюшин этот ад исходил, объездил, облетал...

Он был беспощаден, когда дело касалось авиации, педантичен, точен и аккуратен и в то же время щедро раздавал свой талант. Кое-кто, как водится, выдавал его мысли за свои, что-что, а воровать у нас любят и умеют, воруя все подряд.

«Хоть режьте меня, не было у него недостатков! — восклицает В.Н. Семенов. — Был вспыльчивым? Не был. Был иногда несправедливым? Был. Но чаще всего это шло от неправильной информации. Было у него главное достоинство: вопрос самолетостроения он воспринимал комплексно, его и технология интересовала, и доводка, и как конструктор работает, и чем ему помочь, чтобы повысить квалификацию.

Пришлось переживать от него огорчения. Сидит у него директор 30-го завода Воронин и жалуется на замки у шасси.

— Как же так, вы же договорились поставить две пружины! — говорит мне Ильюшин.

— Поставили.

— А документы сдали?

— Сдал.

— Пойди проверь, если сдал, я извинюсь перед тобой в присутствии Воронина, но если нет, берегись!

Я побежал к себе, проверил — все нормально. Думаю, сейчас извинится, а он: «Ну хорошо, ладно». И все. Я, конечно, обиделся. Тем более при Воронине. Наверно, он был уверен, что я не сделал. Правда, через некоторое время позвонил, спросил про другие дела и похвалил: «Молодец!»

Кратко хвалил, скромно. Но и, если ругал, никогда не унижал. У него этого не было».

Как его творения — самолеты, он высоко поднялся над своим временем и обогнал время, ибо каждый его самолет — предвидение.

Он не умел жить без думки. Даже в туалете читал журналы или книги, как Хемингуэй. Он верил в счастливый исход своих задумок, был оптимистом, и никакие неудачи не могли сбить его с пути и помешать исполнению намеченного.

...Квартира в зеленом Кунцеве. Здесь Ильюшин прожил свои последние два года. Болел, гулять не выходил. Дали квартиру с большой лоджией, и он любил там сидеть.

«Спрашиваю: тебе квартира нравится? — говорит Анастасия Васильевна. — К хорошему быстро привыкаешь, отвечает».

...Он стал хворать в конце 60-х. Заболел после посещения посольства ГДР. На другой день температура сорок. «Немцы отомстили за Ил-2», — подумала Анастасия Васильевна. Кто знает... Напомнила о себе и авария 1938 года. Оказалось, что отделался не только разбитой бровью.

Мужественно переносил он пытку болезни. Стал приезжать на работу уже к десяти утра, и это его тяготило. Был сгустком энергии, а силы убывали.

«Надо выдержать темп, с которым я начал сознательную жизнь, — говорил он. — Не дай Бог дожить до такого состояния, когда не сможешь даже покончить с собой. Зачем такая жизнь? Кому она нужна?»

Началась болезнь Паркинсона. Позже, на пенсии, опоясывающий лишай. По телу язвы, мышца руки перестала работать. Болезнь ломала силу, страшная боль. Терпел... Это предстоит...

А пока дважды он подавал заявление с просьбой освободить его от должности генерального конструктора. Случай уникаль-

ный, когда человек сам просится уйти с такого поста. Доложили Л.И. Брежневу.

— Благородно, — сказал Леонид Ильич. — Я не забуду, как его штурмовики работали на Малой земле. А сейчас его лайнер, я бы сказал, флагман Аэрофлота. Товарищ Ильюшин, говоря без ложной скромности, великий советский конструктор, и бросаться такими людьми мы не можем.

Думается, тут наш лидер был прав. Надо заметить, что даже в эпоху так называемого «застоя» никакого застоя на фирме Ильюшина не наблюдалось. Поэтому звание «ильюшинец» означает, что это человек высокого достоинства при всех режимах.

...Не отпустили. И жизнь продолжалась — в работе, суете, нервотрепке и маленьких радостях.

Юбилеи Ильюшина обычно отмечали в КБ. Как-то собрали деньги на подарки. Коккинаки присмотрел антикварный торшер — бронзовая лошадь, на ней сидит мальчишка, а другой снизу его стаскивает. Расшифровали так: один ведущий конструктор стаскивает другого. Еще купили часы и чешскую вазу. Ильюшин узнал, собрал всех и устроил раздрай: «Я хотел с вами отметить, а вы пошли с шапкой по кругу. Один от души положит рубль, а другой побоится не дать Ильюшину на подарок! Адресную папку возьму, и всё!» Отказался принять дары. И как в воду смотрел: вскоре в «Правде» появился фельетон о подношениях начальству...

Он вообще не любил отмечать свои дни рождения, не признавал чествований, неуютно ему было. Узнают сотрудники: заболел генеральный, дома сидит. Ясно: через несколько дней его день рождения. И так частенько. В 1969 году согласился отметить 75-летие. Наверно, потому что пора. Хотели отпраздновать в Колонном зале, он возразил: «У меня есть рабочий, золотые руки, ему тоже 75, всю жизнь проработал у нас, у станка, но ему же не отмечают юбилей в Колонном зале!»

Все-таки отметили — в Доме кино. Сидел недовольный.

— Что вы так побледнели, Сергей Владимирович, вам что-то не нравится?

— Дрыганье.

— Какое дрыганье? Все же танцуют!

— Вот пускай все танцуют, а моя семья этого делать не должна. Не хочу.

Танцевали сыновья Сережа и Саша. Отцу не понравилось. Они продолжали свое. Молодость... Старший Владимир сидел с женой за столом. У него в юности другие идеалы были: гасить зажигалки, а не дрыгаться или брэнчать на гитаре...

Много лет Ильюшин был депутатом Верховного Совета Со-

юза ССР и очень серьезно относился к этим обязанностям, много лет помимо основной работы руководил кафедрой в Военно-воздушной академии имени Жуковского, которую когда-то окончил, а потом сам стал профессором, академиком...

В 1970-м он был на свадьбе у сына Сергея. И в том же году решил окончательно уйти на пенсию. И не просто ушел, а сделал то, что должен сделать в таком случае каждый большой руководитель, но не каждый делает, — подготовил себе достойную замену. Он считал, что руководителя нельзя искать на стороне, надо воспитать в своем коллективе.

В июльский день 1970 года Ильюшин в последний раз пришел в свой кабинет. Узкий круг конструкторов, председатель завкома, секретарь парткома. Приехал министр Дементьев со свитой. Все произошло коротко, официально. Ильюшин был напряжен. Он заранее написал короткую речь.

Вот он, этот листочек:

«Дорогие товарищи!

Почти 40 лет мы работали вместе с вами над созданием новой авиационной техники, над созданием и воспитанием коллектива. Работать с нашим, когда-то очень маленьким, а теперь довольно большим коллективом мне было очень приятно. С вами я работал всегда спокойно и уверенно. Я глубоко верил и в ваше высокое мастерство, и в вашу отменную трудоспособность.

Немало сил и труда мы с вами вложили в разработку новых самолетов. Партия и правительство, наше министерство конкретно руководили нашей работой. Направляя нашу деятельность, они всегда поощряли наши творческие начинания и поддерживали нашу инициативу. Результаты нашей работы партия и правительство всегда высоко ценили.

Сейчас наша организация работает как хорошо слаженный механизм. У руководства всеми звеньями стоят знающие, опытные специалисты, умудренные решением сложных задач проектирования, постройки и испытания самолетов.

Мне хочется пожелать вам, товарищи, дальнейших творческих успехов. Не снижайте ни темпов, ни напряжения в своем творческом труде! Постарайтесь сохранить те принципы, на которых мы воспитали наш коллектив, на которых мы строили всю нашу работу!

В заключение я хотел бы высказать самые искренние слова благодарности нашей партии, которая последовательно и твердо направляла все эти годы работу нашего коллектива, вдохновляя его на творческие искания, на труд».

Но когда все собрались, Ильюшин отказался от этой речи, а сказал коллегам:

— *Штурвал руководства я передаю одному из своих ближайших учеников, талантливому конструктору, обладающему хорошими человеческими и деловыми качествами, Генриху Васильевичу Новожилову.*

Может, кому-то из старых заместителей Ильюшина стало обидно, но Сергей Владимирович выбрал молодого.

— Если Генрих сумеет сохранить организацию, уже за это ему честь и хвала, — сказал Ильюшин. А Новожилову посоветовал: — Ты не торопись всех заменять и разгонять! Я спокойно ухожу — я на двадцать лет оставил работы. — И добавил: — Слава — вещь обременительная, но уж если берешься за это дело, от многого надо отказаться.

Дементьев сразу же объявил о назначении Новожилова генеральным. Мне говорили, что Дементьев и Ильюшин недолюбливали друг друга. Вспоминаю А.А. Микулина: «У нас был один хороший министр — Хруничев. Я его любил, он меня любил...»

Новожилов стал работать в кабинете Ильюшина, но никогда не сидел в его кресле. Поставили отдельный стол, пульт управления и шкафчик. Надо отметить, преемник бережно относится ко всему, что связано с именем основателя фирмы, да и не только фирмы — одного из основоположников советского самолетостроения, который до конца оставался человеком и коммунистом и понимал: пора. Ведь до него ни один генеральный конструктор сам не ушел — вперед ногами выносили. Поступок Ильюшина так же редок в нашем Отечестве, как и отношение преемника к памяти предшественника...

«Какой груз я с себя свалил!» — сказал, придя домой, Ильюшин. А через три дня стал страдать без работы...

Но почему Новожилов?

«Ильюшин готовил Новожилова, готовил целенаправленно, но так, что тот не замечал этого», — вспоминал В.К. Коккинаки.

«Отец держал Новожилова при себе несколько лет в своем кабинете. Натаскивал. Какое-то время было два генеральных конструктора», — рассказывает В.С. Ильюшин.

Спрашиваю у Генриха Васильевича Новожилова:

— Вы ощущали на себе, что Ильюшин вас постепенно натаскивал?

— Я ощущал, но не то что натаскивал — этого я не ощущал. У меня с Ильюшиным не было ни технических, ни организационных разногласий. Может, я и стал генеральным, потому что я никогда не стремился им стать.

Я много бывал за границей, кратковременно. Месяц был в Багдаде, продавал там Ил-18. Расследовал катастрофы. Судили

меня в Нюрнберге, давал я показания прокурору Венгрии, допрашивал меня прокурор в Канаде... Как-то я приехал из Парижа — расследовали катастрофу венгерского Ил-18 — и купил там свитер. Пришел к Ильюшину докладывать. А он что-то не туда смотрит. Закончили разговор. Ильюшин — я даже жест запомнил — так говорит: «Знаешь что, ты эту тряпкуними! Если тебе холодно, то уж будь солидным человеком, сшей костюм с жилетом и носи жилет!» Честно говоря, я жилеты не люблю, чувствую себя скованно, — смеется Новожилов, — но пришлось носить однотонный костюм.

Второй случай. Я привез откуда-то желтые ботинки. Идем. Ильюшин вниз смотрит. Прощаемся. Он смотрит вниз и говорит: «Ты знаешь что, ты вот эти рыжие ботиночки больше не надевай».

Ему все небезразлично — как его заместитель одет, как на него смотрят. Мы с ним на многих совещаниях бывали, я молодой, заводной, все рвусь, он меня ногой... Потом: «Ты все рвешься выступать, ты знай, что порой молчание дороже выступления. Во-первых, когда ты молчишь, никто не знает, что ты скажешь. Это раз. Во-вторых, ты послушай, что скажут другие. Может, тебе и не придется выступать. Или ты будешь выступать, зная уже позицию каждого. Поэтому не торопись, не выдергивайся! Выслушай всех, а потом, если увидишь, что можешь осветить вопрос несколько иначе, тогда давай».

С 1937 года я воспитывался без отца, и можно сказать, что Ильюшин был мне отцом. Но у нас с ним никогда не было отношений, которые бы переходили какую-то грань. И тем не менее я у него бывал на даче, не часто, но бывал. Дорога за границу на расследование авиакатастроф всегда проходила через его дачу. Я задавал ему вопросы, потому что расследование катастроф — трудная штука, связанная с высокой ответственностью. Это одна сторона дела. А вторая сторона, главная задача любого такого расследования — найти истинную причину. Авиация — такая область техники, которая связана с повышенной опасностью, и если причина катастрофы не найдена, если она списана на что-то, то обязательно повторится. Но катастрофы редко бывают по одной причине, и надо распутать весь клубок ситуаций, найти то, что привело к катастрофе, и провести соответствующие мероприятия по технике, документации, тренировке... Обычно мы с Сергеем Владимировичем долго говорили, и я со спокойной душой уезжал с его дачи и проводил соответствующую работу.

На самолете Ил-62 только перешли на переменный ток, и была система, которая поддерживала заданную частоту 400 герц.

Работала она плохо, и у нас были две предпосылки к пожарам. Помню, в пятницу заместитель министра проводил совещание, и каким образом там оказался Ильюшин, мне до сих пор непонятно. А мне в понедельник надо было лететь на выставку в Париж. Уже были билеты, паспорт. В понедельник лететь, и я в субботу с женой пришел к Ильюшину пить чай, обсудить и получить окончательное благословение. Пообедали, погуляли, попили чайку, а у меня какое-то предчувствие... Говорю:

— Сергей Владимирович, мне вот в понедельник надо улетать в Париж...

Он посмотрел:

— Ты знаешь что? А ты решай этот вопрос сам.

— Папочка, ты что! — Анастасия Васильевна ему говорит.

Он и ухом не повел.

— Я сказал, пусть решает сам, — повторил. После этого я благополучно сдал билет и в понедельник полетел в Казань разбираться с пожарами на Ил-62».

Вот вам и Париж... Новожилов — голубоглазый, с командирским голосом, одет в дорогой костюм, но почему-то чувствуется, что с удовольствием носил бы и что-нибудь попроще...

«Сегодняшнее восприятие Ильюшина, — продолжает он, — совершенно не соответствует его реальному облику. У многих восприятие таково, что это ангел с крылышками, который только благословлял. Если говорить об Ильюшине, я бы на первое место поставил железную требовательность к своим подчиненным. Исключение составляли студенты».

Генрих Новожилов был студентом МАИ, когда впервые увидел Ильюшина. Устраивали вечер для выпускников, и Новожилов занимался им по профсоюзной линии — заказывал концерт, приглашал артистов. На вечере были генеральные конструкторы С.А. Лавочкин, А.С. Яковлев, С.В. Ильюшин.

«Ильюшин лихо отплясывал с нашими девушками, вел себя совершенно непринужденно, — вспоминает Новожилов. — Я пригласил одну девицу и думаю: пойду посмотрю, что такое Ильюшин вблизи. Я тогда еще и не предполагал, что буду у него работать. Мы подкрутились поближе, и я два раза нахально задел Ильюшина и на следующий день хвалился, что вчера танцевал и несколько раз толкнул самого Ильюшина и разглядел его во всех подробностях. Что мне бросилось в глаза? Непосредственность. В отличие от очень уважаемого мной Яковлева...

А когда мы попали к Ильюшину на практику, мне говорили так: «Ну ничего, ничего, это он сейчас с вами так демократичен. Вот начнете работать, узнаете...»

Старостой студенческой группы пришел в 1948 году Генрих

Новожилов на преддипломную практику. Студентов сразу зачислили в штат и платили зарплату инженера-конструктора — 900 рублей. Следующей должностью был инженер-конструктор 3-й категории — 1250 рублей, потом 2-й категории — 1450—1600 рублей, 1-й категории — 1875 рублей. Новожилов пройдет все эти ступени. А первые 900 рублей для студента было совсем неплохо, если добавить 220 рублей стипендии. Проработав около двух месяцев у Ильюшина и получив по полторы тысячи, — тогда это были деньги! — студенты отправились на юг...

А практика оказалась настоящей работой. Новожилов попал в отдел фюзеляжа к Валерию Африкановичу Борогу, выдающемуся конструктору, требовательному руководителю. Неспроста многие, кто побывал под его началом, потом занимали высокие должности в ОКБ.

Новожилова назначили старостой дипломников, но на этой первой своей руководящей ступени он простоял недолго. Старостой стал Нохратян-Торосян — в отличие от беспартийного в ту пору Новожилова он уже был кандидатом в члены партии. Ильюшин, встретив Новожилова на лестнице, воскликнул:

— А, разжалованный староста!

Генрих растерялся, не зная, что ответить, но Ильюшин тут же подбодрил: «Ничего, ничего, все впереди!»

«В цехе слева от нас стоял Ил-28, — рассказывает Генрих Васильевич, — а мы с Зямой Саксоновым стояли примерно в позе Минина и Пожарского, причем ваш покорный слуга держал руку в кармане. Мы увлеклись разговором — не пустопожним, не о футболе, не о женщинах... Слышим: «Здравствуйте!» Оборачиваемся: Ильюшин, а за ним метрах в пяти — Борог, Санков, Семенов, наши начальники, корифеи, некоторые из них и по сей день продолжают у нас работать. Ильюшин протягивает руку: «Здравствуйте!» Я поворачиваюсь, и, естественно, первым моим ощущением было удивление, откуда он взялся? А он говорит: «Во-первых, когда находитесь на производстве, неприлично держать руку в кармане, во-вторых, чего вы стоите посреди цеха и размахиваете руками? Если вас что-то интересует в этом самолете, так подойдите к нему и смотрите предметно. Вы поняли меня?»

Мы, естественно, тут же двинулись к самолету. Но через два часа я пришел в КБ на Красноармейскую, и все уже знали, что Новожилову и Саксонову Хозяин «вогнал арбуз», как у нас выражались. И это не чересчур. Держать руки в карманах, действительно, неприлично. Во-вторых, целесообразно подойти к самолету поближе и вести разговор не обзорно, как экскурсоводы на Красной площади. Ильюшин требовал не только пра-

вильной работы, но и сосредоточения всего внимания на работе».

Когда Новожилов прошел по службе несколько ступеней и стал конструктором первой категории, получая вместе с летными и командировочными около 3000 рублей в месяц, ему предложили стать секретарем парткома, где оклад всего 2000 и никаких премий. Правда, полагалась еще бесплатная путевка и дорога да еще, если предприятие завоюет переходящее Красное знамя, то с разрешения райкома дадут тысячу рублей. И надо признаться, никакого желания идти на эту работу у него не было. Попросился на прием к Ильюшину.

— Знаешь, я тебе посоветую, — сказал Ильюшин, — если тебя изберут, все-таки соглашайся. У нас есть прекрасный ведущий, но дай ему трех человек в подчинение, он и сам завалится, и работу завалит. А партийная работа даст тебе возможность познакомиться с людьми.

Благословил.

«Здесь, наверно, и началось отношение ко мне Ильюшина не только как к секретарю парткома, — говорит Новожилов. — Он стал приглашать меня на все технические совещания. Даже в узком кругу совещание — приглашал. Ильюшин обладал, как теперь говорят, плюрализмом мнений — дурацкое слово «плюрализм», я его терпеть не могу, так же как «консенсус»... Я потом понял, для чего нужно разнообразие мнений. Если взять за обзор предмета 360 градусов окружности, то один человек может смотреть на предмет из сектора в зависимости от своей эрудиции — от 90 до 180 градусов, а нужен круговой обзор.

Так вот, Ильюшин обладал способностью увидеть предмет с обзором в 360 градусов, но с той стороны, откуда ты не ждал. Это меня всегда поражало. А идешь к нему вроде подготовленный...»

Два с половиной года проработал Новожилов секретарем парткома и никогда не жалел об этом. В августе 1958 года у него в кабинете раздался телефонный звонок:

— Генрих Васильевич, ты можешь зайти?

У Ильюшина сидел директор завода Кофман. «Папа Кофман», как его называли, был организатор, государственный человек...

— Генрих Васильевич, как ты посмотришь, если мы тебя сделаем заместителем генерального конструктора? — спросил Ильюшин.

— Наверно, я с этим делом не справлюсь, у меня эрудиции не хватит.

— Я не родился с эрудицией, — ответил Ильюшин. — Когда ты будешь принимать в день по 30—40 человек, придет то, что вы называете ильюшинской эрудицией.

Состоялся разговор. А в сентябре Ильюшин привез Новожилова во Внуково. В то время были остановлены самолеты Ил-18 из-за катастрофы в Шереметьеве, прекратились эксплуатационные испытания. Когда толком разобрались в причинах, испытания возобновили и создали комиссию по их проведению. Ильюшин представил Новожилова как члена этой комиссии и своего заместителя.

«Мне было 33 года от роду, — говорит Генрих Васильевич, — и вот с сентября 1958 года по 1970-й, когда он ушел с поста генерального, и до его смерти в 1977-м мы работали в тесном контакте. В конце 60-х мы уговорили Ильюшина остаться, когда он дважды подавал заявление; меня вызвали в ЦК и сказали, что Ильюшин рекомендует меня, спросили, как я к этому отношусь. Я сказал, что у меня нет с Ильюшиным никаких технических противоречий и я всю свою жизнь согласен работать у него заместителем. Считаю уход Ильюшина преждевременным, потому что он обладает потрясающим авторитетом, огромными знаниями и сегодня еще не время отпускать его».

Сам Ильюшин говорил так: «Если я не смогу работать, приду на службу вместе со всеми, а уйдя после всех, я не смогу руководить коллективом». Это была его концепция, и сдвинуть с нее его не удалось. Ему говорили: «Сергей Владимирович, приходите после обеда». Знали: ему уже трудно вставать, раскаться, разойтись... Он проработал еще три года.

«Я могу сказать и сегодня, что всю жизнь готов был работать заместителем у Ильюшина, — продолжает Новожилов. — Ильюшин давал возможность работать заместителю, а с 1964 года я был первым заместителем. Это тоже все происходило не просто, потому что мне пришлось на этом посту сменить Кутепова — процесс требовал больших переживаний. Если я принимал какое-то решение, я докладывал Ильюшину, и обычно мы находили общий язык».

Новожилов уже усвоил важную черту Ильюшина: не терпел неточных, непрофессиональных ответов. Это он определял мгновенно. Человек пытался выкрутиться, а Ильюшин говорил ему: «Знаешь что, ты лучше кончи разговаривать, иди разберись, а потом доложишь. Если своего времени не жаль, пожалей наше». Докладывать ему нужно было так: «Сергей Владимирович, это я видел лично и говорю уверенно». Или: «Это известно из достоверных источников».

...Поехали на «Чайке» на совещание. Ильюшин — рядом с водителем, его заместители Новожилов и Кутепов — сзади.

«Я даже место помню, — говорит Новожилов, — на улице Горького в районе магазина «Динамо». Мы с Кутеповым разговорились о вчерашнем футбольном матче — в те времена фут-

бол был игрой номер один. Разговорились и несколько увлеклись. Вдруг поворачивается Ильюшин и говорит: «Не могу понять, серьезные люди, едем на серьезнейшее совещание. Вместо того чтобы думать, какую позицию нам занять, вы разговариваете о пустяках. Как же можно?»

Мы прикусили языки».

...Ехали из Жуковского. В Москве остановились на красный свет. По переходу идет симпатичнейшая женщина. Зажигается зеленый, машина начинает двигаться, молодой Новожилов поворачивает голову, отслеживает. Проехали. Через минуту-другую раздается голос Ильюшина:

— Генрих Васильевич, а шея у тебя хорошо вертится!

Значит, тоже заметил эту красотку... Любил женщин. Красиво любил.

По крайней мере, помнил все имена, не как один «верный ленинец», который всех своих пассий называл Виками, чтоб не перепутать с женой. Жизнь... Работа и любовь. Работа была главнее.

Существовал порядок, что авиационную технику эксплуатировали по гарантии. Сначала действовала гарантия завода, а когда самолет отправлялся в ремонт — гарантия ремонтного завода, потом снова шел в ремонт, а понятие «технический срок службы» в Аэрофлоте отсутствовало. С инженером Константином Денисовичем Усиковым Новожилов составил программу, которая позволяла увеличить межремонтный срок службы самолета и ввести понятие «технический срок службы». Непростое дело. Разработали методику, и Новожилов рассказал о ней Ильюшину. А тому, если что-то не нравится, он не обязательно скажет, что это ему не нравится, а найдет другую причину, из которой станет ясно, что документ надо переделать. Чувствует — что-то не то, а сразу сказать не может. К тому ж, говорят, бумага должна вылежаться...

Ильюшин послушал Новожилова и говорит: «Это все хорошо, но самое главное — безопасность».

Разговор не получился, и письмо министру Логинову с изложением новой методики Ильюшин не подписал. Но прошло время, и он говорит Новожилову: «Генрих Васильевич, ты предложил интересную вещь, я сделал несколько замечаний, а вы две недели ко мне не приходите!»

Новожилов помчался к Усикову, они за это время кое-что подправили. Видимо, Ильюшина заинтересовало предложение Новожилова, но он не был готов с ходу решить, благословить или нет, и некоторое время обдумывал. Через полчаса документ был подписан, и методика начала действовать...

Все тут едино в этом характере — и руки у сотрудника в кар-

манах, и разговор о футболе, и подписание методики... Полная сосредоточенность на главном деле. Говорят, вот так на роду написано, судьба. А был ли он суеверным? Наверно, как все авиаторы, в какой-то мере да. Однажды перед вылетом новой машины ему кошка дорогу перебежала, и он тут же отменил полет.

«Затрудняюсь сказать, верил ли он в приметы, — задумался Новожилов. — Но 13-м числом ни одного документа не подписывал, так же как и Новожилов не подписывает ни одного документа 13-м числом, — улыбается Генрих Васильевич. — Я ему как-то сказал, что забыл расписаться. Он говорит: расписываются только в трех случаях: во-первых, когда бракосочетаются, во-вторых, когда сдают человека на гауптвахту, в-третьих, когда получают зарплату. Во всех остальных случаях ставят подпись.

Что-то я подписал, а он говорит: «А почему ты числа не поставил? Ты знаешь, что подпись без числа недействительна? Это раз. Во-вторых, подпись без числа — это страшное дело. Если ты не хочешь оказаться безвинно посаженным за решетку, то всегда ставь число, потому что, представь себе, что есть твоя подпись под документом, но никто не знает, когда ты его подписал, и, если что-то произойдет, свалят на тебя».

Многое, о чем я рассказал, легло в основу формирования моего поведения. Вы не найдете ни одной моей подписи без числа, и на производстве не держу руки в карманах».

— И одеты как подобает, — добавляет один из сотрудников.

У Ильюшина был лозунг: «Лучшее — враг хорошего», и он был направлен против тех конструкторов, чаще молодых, которые видели цель в том, чтобы сделать что-то свое, оригинальное, не так, как было до этого, но не задумывались над достоинствами и недостатками старого. Такая работа интересна, и отличаться возможностью больше, считал Ильюшин, но сколько вреда она может принести общему делу. Если не противостоять такой тенденции, то самолет будет иметь столько нового, что придется доводить его до конца, пока морально не устареет. Но это не означало, что «лучшее — враг хорошего» обрекало проектировать новые самолеты только из старых конструктивных элементов. По мнению Ильюшина, если старая, проверенная практикой конструкция не отвечает новым условиям работы, ни в коем случае не надо за нее держаться, а надо не бояться искать конструктивно новое решение...

После войны Ильюшину поручили ознакомиться с проектом Бартини. Роберт Людвигович Бартини — авиаконструктор, «красный барон», итальянский комсомолец, миллионер, которого ЦК Компартии Италии еще задолго до войны направил в СССР, чтобы, как говорилось в постановлении ЦК, «красные самолеты летали быстрее черных».

Конструкции Бартини отличались оригинальностью решений, новизной, непохожестью. Его проекты всегда шли тяжело, он стремился дать как можно больше нового, и это многих настораживало, потому что нельзя до бесконечности вводить не проверенное экспериментально. На многих зарубежных фирмах считают, что, если в самолете меньше 50—60 нововведений и среди них нет таких, что стали бы событиями, такой самолет не будет перспективным, за ним не последуют модификации...

Ильюшин поехал к Бартини, несколько часов просидел над его проектом, потом послал своих сотрудников Астахова и Шейнина тщательно изучить проект и написать впечатления. Они попросили у Бартини отдельную комнату и конструктора, который бы приносил чертежи.

— Ни комнаты, ни конструктора я вам не дам, — сказал Бартини. — Садитесь рядом, я буду отвечать на ваши вопросы.

Так они проработали три дня и написали в целом положительное заключение. Ильюшин прочитал и сказал:

— Я так долго не знакомился, но у меня сложилось другое впечатление. А вы что, остаетесь при своем?

— Да, при своем.

— Ну, тогда вы и подписывайте. А я приложу сопроводительное письмо министру, что посылаю заключение наших специалистов.

Когда речь шла о чужом проекте, свое мнение не навязывал, более того, даже не сообщал его министру.

«Во всех КБ принципы и отношение к работе совершенно разные, — говорит В.Н. Семенов. — Одни, например, очень любят все новое. Почему-то сложилось мнение, что Ильюшин чурался нового. Он не только не чурался, поощрял новое, когда оно не ради нового. В нашей конструкторской работе бывает, когда отдельные детали перетаскиваешь с одного самолета в другой, третий... Самолет-то новый, но он состоит из отдельных элементов, как бы нормализованных. Ильюшин говорил: «Новое может погубить самолет!» — и приводил примеры, когда было столько нового, что самолет не сумели довести, потому что рано сделали таким».

— Сейчас развивается направление вычислительной техники, — сказал Ильюшин инженеру А.Я. Бородину. — Мы фактически начинаем с нуля. Я хочу изложить тебе главные задачи, которые надо решить в этом направлении. Представляешь, мы в свое время сделали пятнадцать расчетных вариантов Ил-28 вручную. А если б я мог их провести на машине на ранних стадиях проектирования, мы бы сделали самолет более оптимальным и экономичным. Сейчас начинаем с нуля, но если уж на-

чинаем, то надо засучить рукава и перестроить процесс проектирования на совершенно новый уровень.

...Этот разговор состоялся в 1964 году — в тот год я закончил МЭИ, факультет автоматики и вычислительной техники. Если б я ведал тогда, что Ильюшину нужны инженеры по этой новой специальности... На год раньше, перед дипломным проектом, мы с товарищем заявили в отдел кадров огромного здания без вывески, где, как нам сказали, помещалось КБ Ильюшина. Но к нам там не проявили особого интереса. А потом оказалось, что мы заявили на фирму не Ильюшина, а Яковлева. Все было засекречено...

Нет, он не чурался нового. В силовых деталях шасси Ил-76 широко применен титановый сплав. Это было ново для всей авиационной промышленности. После изучения ильюшинского опыта многие фирмы используют титановые сплавы, а некоторые даже полностью заимствовали детали шасси Ил-76.

«Новым для нас было и бустерное управление самолетом Ил-86, — говорит В.Н. Семенов. — Но и в этом случае традиции, разработанные Сергеем Владимировичем, дали положительные результаты. Управление самолетами Ил-76 и Ил-86 было достаточно проверено на натуральных стендах и стенде блока бустеров до первого вылета, что было впервые во всей нашей авиационной промышленности. Такой подход к проектированию самолетов является еще одной и немалой особенностью ильюшинской школы».

«Как мы делали, так никто не мог. А теперь все так делают», — добавляет В.А. Борог.

А.Я. Левин рассказал, как его сын, в 60-е годы молодой инженер, подал идею о новой противообледенительной системе — электроимпульсной. Зашел к Борогу. Тот почесал затылок.

— Да, но ты понимаешь, что лет десять пройдет, пока эта система созреет, а нам надо чертежи выпускать!

Молодой изобретатель прошел к Ильюшину — выгонит, так выгонит. Однако Сергей Владимирович сразу схватил идею и вызвал Борога:

— Давай делать опытную установку!

— Сергей Владимирович, надо же электроникой заниматься!

— Надо, надо.

— Так лет через десять появится...

— Но если мы сегодня не начнем, так и через десять не появится. Я понимаю, если б это появилось завтра, то можно было бы отложить на послезавтра, а если через десять лет — надо начинать сегодня.

А идея установки такова. В катушку рядом с обшивкой подается импульс электрического тока большого напряжения. В

обшивке возникает вторичный ток, и за счет взаимодействия первичного и вторичного токов происходит толчок, который сбрасывает лед с обшивки. Сделав установку с нужными параметрами, можно получить большой удар, скажем, подбросить ведро на уровень пятого этажа. Сложность в том, чтобы не повредить конструкцию, — нужно найти промежуток между разрушением и пользой.

Вопрос о противообледенительной системе обсуждался в министерстве. Все против. Захотели узнать мнение Ильюшина.

— Ясно, что надо делать так, — ответил он. И вопрос решили.

Это напоминает эпизод с симфонией композитора Голубева, выдвинутой на Сталинскую премию. Члены комитета по премиям знали, что он все равно получит, потому что его поддерживает Жданов, и дружно проголосовали «за». Кроме одного.

— А кто этот один? — спросил Сталин, просматривая списки.

— Шостакович, — ответили ему.

— Товарищ Шостакович понимает в музыке больше нас, — произнес Сталин и вычеркнул Голубева. Симфония была слабая...

Менялся ли Ильюшин с возрастом?

«Основное в нем, — говорит «последний из могикан» А.Я. Левин, — оставалось неизменным с тех пор, как мы встретились, — отношение к людям, энтузиазм и требование энтузиазма от сотрудников».

Конечно, работоспособность стала не та, он уже не так часто ходил по подразделениям, но все-таки посмотрит на чертеж и скажет:

— Вот здесь кронштейн, может, полмиллиметра добавим?

— Запас есть, Сергей Владимирович.

— Знаешь, все-таки давай на всякий случай!

«Ну и распекал уже меньше, стал более корректным», — добавляет Ю.М. Литвинович.

Конструктор, утверждал Ильюшин, во многом творит интуицией, а интуиция — это прежде всего натренированный глаз, который дает возможность чувствовать конструкцию, замечать ее недостатки и видеть, как она будет работать. То, как инженер зрительно воспринимает конструкцию, в немалой степени позволяло Ильюшину оценить действительную квалификацию этого инженера. Сергей Владимирович сам обладал удивительным чувством линии, мог посмотреть на чертеж и сказать: что-то не так, режет глаз, некрасиво! И действительно, проверяли и убеждались, что надо вносить изменения. Свойство, присущее великим конструкторам. Глядя на чертеж, Ильюшин мог сразу сказать, полетит самолет или нет.

Прежде чем начать конструировать, советовал Ильюшин, нанеси фон — то, что будет ограничивать твои возможности в выборе вариантов. Многие неосуществимые варианты отпадут сами собой, и пути поиска сократятся.

Постоянно удачливых людей не бывает, а принимавших решения «на авось» он считал людьми опасными и требовал исключения любого риска для пассажиров, экипажа и самолета.

Он считал опасным обособление своего КБ от внешнего авиационного мира. Вариться в собственном соку, не пользоваться достижениями отечественной и зарубежной практики в области проектирования, исповедовать квасной патриотизм — значит безнадежно отстать, говорил он. Нужно постоянно искать, изучать любую информацию в области самолетостроения. Он требовал, чтобы каждый конструктор знал, как выполнена система или конструкция, над которой он работает, на двух-трех последних иностранных и отечественных самолетах. Это вменялось в обязанность конструктору, это входило в техническую учебу, поощрялось и контролировалось. Он постоянно предостерегал от пустого подражательства и не только потому, что не все заграничное самое хорошее. Даже истинно хорошее надо заимствовать так, чтобы в нашем исполнении, с учетом наших возможностей это не потерялось.

Ну и, конечно, говорил он, руководитель должен помнить, что не коллектив существует для него, а он для коллектива. В принципе коллектив может работать без руководителя, плохо, неорганизованно, но работать. Руководителей же без коллектива не бывает, и потому у руководителя не должно быть более важных дел, чем дела людей, которые делают всю работу. Руководитель всегда должен найти время для решения вопросов своих подчиненных, а собственные дела он должен выполнять в свободное от подчиненных время. Такова его школа.

Говоря об Ильюшине, о его роли в отечественной и мировой авиации, конечно же, нельзя умолчать о других крупных авиационных конструкторах, и в первую очередь о Туполеве. Невозможно уйти от такого разговора, ибо часто сравнивают эти две личности, сопоставляют созданные их коллективами самолеты.

Вспоминаю, как В.М. Молотов говорил мне, что коммунист Ильюшин всю жизнь был нацелен делать самолеты лучше беспартийного Туполева. «И мы стремились это доказать, — утверждал Вячеслав Михайлович. — Ильюшин — настоящий коммунист, а Туполев — буржуазного плана. Он напоминал владельца фирмы».

Часто спрашивают: а какая разница между ними?

— Я считаю, что подход к работе у Ильюшина более серьез-

ный, — высказал свое мнение А.Я. Левин. — Туполев решал принципиальные, основные вопросы. Но у меня сложилось такое впечатление, что он многое отпускал своим подчиненным на самотек, не влезая особо в конструкцию.

— Вы рассказывали, что с вашим дипломом он разбирался детально, — говорю Анатолию Яковлевичу.

— Это удивительно. Надо было, видимо, дать другим пример... Туполев подмял под себя многих крупных конструкторов, работавших самостоятельно, — Архангельского, Петлякова, Егера, Сухого... Полной свободы не давал. Ильюшин тоже не любил возражений, но ему можно было объяснить, растолковать. А Туполев сказал, и все. Своим помощникам — Архангельскому, Сухому, Мясищеву, Петлякову Туполев давал идею, они доводили ее до конца, то есть он был больше организатор и практик, чем конструктор.

Не будем умалять конструкторский талант Андрея Николаевича Туполева. Он со своими помощниками создал выдающиеся самолеты и вывел на простор созидания целую плеяду башковитых и одаренных учеников. Этого не отнимешь.

Что ж, и на Королева обижаются: подминал под себя, и на Туполева мне жаловался Архангельский. Андрей Николаевич был еще жив.

Однако многие выдающиеся конструкторы, возглавившие самостоятельные бюро, выходцы из КБ Туполева. Ильюшин стоит как бы особняком.

«Он Туполева уважал, но близости не было. Видимо, и Туполев так к нему относился, — делает вывод Р.П. Папковский. — Туполева он как бы не воспринимал, хотя я ни разу не слышал от него ничего плохого о Туполеве. Но если ему предлагали конструкцию и ссылались на Туполева, он ее немедленно отвергал. Ильюшин по рассказам получится менее яркий, чем Туполев, и писать о нем труднее».

Еще одно отступление.

В 1983 году в издательстве «Молодая гвардия» мне предложили написать книгу для серии «Жизнь замечательных людей» на выбор — о Туполеве или об Ильюшине. Конечно, мне было бы легче заняться Туполевым хотя бы потому, что я написал книгу о Стечкине, который дружил с Андреем Николаевичем, и за бортом книги остался значительный материал. Но я привык браться за то, что труднее, и с юности стал поступать вопреки легкости, к которой многие тянутся в жизни. К тому же я поделился своими раздумьями с Молотовым, и он сказал так: «Об беспартийном Стечкине ты написал, теперь напиши о коммунисте Ильюшине».

«Мне не все понятно в Ильюшине, но многое я отношу к

его происхождению, — говорит А.В. Шапошников. — Две противоположности — разухабистый ухарь-купец Туполев и скромнейший Ильюшин. Интеллигент и крестьянский сын».

«Крестьянская скупость его сказывалась в том, что у нас, по сравнению с другими КБ, было мало награждений, — говорит В.Н. Семенов. — В этом на него была обида. У самого восемь Государственных премий, Ленинская, три Героя, а у нас ни одного Героя при нем не было, мало лауреатов, первую Ленинскую получили в 1960 году. То, что он достоин, никакого сомнения. Но он считал, что главное — он. Между ним и его помощниками была большая дистанция. Из войны вышли на первых ролях и после войны не сидели сложа руки, а у Туполева уже было шесть Героев, полно лауреатов... Тот же Микулин давал Сталину списки на награждение, а у Ильюшина этого не было».

Не раз я слышал от ильюшинцев: если б он сказал Сталину, что за Ил-2 надо десятерым дать Героя — Сталин дал бы. Была ведущая группа работников — Семенов, Литвинович, Кутепов, Левин, Борог — им надо было дать Героев. Даже у С.Н. Черникова, который долгие годы был его правой рукой, за всю жизнь два Трудового Красного Знамени, Красная Звезда и Знак Почета. После полета Коккинаки в Америку было небольшое награждение, потом в 1941-м и два послевоенных. И существовало правило: тебя могли наградить не чаще чем через пять лет. Не для всех, конечно, правило. Зато само конструкторское бюро еще в 1942 году получило орден Ленина, а в 1944-м — Красного Знамени. Только два КБ — Ильюшина и Яковлева — были удостоены боевого ордена...

«У Туполева полно докторов, кандидатов наук, а у нас? — говорит И.Я. Катырев. — Когда Ильюшин умер, разбирали его стол и нашли там много заявлений с просьбой разрешить защитить диссертацию. Он их складывал в нижний ящик стола и считал, что, если занят серьезной работой, можно обойтись без диссертации. А тех, кто порывался в этом направлении, он быстренько отпускал. Туполев же своему заму по электрооборудованию Керберу, у которого не было высшего образования, сделал подарок: «Вот тебе чистый диплом доктора наук, впиши туда свою фамилию, будешь доктором!»

У Ильюшина такого не было».

«Если взять загрузку тех времен, — говорит Г.К. Нохратян-Торосян, то думаю, что он поступал правильно, практически запретив заниматься диссертационными работами. Была возможность накопить багаж, а уж потом как-нибудь, может быть... Совмещать не получалось. Другое дело, иные накопили столько, и рядом были такие учителя и такой Хозяин, что мож-

но было без защиты звания присваивать. Ил-62 — это же головами создано, другие на этом диссертации защищали, а у нас никто доктора наук не получил!»

Но вот другое мнение, высказанное Р.П. Папковским: «Обижаясь на Ильюшина, что недостаточно ценил, что Героев получили уже при Новожилове. Я слушаю и просто матерюсь про себя. Ведь он из них, которые пришли мальчишками без образования, сделал людей, крупных специалистов! Лично я на него пожаловаться не могу, потому что не ждал наград, а пришел работать и работал. Сказать, что он несправедливо относился, не сказал бы. Хотя считалось, что у туполевцев и квартир, и наград больше».

Но не количество Героев и лауреатов составило славу ОКБ Ильюшина, а то, что живет и поныне ильюшинская школа и сам Ильюшин повлиял не только на свою фирму, но и на всю мировую авиацию.

Может, и справедливы обиды, но порой кажется, что кое-кто из тех, кто вправе обижаться на Ильюшина, забывает, как он спасал и в 1937-м, и в 1949-м, на что не каждый отваживался. О 1937-м мы уже говорили, в 1949-м поступила команда выгнать с работы всех евреев. Арестовали жену Молотова и ее друзей, обвиненных в желании создать в Крыму Еврейскую автономную область. Товарищу Сталину такие мечты очень не понравились.

Ильюшин своих сотрудников временно рассовал — кого в Куйбышев, кого на испытания. Не поощрялось, но он взял на себя и никого не выгнал. А когда жизнь вернулась на круги своя, он всех снова собрал. Так что, может, и грех на него обижаться...

«Он был честолюбив, — заявляет Р.П. Папковский. — Это бросалось в глаза. Но я это не отношу к порокам. Он свое держал».

Дают — не отказывался, а просить не станет. Один сотрудник, уволенный Ильюшиным, сказал о нем так: «Он боится, чтобы на меня не упал листочек с его лаврового венка». Но уволили его за другое...

Ильюшина не любили некоторые военные, да и он их не жаловал.

— Дима, ты военных не слушай, — говорил он Лещинеру. — Может, каждый из них и прав, но знай, что требования на самолет имеют определенные границы.

Туполев поступал не так. Он выслушивал военных, записывал замечания, обещал. А потом положит в стол и сделает по-своему. Ильюшин был другого склада. Сказал, что сделает, значит, сделает.

«Туполев и Ильюшин — сложный вопрос. Ответить непросто, — говорит Г. В. Новожилов. — Прежде всего Туполев — выдающийся авиаконструктор. Его у нас называют патриархом советской авиации. Всегда существовало негласное соревнование между Туполевым и Ильюшиным. Сейчас пишут, что у нас все было без конкурса — абсолютная липа. Ту-154 появился в результате того, что мы проиграли конкурс сначала самолетом Ил-72, потом Ил-74. В стране были не только конкурсы плакатов, но и конкурсы самолетов. А с Туполевым у меня были тоже очень хорошие отношения.

Когда его сравнивают с Ильюшиным, забывают, что это разные люди с разным подходом к созданию самолетов. Туполев, наверно, в определенной степени был более интеллигентен, хотя Ильюшин матом не ругался, а Туполев сыпал всюю... Но, главное, Туполев, если получал задание, мог, извините, вытряхнуть все наизнанку, выбивая хорошее материально-техническое обеспечение. Тут нам почему-то всегда не везло — и Ильюшину, и Новожилову...

Говорят, что Туполев бил рекорды, а Ильюшин их обеспечивал. Я не судья того, участником чего не был. Я могу рассказать о том, в чем сам принимал участие. Ильюшин попросил здание построить, так за это Дементьев получил выговор, и с тех пор у нас строительство так и не пошло».

Понимаю обиду Генриха Васильевича: считалось, что Ильюшин и при малом обеспечении сделает самолеты не хуже, чем у других. Это у нас народ такой: чего давать, когда и так получится...

А.А. Шахнович, с которым мы сидим в кабинете у Г.В. Новожилова, добавляет: «Туполев во всем был новатором, он поднимал планку авиации. Пожалуй, Туполев — это выставка мод. Но где и на что купить? А Ильюшин думал о том, как всех одеть, как вооружить армию, оснастить гражданскую авиацию. Ильюшин заполнял трассы».

«Если мы попадали в параллель с туполевской конструкцией, — говорит Г.К. Нохратян-Торосян, — а я в 1964 — 1967 годах работал в Казани, где одновременно строились туполевские и наши машины, на заводе считали, что Илы проще, технологичнее».

Мой младший брат Александр работал авиационным техником в Шереметьеве и говорил мне, что у Илов в отличие от Ту до каждой гайки можно добраться...

В кабинете Ильюшина стоит макет самолета, в котором я без труда узнал Ту-154 и удивился, почему он здесь.

— Нет, — объяснили мне, — это Ил-74.

В 1965 году у нас не было еще самолетов средней дальности и разработку проекта взяли на себя Туполев и Ильюшин. На

Казанском заводе строили Ил-62, и Ильюшин решил, сохраняя сечение этого самолета, новую машину сделать покороче, а вместо четырех двигателей установить три. Естественно, уменьшили крыло, а носовую часть фюзеляжа и часть хвостовой делали по 62-й машине. Таким образом, можно было использовать отдельные детали Ил-62, как из детского конструктора...

На коллегии у министра Дементьева слушали два проекта — Ил-74 и Ту-154. Доложил Ильюшин. Осмотрели, сказали — все хорошо. По 154-й машине докладывал С. М. Егер. После него выступил снова Ильюшин и спокойно, коротко, ясно доказал, что взлетный вес Ту-154 — 70 тонн — в докладе занижен, на практике самолет с таким весом не получится. Возник вопрос, сколько ставить двигателей — два или три? Егер ответил, что можно сделать два хвоста и пристыковывать к ним два или три двигателя, то есть варьировать.

— В полете? — усмехнулся Ильюшин. Встал и говорит: — Сергей Михайлович, конечно, ошибся. Как инженер, он такое предложить не может.

— Ну а ты сам как считаешь, какую машину надо строить? — спросил Дементьев у Егера.

— Надо попробовать 154-ю, а если не получится, взяться за Ил-74.

Решили строить Ту-154. Объясняют это еще и тем, что в ту пору туполевское бюро не было загружено, а у Ильюшина и так работы хватало. Вопрос занятости тоже имел значение. Помню, как в 1985 году был с Валентином Распутиным на рыбном заводе на берегу Байкала. Омуля не хватало, и чтобы загрузить завод работой, рыбу возили за несколько тысяч километров, аж из Хабаровска!

...Ильюшин сказал тогда на коллегии: «Если вы сделаете не 70, а 85 тонн, то считайте, что построили легкую машину!»

На деле получилось более 90 тонн. Хорошая машина, но не с теми параметрами, какие предполагались вначале, — практически все пункты задания не были выполнены. Ильюшин же честно и принципиально заявил, что построить машину с таким малым весом не сможет. А Туполев?

Что здесь, авантюризм или риск? Он ведь тоже прекрасно понимал, что такую машину не сделает, но важно было получить заказ... Десять человек за Ту-154 стали носить звезды Героев.

Ильюшин тогда отступился. Возможно, в нем разыграл его принцип: коли не слушают, не принимают обоснованные доказательства, зачем разговаривать с такими людьми?

«Ильюшин был удивительно честный человек, он никогда не завывал свои проектные данные, — говорит В. Н. Семенов. — И нам советовал: не завывай то, что делаешь! Доставка-

лось нам за это. Ведь все заявляют то, что никогда не сделают. Ильюшин не врал».

Тоже его школа. Хотя вряд ли такое качество оценят как достоинство в стране, где предательство и ложь в последние годы стали чуть ли не доблестью.

Туполев умел по-своему драться за свое. Рассказывают, как правительственная комиссия отправилась осматривать самолеты Ильюшина, а Туполев договорился с ГАИ, и комиссия попала на его фирму... Возможно, легенда, но в ключе характера крупнейшего руководителя фордовского типа...

То, что скажу сейчас, я слышал в 1984 году от человека уникального, «Летчика номер один» мира, как его называли полвека, великого Громова. На мой прямой и нелепый вопрос, кто все-таки лучше, Туполев или Ильюшин, Михаил Михайлович, растягивая слова на манер старой интеллигенции, ответил не задумываясь:

«Разумеется, Ильюшин. Он дал Коккинаки две Золотые Звезды, а мне Туполев только одну. А что, я хуже Коккинаки? Тот полетел в Америку и плюхнулся в болото, а я побил рекорд французов на полторы тысячи километров, побил Чкалова, на час леча меньше! (Так и сказал: «леча». — Ф.Ч.) Ильюшин любил людей и умел их ценить. И несомненно, великолепный конструктор. Несомненно. Сейчас их бюро превосходит бюро сына Туполева. Туполев — это Туполев, а сын Туполева... Он сразу испортил то, что было выше всех в мире. У Туполева-отца был фантастический талант. Но и Ильюшин очень был хорош».

Может быть, в Громе говорило еще и то, что он столько сделал для авиации и, конечно, для Туполева, а о нем забыли. Ильюшин же всю жизнь держал при себе Коккинаки, хотя тот уже не летал и приходил на фирму покурить...

Туполев и Ильюшин... Как Громов и Чкалов, как Жуков и Рокоссовский... Кто из них первый, кто второй? Оба хозяева. Туполев и Ильюшин. В их самолеты приятно войти. Конечно, obsлуга, как принято у нас, по-русски ненавязчива, но самолеты хорошие. Ил-62 с японскими туристами сел в Чите, где его должны были досмотреть таможенники. Но в Читинском аэровокзале два месяца не работал туалет, поэтому досмотр отменили, пассажиров из самолета не выпустили и отправили в Иркутск. Сервис!

Не знаю, что говорил Туполев об Ильюшине, а Сергей Владимирович высказался так: «Он же сливки слизывает! Берет те задания, что на рекорды. Одна у него машина не пошла, другая не пошла, а за опытные экземпляры он сливки снял. У меня идет в серию, но у меня язык не повернется сказать, что вес моей машины будет меньше!

На совещаниях, когда речь заходила о Туполеве, Ильюшин высказывался с краткой усмешкой: «Что там Ту!»

Конечно, соперничество между ними было, да еще какое! Когда Туполев увидел широкофюзеляжный Ил-76, спросил удивленно: «А это что за машина?»

Ильюшин подозвал своего сотрудника: «Скажи ему, пусть прочитает, там на самолете написано!»

...Я видел фотографию, на которой Туполев и Ильюшин запечатлены рядом, они сидят, мирно беседуя. 1965 год. Два великих авиационных конструктора двадцатого века. Сидят на ступеньках самолетного трапа, как на завалинке.

— Но обратите внимание: самолет-то наш, Ил-18! — не без гордости сказали мне сослуживцы Ильюшина. — С ОКБ Туполева мы не общались, больше знали, что за рубежом делается, чем у Туполева.

В последние годы жизни они, кажется, потеплели друг к другу. Туполев приехал к Ильюшину на дачу, поражался: ни садовника, ни прислуги, ни сторожей, все сам, своими руками... Сергей Владимирович подарил ему охотничье ружье. И когда в 1968 году Ильюшин стал академиком, причем Туполев, который прежде был против, сейчас поддержал его кандидатуру, на ильюшинской фирме шутили: «Ружье стрельнуло!»

А вот женский взгляд.

«Ильюшин всегда безукоризненно одет, а Туполев — Боже мой! Бедный старик! На улице встретишь — копеечку подашь! Обтрепанные рукава, нитки болтаются. Ботиночки эти генеральские с резиночками перетерлись на сгибах...»

И еще один.

«И взаимоотношения между мужчиной и женщиной — не последний момент. Первая жена Ильюшина Раиса Михайловна говорила: «Туполев и его супруга — идеальная пара интеллигентных людей. — И добавляла с горечью: — У Туполева в семье была совместимость. А у нас, как я ни старалась, все оставалось по-прежнему.»

«Ильюшин, как говорили, человек из деревни, но он отличался чертами характера, которые свойственны хорошо воспитанным людям, с большим чувством такта. От родителей вряд ли мог воспринять. Хотя кто знает?» Это мнение В.М. Шейнина. Его дополняет А.А. Шахнович:

«Трудно говорить о семье, в которой он вырос, но в нем было много от тех, кто кормил Россию. Он, конечно, самородок. Как Ломоносов, прошел все тернии без помощи извне, от лаптей до академика, своим умом и трудолюбием, любовью к делу и к людям — непанибратская, строгая любовь. Сын Туполева, сын Яковлева, сын Устинова, Суловы, Подгорные возглавля-

ют крупные предприятия, порой специально для них созданные. У Ильюшина так не было. Прошли годы, и есть с чем сравнить»...

Туполев и Ильюшин, два этих имени — слава Отечества. Как будто неспроста природа дала им их имена; настолько уже стало привычно, что есть Ил и Ту, и по-другому вроде бы и быть не могло, ибо любая случайность не случайна. Они заработали себе свои имена. Это так же, как первым космонавтом мог стать любой подготовленный пилот, но невозможно представить, чтоб это был не Гагарин. Как будто имя заранее предопределило судьбу. Именно Ильюшин. Только Туполев. Ил и Ту. Эти названия мне виделись так: Ил — устремленный в синеву, пробивающий небо острием фюзеляжа, иглой сочетания Ил; Ту — тяжелый, распластаный над землей, могучий, короче — Ту. Субъективное восприятие, но оно мое. С детства.

...Когда я работал на испытаниях самолетов, приезжал Туполев, шагал по двору, за ним свита. Остановился, наблюдая, как на карнизе четвертого этажа стоит не подстрахованный маляр и красит раму.

— Эй ты! — крикнул снизу Андрей Николаевич, — ты какого... туда залез?

— А тебе какого... надо? — не оборачиваясь и продолжая мазать, ответил маляр.

— И то верно, — резюмировал Туполев и зашагал дальше.

Помню, как гулко и радостно отозвался в душе первый полет сверхзвукового пассажирского Ту-144! Туполев долго не давал «добро» экипажу, а перед самым Новым годом, когда пилоты снова настроились идти по домам, спросил, как обычно:

— Экипаж готов?

— Готов.

— Ну, давай потихонечку трогай да песню в пути не забудь!

Это было 30 декабря 1968 года. Он искренне радовался: а все-таки мы на год раньше «Конкорда» взлетели!

В нем неистребимо жил дух соревновательства, характер рекордиста. Хотя об этом самолете есть и такие мнения, как, например:

«Ту-144 высосал из страны столько средств, и все напрасно, — говорит Э.И. Кузнецов, — штук десять сделали, три разбились. Убыточная эксплуатация. Ил-86 уже шел на Воронежском заводе, а они свою все строили зачем-то. Втравили страну в это дело».

«Туполев мозги запудрил, лапшу на уши повесил своей 144-й, — добавляет В.С. Ильюшин. — А «Сотка» Сухого имела будущее, это самолет двадцать первого века, титановая машина, скорость — три маха с продлением до четырех с половиной.

Ту-144 — дюралевая машина, имела рубеж скорости по нагреву. Туполев обещал ее сделать титановой. Он не дал ходу «Сотке» Сухого, как и бомбардировщику Мясишева, который был лучше туполевского. У Туполева не хватило широты это признать».

А может, Ту-144 появился раньше своего времени, как, скажем, социализм в России, до которого не доросли ее обитатели?

...Работая над «Стечкиным», я пришел на улицу Радио к Александру Александровичу Архангельскому. Кабинет Туполева был напротив. На вешалке висели его пальто и шапка. Дверь в кабинет Андрея Николаевича была открыта, и доносилось, как он кричал в телефонную трубку: «Только чтоб это было похоже на самолет, а не на х... собачий!»

«Туполев поручил сделать быстро и хорошо один узел, — вспоминает И.Я. Катырев. — Вызвал, ему развесили плакаты. Он посмотрел: «Это х...! — и палкой сбросил плакат. — А вот здесь хорошо, молодцы! Даю вам две недели срока, сделайте рабочие чертежи». Принесли чертежи, за Туполевым шел один из его замов с портфелем, раздавал деньги...»

Сотрудник попросил у Туполева квартиру. Андрей Николаевич поехал к секретарю райкома:

— Мне нужно двадцать квартир.

— Помилуйте, Андрей Николаевич, у нас люди в бараках живут!

— Ну, если ты не уважаешь старика, я буду сидеть и ждать, пока не дашь. — Садится в кресло, читает газету. Час читает, другой... Секретарь райкома не выдержал, стал куда-то звонить.

— Андрей Николаевич, мы нашли возможность...

— Что же ты мучил старика? Я знал, что ты хороший человек, решишь проблему, а ты меня два часа заставил ждать...

Понадобилась одна квартира, а выбил двадцать...

Без подхода мало что получается. Скольких нужных специалистов выгнали из мест лишения свободы академик Е.А. Чудаков, безмерно хваля органы госбезопасности, «в очередной раз разоблачившие вредительскую группу технических работников, но вот совершенно случайно или по навету врагов народа в списках оказались такие-то...».

Картинки. А что без них жизнь наша?

Я не был знаком с Туполевым, но, когда он умер, пошел в Центральный дом Советской Армии попрощаться с ним, как с давно знакомым, близким человеком, ибо его дела, его три Золотые звездочки — небесная слава, равнодушие к которой постыдно...

Ильюшин свою третью Звезду получил уже на пенсии, и это имеет историю, о чем мне поведал Г.В. Новожилов.

«Я, разозлившись вконец, сказал одному из наших руководителей: «Я не понимаю, почему коммунист с 1918 года Ильюшин, сделавший сорок тысяч самолетов, участвовавших в Великой Отечественной войне, не достоин третьей Звезды, какую получил Туполев, чей самолет, извините, принимал участие только в конце войны? Этого я не понимаю и категорически считаю, что это неправильно. Тем более что Ильюшин и сегодня мог бы продолжать работать генеральным конструктором, если бы у него не было партийной совести отказаться и передать бразды правления более молодому. Мне сказали, что его собираются наградить к 80-летию орденом Октябрьской революции — этот орден у него есть, вторым не награждают...»

Разговор состоялся в президиуме 23-й Московской городской партийной конференции. Руководитель выслушал меня и сказал: «Это заслуживает внимания».

Я отнюдь не приписываю себе лавры соискателя третьей Звезды для Ильюшина, но такой разговор был. И мое мнение, как видите, совпадает с мнением Вячеслава Михайловича Молотова об Ильюшине. Я еще добавил тогда: «Мне говорят, что он уже на пенсии, но я, генеральный конструктор, с ним советуюсь, он принимает участие в нашей работе, и мог бы быть генеральным, а я бы оставался у него замом. Вы его снимали? Нет. Он сам подал заявление, сам ушел, так почему же такая несправедливость?»

И третья Звезда состоялась. Из авиационных конструкторов только Туполеву и Ильюшину оказали такую почесть...

Первая Звезда Ильюшина — № 20, вторая — № 45, третья — № 14...

...Невысокий старичок стоял в проходной ильюшинской фирмы. Мимо него сквозь турникеты проходили молодые люди, такие же, как и он несколько десятилетий назад. Только не было тогда таких шикарных курток, не было значков «Ил» на пиджаках. Молодежь не узнавала его. А он хотел было пройти, как всегда, как прежде, но бдительная вахтерша остановила:

— Ваш пропуск?

— Я Ильюшин, — тихо ответил старичок.

— Ну и что? — гаркнула вахтерша.

Так принято, и ничего не попишешь. Он никого не предупредил о своем приезде. Но узнаю родную державу. И вспоминаю рассказы А.Е. Голованова о том, как не пускали в Министерство обороны оказавшегося не у дел Рокоссовского, как в те же хрущевские времена маршал Жуков продал свой баян в «комиссионку», потому что не на что стало жить...

Около семи лет прожил Ильюшин на пенсии, не порывая связей с конструкторским бюро. Трогательно, что старого кон-

структора пригласили на первый взлет огромного Ил-76. Это было 25 марта 1971 года. Зима. Сумерки. Рядом с КБ — Центральный аэродром, откуда совершали первые взлеты почти все машины Ильюшина. Сергей Владимирович приехал в КБ и стал обсуждать с Новожиловым возможность подъема нового самолета. Не простой вопрос — поднять огромную машину из сравнительно небольшой коробки заснеженного аэродрома, окруженного многоэтажными домами центра столицы. Была уверенность, но и смелость не отбросишь.

— Пойдем на аэродром, — сказал Ильюшин. Там вместе приняли решение о вылете.

«Он был еще более-менее, — вспоминает Г.В. Новожилов. — Мы с ним, как всегда, все осмотрели...»

Все, как всегда, только теперь уже пенсионер. Попросил еще раз просчитать. А потом сказал одно слово: «Можно».

Это запомнилось, потому что больше делал, чем говорил. В последний раз благословил. Последний новый Ил взлетел перед его глазами...

В зимней шапке старенький Ильюшин... Жизнь.

Американская печать высказала мнение, что их разведка даром ест хлеб, поскольку «новый советский транспортный самолет Ильюшина взлетел в пяти милях от Кремля».

...Начинали эту машину при нем. Поступил заказ от ВВС. Раньше генеральный конструктор предлагал свои машины, а потом стало так, что заказы шли от ВВС или ГВФ. И вот военные заявили, какой им нужен самолет. В ОКБ Ильюшина просчитали и ответили, что может получиться.

«И тогда эту машину поручили делать нам, а не Антонову, — говорит В.Н. Семенов. — В ОКБ Антонова «зуб» на нас за 76-ю. Ведь они считают себя специалистами по транспортной авиации, а 76-я получилась классно, военные довольны, и за границу продается».

«Чем отличается Ил-76 от «Локхида»? — задается вопросом Э.И. Кузнецов. И кратко отвечает: — Получше. Внешне похож, транспортный самолет, высокоплан, двигатели на пилонах, весь мир пришел к этому. А на самом деле совершенно разные самолеты. Крыло, шасси, пилотская кабина — все разное. Крыло настолько механизировано, что обеспечены малые скорости захода на посадку, малый пробег. Хорошая машина. А колес на ней — двадцать штук — очень выгодно для выпускающего», — шутит Эдуард Иванович.

Понимаю его. В авиации есть давняя традиция, по которой летчик, вылетающий самостоятельно на новой машине, ставит выпускающему по бутылке коньяку с каждого колеса. В прежние времена эта традиция измерялась двумя, тремя, ну, пятью

бутылками. А на Ил-76 четыре основных стойки и одна передняя, и на каждой по четыре колеса, итого — двадцать. Вот так. А традиция незыблема.

Кузнецов работал на Ил-76 в Тюмени — ни аэродромов, ни дорог. Два «Икаруса» помещаются внутри самолета. С Украины прилетел «Антей», но не смог тягаться с 76-м. Ильюшинцы совмещали там приятное с полезным: возили грузы и обрабатывали погрузку, швартовку на новой машине. И в Афганистан Кузнецов летал на Ил-76. Довелось и мне пассажиром лететь из Афгана на этой машине. Кроме военных и груза фюзеляж был забит боевой техникой...

Эдуард Кузнецов — заслуженный летчик-испытатель, Герой Советского Союза. Цена этих званий высока. Но он и генерал, что не так часто у летчиков-испытателей, где обычный потолок — полковник. Правда, были и генералы, но это — Михаил Громов, Владимир Коккинаки, Валентин Мухин, Лев Фоменко, Валентин Васин, Владимир Ильюшин... Сам Эдуард Иванович объясняет свое генеральское звание случайностью. Было дело, он показывал Ил-76 высокому начальству, и оно спросило, могли бы он сам стать генеральным конструктором.

— Генеральным вряд ли, а вот генералом вполне, — ответил за него министр П.В. Дементьев.

Иван Никитич Кожедуб любил повторять: подальше от царей — голова целей! Но не попадись он вовремя на глаза Генеральному секретарю партии, не стал бы маршалом авиации. Но, конечно, сначала надо было стать Кожедубом...

«Я не жалею, что попал в эту фирму, — говорит Э.И. Кузнецов. — Пишут, кто-то испытал 200, 300 самолетов. У меня на три самолета ушла вся испытательская жизнь, почти 30 лет. Но это моя заслуга — Ил-62, Ил-76, Ил-86».

Ил-86-м Сергей Владимирович уже не занимался, но подписывал чертежи общих видов, всегда спрашивал у приходивших в гости сотрудников, как идет работа по этому самолету.

Он до последнего дня жил машинами марки «Ил»...

Смотрят люди на ильюшинские гиганты, стоящие на бетонке: неужели такая махина полетит? А она летит, да еще как! Живет в небе. Ведь самолет — существо одушевленное, по крайней мере для тех, кто его построил и работает с ним. Достойно тянет серийную лямку транспортный Ил-76, чуть ли не железнодорожный состав пассажиров возит Ил-86. Летающие дворцы Ильюшина. Как архитектор, как хороший модельер и закройщик он придумывал самолеты.

«Если б я записывала все его идеи, их бы хватило на много лет вперед», — говорит его жена Анастасия Васильевна.

«И по сей день конструкторское бюро Ильюшина вдохнов-

ляется волей его создателя», — пишет зарубежный журнал. Это верно, все, кто знал его, и поныне живут под влиянием и обаянием этого человека. Так в его конструкторском бюро. А страна? Страна меняет кумиров. Черчилль говорил, что великим народам свойственно не уважать своих героев. Прав был неглупый англичанин.

Смотрю телевизионную передачу, где упоминаются два некогда изучаемых имени: «Это наш буревестник Горький, а это сокол Чкалов, который первым драпанул в Америку!»

Понимаю претензию на юмор, но нация чем-то должна и гордиться, ведь еще совсем недавно она была великой...

Ильюшин был плоть от плоти своего времени и своей нации, он был истинно русским, русаком, и потому уважал все народы. И пусть скуксятся антикоммунисты, он был настоящим большевиком, государственным, и к нему не прилипнет никакая мерзость, швыряемая в бессмертную идею.

В каждой эпохе есть символы, по которым она узнается. Скажешь: Ильюшин — и все ясно.

Он жил в великую эпоху, он перешагнул ее в будущее, и потому остается человеком вне времени.

«Если бы мне вторично прожить жизнь, я бы ее не менял, — говорил он, — единственно, что сделал бы — выучил бы английский язык, нужно читать журналы, а я языков не знаю».

Ильюшин — свой для миллионов людей, идущих снизу, своим горбом пробивающих дорогу, русский человек, одиннадцатый ребенок в безграмотной крестьянской семье. Он свой для миллионов патриотов Отечества, положивший жизнь на его возвеличивание и на то, чтобы не разрывалась в нем связь поколений.

Пришло трудиться четвертое поколение ильюшинцев, и кое-кто еще остался из первого. Уважение не померкло, традиции сохранены даже вопреки поведению государства.

... Его навещали, когда он был на пенсии. Конечно, не все из тех, кто в прежние времена почитал за честь оказаться у него в гостях. Приходили старые друзья...

— Папа, девочки приехали! — говорит Анастасия Васильевна, встречая Ольгу Николаевну Елсакову и ее подругу. Декабрь 1976 года. Ему осталось жить на земле меньше двух месяцев.

Вспоминали, пели русские песни... Трудно было смотреть, как человек, которого знали могучим, сильным, с бицепсами, как у культуриста Томи Коно, на глазах угасает. И ему самому неловко, он виновато смотрит на гостей:

— Как вы там справляетесь?

— Ничего, держимся.

— Я смотрю, вы и без меня неплохо работаете, может, мне надо было раньше уйти?

— Сергей Владимирович, плохой вы были бы руководитель, если б после вашего ухода коллектив перестал работать!

Улыбается. Говорит:

— Надо бы новую тему начать, выделить ответственного.

— Некого выделить.

— Как некого?

— Самостоятельно не справится.

— Гоните к чертовой матери! Что значит «не справится»?

— Сергей Владимирович, ведь люди делятся на композиторов и исполнителей. Исполнители порой покажут вещь лучше композитора. Как их выгонять? Прекрасные работники. Другое дело, самостоятельно не смогут.

— Вам бы, Ольга Николаевна, в Организации Объединенных Наций работать! А если бы я вам сейчас дал задание, вы бы сделали?

— Можете не сомневаться.

Доволен.

— Давайте, я вам руки погрею, Сергей Владимирович.

Холодные, холодные руки... В дверях появляется с чаем Анастасия Васильевна. Он — р-раз! — отдернул руки и весь как по стойке «смирно». Реакция! Ольга Николаевна внутренне улыбнулась: жена идет!

— Ольга Николаевна, а вы еще держитесь!

— Что, не падаю?

— Как жаль, что я для вас так мало сделал, а ведь мог много...

Сергей Владимирович Ильюшин умер 9 февраля 1977 года на 83-м году жизни. Три года тяжело болел. Показали по телевидению в день 80-летия в 1974 году — это был уже не тот Ильюшин.

Человек платит за свое существование на земле самой дорогой валютой — днями жизни. Ему было отпущено немногим более 30 тысяч дней...

Похоронили на Новодевичьем кладбище. Оказалось, что у него, генерал-полковника авиации, не было парадной генеральской фуражки, и тогда его старший сын Владимир положил на гроб отца свою, а сам шел рядом в генеральской шинели. Так к нам, русским, приходит примирение... Жизнь — вся.

Вышла «Правда» с некрологом, где говорилось о том, что «его деловые данные сочетались с исключительной скромностью и высокими душевными качествами. С.В. Ильюшин имел огромный авторитет и пользовался большой любовью и уважением у всех, кто работал с ним и знал его». И — десятки подписей во главе с Л.И. Брежневым.

«Просим принять глубокие соболезнования от сотрудников «Дуглас Эркрафт компани». Вместе с семьей Ильюшина С.В., его коллегами и со всем миром мы разделяем скорбь, вызванную кончиной одного из действительно великих деятелей в истории авиации. Пусть всем нам послужит некоторым утешением то, что его имя и плоды его работы будут жить и после его кончины.

Джон С. Бризендайн, президент «Дуглас Эркрафт компани».

«Направляем конструкторскому бюро Ильюшина наши искренние соболезнования в связи с кончиной великого авиационного конструктора господина Ильюшина, чья ведущая роль в самолетостроении вызывала восхищение у каждого из нас.

Джон Мур, фирма, Англия, Саррей».

Ильюшин новыми, смелыми, принципиальными решениями продвинул вперед детище двадцатого века — авиацию и потому принадлежит всему человечеству.

В последние годы слово «великий» бездумно прилепливают к посредственным актерам, режиссерам, эстрадникам. В ту пору не то что при жизни — да и после смерти редко кого удоставляли таким титулом. Пожалуй, только художника Пластова и писателя Шолохова. Даже в официальных некрологах и Туполев, и Ильюшин великими названы не были. Зато мир признал... Однако это звание присваивает время.

В телеграмме фирмы «Виккерс» выразалось сожаление, что господин Ильюшин не оставил сына, чтобы тот возглавил организацию отца. Пославшим это соболезнование и в голову не могло прийти, что у Ильюшина три сына, но сам он распорядился по-иному...

О старшем, Владимире, читатель уже знает, у него две дочери. Три дочери у Ирины Сергеевны, две дочери остались у Сергея... Сергей Сергеевич Ильюшин, полковник авиации, выпускник Московского авиационного института и академии Внешторга, семь лет провел в зарубежных командировках в Эфиопии, Ираке, Сирии и в 1990 году безвременно ушел из жизни, вернувшись из Сирии...

Единственный внук Ильюшина, конечно, названный в честь деда Сережей, — школьник, сын младшего сына Александра, который тоже окончил МАИ. Александр Сергеевич унаследовал от отца страсть к охоте и рыбалке и, продолжая его традицию, частенько навещает пустующую избушку на берегу Кубенского озера...

Дома остался большой стол, полки с книгами — Достоевский, Лесков, Куприн, Джек Лондон, серия «Жизнь замечательных людей»... Бронзовый Ленин. Портрет Сталина в форме генералиссимуса... И на работе в кабинете Сергея Владимировича осталось все как было, когда он пришел сюда в последний

раз. Стол, покрытый органическим стеклом, телефонный пульт, барометр. На столе правительственная «вертушка», календарь, ручки, логарифмическая линейка, нож для разрезания бумаг, очки, макет Ил-62. Книги «Конструкции летательных аппаратов», «Силовые установки для сверхзвуковых транспортных самолетов» (значит, и об этом думал!), «Основы проектирования беспилотных летательных аппаратов», телефонный справочник. На листках — заметки, связанные с полетом пассажирских самолетов на больших высотах... Он влиял на роль и положение великой страны, а стало быть, влиял на историю, потому что создал целую эпоху в авиации. Он совершил подвиг хотя бы потому, что осуществил свой талант в России, где инертность, зависть и ненависть к таланту имеют вековые корни. Сын вологодского крестьянина, рожденный под созвездием Овен, он оставил своим соотечественникам подвиг жизни, потому что такие люди напоминают всем, как могуч и талантлив в своей основе русский народ...

А чтоб не забыли, появилась мемориальная доска: «В этом доме с 1955 по 1975 год жил генеральный конструктор самолетов, трижды Герой Социалистического Труда, академик, лауреат Ленинской и Государственных премий СССР Сергей Владимирович Ильюшин».

Каждый год в День Победы ильюшинцы выезжают за Истру возложить цветы к памятнику-самолету Ил-2 и доброй чаркой по-русски помянуть Сергея Владимировича. Отсюда его штурмовики впервые дали как следует танковым колоннам Гудериана, возмнившим победителями прокатиться по Москве. И ведь, казалось, могли...

В рабочем кабинете генерального конструктора Опытного конструкторского бюро имени С.В. Ильюшина, дважды Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и Государственной премий академика Г.В. Новожилова рядом с макетом нового самолета Ил-96 — портрет основателя фирмы.

«Мы работаем, но сейчас мы никому не нужны», — с горечью говорит Генрих Васильевич.

А Аэрофлоту не на чем летать. Покупаем зарубежную технику...

Каждое лето в последние годы я приезжаю в отпуск в Коктебель и обязательно иду на гору Узун-Сырт, ту, что называли горой Клементьева, Летной или просто Горой с большой буквы. Прохожу восемь километров по дороге, поднимаюсь на Гору, волнуясь, как будто меня там ожидает нечто новое, чего я еще не знаю, но это стало моей религией. И вот на обелиске, венчающем Гору, появилась новая металлическая доска:

«Памяти покорителей воздушного океана от ветеранов авиации в честь 70-летия планеризма. 14.08.1993 г.»

Читаю эту надпись и повторяю дорогие мне имена — тех, кого знал, с кем дружил, а кого и вовсе ни разу не видел, но они не менее дороги, потому что жили во мне в ту пору, когда я гордился своим Отечеством.

Ильюшин — одно из этих самых славных имен. Может, он в этой книге выглядит не совсем таким, каким был в жизни, но я писал не образ, а представление о нем. И Коктебель мне дорог еще и потому, что первые свои крылья мой герой испытывал здесь...

В летние месяцы народу в Коктебель прибывает немало, но в отличие от прошлых сезонов основная масса теперь понятия не имеет, куда попала. Знают только, что место это престижное, но в силу своего общего развития быстро разочаровываются: «Шо ты меня водишь тут, как горного козла, никакой культурной программы!» — говорит некто своей перекормленной супруге.

Зашуршали сюда на «Линкольнах» и «Мерседесах» молодцы богатые и не обремененные интеллектом. На волошинском, бывшем писательском пляже от рассвета до заката тасуются карты. Меж распластанными телами бродят постоянные ворюги всего, что попадет под руку. Коктебель захламен, а на Горе чисто. Мало кто приходит сюда сейчас — далеко, высоко, да и зачем? Палаток с бутылками нету, шашлыков не жарят... Пока... И все же тропка наверх еще не затянулась колючками. Висит на бетонном обелиске металлическая доска в честь основоположников отечественного планеризма. Она была прикреплена четырьмя болтами, четырьмя, как рекомендовал в своей «Памятке» Ильюшин. Через год двух болтов уже не оказалось — кому-то понадобились. Держится на оставшихся двух, как многое у нас в Отечестве...

Гору обживают мотодельтапланеристы, молодые энтузиасты авиации, «дельтанутые», как их в шутку называют. И я впервые в жизни лечу на мотодельтаплане над горой, над Коктебельским заливом, и пилот Володя Чечин кричит мне сквозь поток: «Здесь летали ваши друзья!»

Я люблю моих героев — старых друзей и тех, кто заменил их в небе. Пройдет время, и новые пилоты посмеются над летательными аппаратами, на которых поднимались в небо их пращурсы. Нет, пилоты смеяться не будут. Поклонятся мужеству и таланту.

Лечу над Коктебелем, смотрю и ощущаю то, что видел и ощущал здесь молодой Сергей Ильюшин на своем первом планере несколько десятков лет назад, когда звезды, как сочные яблоки, падали в море...

Через год я снова приехал сюда, хотел увидеть Володю Че-

чина, а он уже в Южной Африке. Он мастер своего дела, и что ему делать на Украине, где, как и в России, нужны только бандюги, проститутки, охранники, бухгалтеры да юристы?

По радио слышу украинскую речь, язык одной из моих бабушек, чьи сказки помню и поныне. Диктор вещает: «У ридный Севастополь — столыцю украиньського Черноморского флоту — вертаеця сторожевый корабль «Мыкола Сагайдачный». Нечто потустороннее, смешное до слез... «Весело, нечего сказать»... Вспоминается и письмо Герцена Огареву, написанное полтора века назад, о том, что в России ничего нельзя воспринимать всерьез...

Жизнь состоит из парадоксов. Ну не парадокс ли, что в необъяснимом царстве ворюг и хапуг, подлецов и карьеристов, бездарных чинушей и безразличных мещан вызревают невиданные в мире таланты и даже гении!

Не стану идеализировать былое, но взгляните на фотографии 30-х годов, посмотрите на лица героев страны 40-х и 50-х. Богатыри! А кто сегодня герои? И есть ли они?

В конце XX века в России произошел сброс исторического времени, страна впала в болото ползучего регресса, будем надеяться — не навсегда. Деградация коснулась, к сожалению, и нравственных устоев, духовных ценностей. Под улюлюканье уголовщины, бомжей и люмпенов сброшены памятники, охаяны прежние герои. «Все продается, все покупается!» — уверяют новые идеологи. И эти уверения нашли благодатный отклик в поганых душах.

Чтобы похитить боевые награды, зверски убили в собственной квартире прославленного адмирала, а на столичном бульваре сорвали Золотую Звезду с летчика-героя, на том самом бульваре, где в 1945-м его несли на руках! Сожгли дотла дачу величайшего полководца Отечества маршала Рокоссовского, уничтожив и разворовав священные реликвии... Ведь поднялась рука!

Я никогда не боялся жизни. Сейчас боюсь. Не за себя, не за своих детей — это не столь важно по сравнению с тем, за что я боюсь. Боюсь за свой народ, ибо, к сожалению, от того, что называлось «русский народ», мало что осталось.

Веками его клевали заморские и доморощенные ястребы, все хотели извести его под корень и в последние годы во многом преуспели. Но... Истребить наш народ тоже ни у кого не получается да и вряд ли когда-либо получится. Сопrotивляется народ. Удалось отстоять Знамя Победы и многие святыни.

Да, жизнь поистине состоит из парадоксов. История показывает, что мы не очень предназначены к нормальной жизни, но сильны в необычных ситуациях. В критический момент для

спасения себя и других народов русские придумывают нечто подобное штурмовику Ил-2. Да и пока у России есть авиация, держава не погибла; пока ей не отрубили крылья, она жива, и если есть Бог, то летчики ближе всех к нему.

Великая Германия была уверена в победе над Россией. Почему, выяснилось на Нюрнбергском процессе в 1946 году. Нет, не превосходство в технике, не приобретенный опыт войны ставили немцы во главу угла, а некоторые черты нашего национального характера, такие, как отсутствие чувства реальности и склонность к преувеличениям. В этом признался на процессе Герман Геринг.

А не учли немцы, в какие игры играли русские дети; не зря скажет потом маршал Жуков, что победил высокоидеологизированный советский солдат; недоценили немцы, что Россией в ту пору правил нерусский по рождению, человек огромного, жестокого, реального и справедливого ума... Они знали, что мы живем в ожидании чуда, но не понимали, что чудо является нам ликами и мощью русских талантов и отливает меч, разящий дракона...

Думаю, без преувеличений, что двадцатый век, век авиации, останется веком России. Она установила новый общественный строй, который ныне приостановил свое развитие, но благодаря этому строю она выиграла самую страшную войну в истории людей, первой прорвалась в космос, и на весь мир прозвучали ее имена — Ленин, Сталин, Гагарин, Шолохов...

Имя «Ильюшин» — в этом звездном, историческом ряду...

Живу в огромном городе и словно год за годом шагаю вдоль одной и той же грязной каменной стены, на которой меняются матерчатые плакаты. На первом, запомнившемся с детства, мадам со счастливым лицом под белой шляпой на фоне пальмы, синевы и сберегательной книжки сообщила: «В сберкассе деньги накопила — путевку на курорт купила!» Но сквозь пальмы и синеву проступало старое: «Летать выше всех, быстрее всех и дальше всех!»

Замазали синеву, и по красному белым возникло: «Партия торжественно провозглашает: нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме!»

Снова замазали, чтобы утвердить новое: «Экономика должна быть экономной. Л.И. Брежнев».

Замазали серым и больше ничего не написали. Только сверху, под крышей, появилось нечто неоновое и не по-русски. Однако и стена не осталась без работы. Теперь свобода, и если раньше можно было впопыхах нацарапать быструю непристойность, то теперь оную дополняют именем современного политика, разумеется, несмыслимой краской, как пишут «Спартак —

чемпион!» или «ЦСКА — кони». Смеемся, издеваемся, веселый народ. Ничтожество правит государством — смеемся, дурость и грязь вокруг — смешно. Однако под народными усмешками на стене краска слоями отлетела, и проступило самое первое: «Летать выше всех...»

Стена кончается, все каменное остается позади, и я выхожу на простор, с которого началась книга, как будто снова шагаю к детству своего героя, как будто он спрашивает у меня, как там в его деревне, что так похожа на орловскую Татинку моего отца. Мне сегодня остро не хватает людей, знавших правду...

Деревня Дилялево, суровое, серое, плескучее Кубенское озеро. Когда стоишь на берегу и смотришь на неподвластную тебе стихию, то стараешься понять душу того, кто отсюда, этим проселком, пошел далеко и высоко за горизонт...

«Он был какой-то земной», — говорят о нем сослуживцы. Рожденный на русской земле, он твердо стоял на ней. Ей — его имя и слава.

Коммунист, он воплощал в жизнь русскую идею светлого будущего, заселив русское небо своими рукотворными птицами.

Он сам говорил, что о работе авиаконструктора поют в небе его самолеты.

Много лет я носил в себе эту книгу. Со школьного девятого класса мечтал стать авиационным конструктором. Не вышло. Но теперь считаю, что исполнил долг и отдал дань полудетской мечте, написав книгу о великом русском советском конструкторе самолетов Сергее Владимировиче Ильюшине, потому что не хочу, чтоб новое поколение моей страны жило в равнодушии и мести к предыдущим, потому что верю — любви в нас больше, чем ненависти, а подвиг — достойней для души, чем подлость.

Каждый день восходит солнце, ибо знает свою ответственность перед жизнью. Есть люди, которые погибнут, если их лишить ответственности. Для них, для него солнце всходило каждый день, что, как ни странно, дано не всем.

*Каждый день для Отечества нужен,
и ямщик, и заоблачный щит,
вологодский крестьянин Ильюшин
над зеленой землей выразит...*

Его нет, а Илы летают. Над землей. Над жизнью. Потому что жил всерьез.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С.В. ИЛЬЮШИНА

- 1894, 31 марта — родился в деревне Дилялево Вологодской губернии.
- 1909—1910 — чернорабочий на фабрике Яковлева в Костромской губернии, на фабрике Горелина в Иваново-Вознесенске, в имении «Осипово» в Вологде, на заводах «Невский», «Тентелевский» и Комендантском аэродроме Петербурга.
- 1911 — возчик молока маслодельного завода деревни Березняки Вологодской губернии.
- 1912 — чернорабочий, табельщик, смазчик на станции Бурья Амурской железной дороги.
- 1913—1914 — чернорабочий, смазчик, помощник машиниста экскаватора на Балтийском судоремонтном заводе в Ревеле.
- 1915—1916, декабрь — нижний чин, солдат управления Вологодского воинского начальника.
- 1916, январь — 1918, август — помощник авиамоториста Комендантского аэродрома, Петроград. Сдал экзамен на пилота-авиатора при школе Всероссийского аэроклуба.
- 1918, август — 1919, май — заведующий отделом сооружений Вологодского совета коммунального хозяйства.
- 1919, май — 1921, октябрь — авиамеханик, старший авиамеханик, военком 6-го авиационного поезда-мастерских 6-й Красной Армии; Кавказского авиационного поезда-мастерских 9-й Кубанской и Отдельной Кавказской Красной Армии.
- 1921, октябрь — 1926, июнь — слушатель Академии Воздушного флота.
- 1926, июнь — 1931, декабрь — председатель самолетной секции Научного комитета ВВС.
- 1931, декабрь — 1933, январь — начальник конструкторского бюро ЦАГИ.
- 1933—1935 — начальник Центрального конструкторского бюро (ЦКБ).
- 1935—1970 — главный конструктор, генеральный конструктор самолетов.
- 1977, 9 февраля — скончался в Москве. Похоронен на Новодевичьем кладбище.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ С.В. ИЛЬЮШИНА

- Трижды Герой Социалистического Труда — 1941, 1957, 1974.
- Семь раз лауреат Сталинской премии — 1941, 1942, 1943, 1946, 1947, 1950, 1952.
- Лауреат Ленинской премии — 1960.
- Лауреат Государственной премии СССР — 1971.
- Восемь орденов Ленина — 1937, 1941, два ордена в 1945, 1954, 1964, 1971, 1974.
- Орден Октябрьской революции — 1969.
- Два ордена Красного Знамени — 1944, 1950.
- Орден Трудового Красного Знамени — 1939.
- Два ордена Красной Звезды — 1933, 1967.
- Орден Суворова II степени — 1944.
- Орден Суворова I степени — 1945.
- Польский Рыцарский крест II степени Ордена Командоров — 1969.

МЕДАЛИ:

- За оборону Москвы — 1943.
- За победу над Германией — 1945.
- За доблестный труд в Великой Отечественной войне — 1946.
- В память 800-летия Москвы — 1948.
- За победу над Японией — 1945.
- 20 лет РККА — 1938.
- 30 лет Советской Армии — 1948.
- 40 лет Советской Армии — 1958.
- 50 лет Советской Армии — 1968.
- 20 лет победы в Великой Отечественной войне — 1965.
- 30 лет победы в Великой Отечественной войне — 1975.
- За доблестный труд — в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина — 1970.
- Ветеран Вооруженных Сил СССР — 1976.

КРАТКАЯ БИБЛИОГРАФИЯ

Ильюшин Сергей, Гумилевский Лев. Творцы советского оружия // Труд, 1943, 11 августа.

Ильюшин Сергей Владимирович. Самолеты — бойцы и труженики // Красная звезда, 1968, 19 апреля.

Ильюшин С. Илы на службе Родины // Авиация и космонавтика, 1968, № 5, № 10; 1969, № 5, № 6.

Ильюшин Сергей Владимирович. Мысль, воплощенная в крылья // Социалистическая индустрия, 1974, 31 марта.

Ильюшин Сергей. Илы штурмуют небо // Техника — молодежи, 1976, № 2.

Ильюшин С. О чем поют самолеты // Север, 1986, № 4.

КНИГИ:

Асташенков П.Т. Конструктор легендарных Илов. М., Политиздат, 1970.

Голованов А. Записки командующего АДД. М., Воениздат, 1997.

Дузь П. История воздухоплавания и авиации в России. М., Машиностроение, 1981.

Из истории советской авиации. Самолеты ОКБ имени Ильюшина. Под редакцией академика Г.В. Новожилова. М., Машиностроение, 1985.

Кессель Ж. Любовь авиатора. Рига, Ориент, 1920.

Кома М., Андерсен Г. Психофизиология летчика. М., Издательство ОДВФ РСФСР, 1925.

Лесина Н., Печерикина Л. Музей планеризма. Гора Клементьева. Симферополь, Таврия, 1979.

Miller R. The soviet air force at war. «Time-life books». Alexandria, Virginia, 1983.

Пономарев А. Конструктор Ильюшин. М., Воениздат, 1988.

Пономарев А. Советские авиационные конструкторы. М., Воениздат, 1980.

Пстыго И. Труженики неба. Уфа, «Китап», 1995.

Ученый и конструктор С.В. Ильюшин (сборник). М., Наука, 1978.

Чуев Ф. Стечкин. М., Молодая гвардия, 1979.

Шахурин А. Крылья победы. М., Политиздат, 1984.

Яковлев А. Записки конструктора. М., Политиздат, 1979.

Яковлев А. Советские самолеты. М., Наука, 1982.

Яковлев А. Цель жизни. М., Политиздат, 1987.

ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ

Анопов Б.А. Мысль, рождающая скорость // Известия, 1964, 31 марта.

Антошин Д. Могучие крылья Илов // Красная звезда, 1969, 30 марта.

Асташенков П. По пульсу времени // Авиация и космонавтика, 1974, № 3.

Асташенков П. След легендарных Илов // Авиация и космонавтика, 1979, № 3.

Беликов В. Машины высокого неба // Известия, 1974, 21 марта.

Больше самолетов фронту // Красная звезда, 1981, 29 июля.

Валин Г. Талант конструктора // Сельская жизнь, 1984, 31 марта.

Впятером на двухместном самолете // Красная звезда, 1995, 9 июня.

Горбачев М. Генеральный конструктор // Социалистическая индустрия, 1984, 31 марта.

Голиков А. В гостях у создателя Илов // Огонек, 1974, № 14.

Голованов Я. Крылатая жизнь // Комсомольская правда, 1969, 30 марта.

Джафаров Ю. Генеральный. Авиаконструктору С.В. Ильюшину — 75 // Труд, 1969, 29 марта.

Домбковский Н. Полет длиной в полвека // Труд, 1983, 21 октября.

Домбковский Н. Счастье конструктора // Труд, 1984, 30 марта.

Домбковский Н. Гармонь конструктора: штрихи к портрету // Советская Россия, 1987, 8 апреля.

Колтовой Б. Творец крылатых машин // Известия, 1969, 30 марта.

Кутепов Я. Генеральный конструктор // Гражданская авиация, 1964, № 3.

Кутепов Я.А. Творец «Илов» // Огонек, 1969, № 13.

Новиков В. Имя на крыльях // Советский патриот, 1969, 30 марта.

Небо Коккинаки // Комсомольская правда, 1976, 21 апреля.

Пономарев А. Генеральный конструктор // Красная звезда, 1974, 31 марта.

Пономарев А. Илы — бойцы и труженики // Красная звезда, 1984, 30 марта.

Пополнение в семействе Илов // Правда, 1985, 27 октября.

Памяти рыцаря неба // Комсомольская правда, 1984, 19 апреля.

Распевин К. О чем поют самолеты // Правда, 1969, 31 марта.

Рейс над Атлантикой // Красная звезда, 1979, 28 апреля.

Сергей Владимирович Ильюшин // Правда, 1977, 11 февраля.

Фадеев Е. Крылатое племя // Правда, 1976, 7 декабря.

СОДЕРЖАНИЕ

ИЛЬЮШИН	5
ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С.В. ИЛЬЮШИНА	262
ГОСУДАРСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ С.В. ИЛЬЮШИНА	263
КРАТКАЯ БИБЛИОГРАФИЯ	264

Чуев Ф.И.

Ч-85 Ильюшин. — М.: Мол. гвардия, 1998. — 266[6] с., ил. — (Жизнь замечат. людей. Сер. биогр. Вып. 755)

ISBN 5-235-02313-7

Книга известного поэта и публициста Феликса Чуева посвящена великому отечественному авиаконструктору Сергею Владимировичу Ильюшину, творцу всемирно признанных самолетов — от Ил-2, Ил-4 до великолепного Ил-62. Трижды Герой Социалистического Труда, он вписал одну из самых ярких страниц в самолетостроение XX века.

Поэты более обостренно воспринимают мир и все, что происходит в нем. Ряд положений автора трудно разделить, но пусть Время и Читатель вынесут свое суждение.

УДК 9(47+57)2
ББК 63.3(2)7

Чуев Феликс Иванович

ИЛЬЮШИН

Главный редактор издательства **А.В. Петров**

Редактор **Р.В. Чекрыжова**

Художественный редактор **К.Г. Фадин**

Технический редактор **Н.А. Тихонова**

Корректоры **Т.И. Маляренко, Г.В. Платова, Т.В. Рахманина**

Лицензия ЛР № 040224 от 02.06.97 г.

Сдано в набор 18.02.98. Подписано в печать 23.04.98. Формат 84x108 1/32. Бумага офсетная № 1. Гарнитура «Таймс». Усл. печ. л. 14,28+1,68 вкл. Тираж 10 000 экз. Заказ 87081.

Издательство АО «Молодая гвардия». 103030, Москва, Сушевская ул., 21.

Отпечатано в типографии АО «Молодая гвардия». 103030, Москва, Сушевская ул., 21.

ISBN 5-235-02313-7

М О Л О Д А Я Г В А Р Д И Я