

Награды за урожай

По итогам рекордно урожайного 1956 года «пролился золотой дождь», отец предложил наградить орденами и медалями наиболее отличившиеся области и республики, более десятка регионов. Вручать ордена решили как можно торжественнее. Указы шли чередой, по мере их опубликования члены Президиума ЦК один за другим разъезжались по стране.

12 января 1957 года отец вместе с Ворошиловым на реактивном Ту-104 вылетел в Ташкент. Самолет недавно закончил испытания, 15 сентября 1956 года получил сертификат, и отцу не терпелось самому его опробовать. Он пригласил с собой Ворошилова, который направлялся в Алма-Ату. Отец пришел в восторг от самолета. Его восхищало все: скорость, размеры гигантского по тем временам салона, относительная тишина и «мягкость» полета: самолет не трясло, он не проваливался в воздушные ямы.

Не могу не упомянуть, что передаче Ту-104 в эксплуатацию Управлению гражданского воздушного флота, так тогда назывался Аэрофлот, сопутствовали воистину драматические обстоятельства. Начальник управления, главный маршал авиации Семен Федорович Жаворонков, герой войны, с 1939 года командовавший авиацией флота (это его ПЕ-8 в 1941 году летали на Берлин), всеми силами открещивался от реактивного Ту: и аэродромы для него малы, и инфраструктуры нет, и не хватает дефицитного, необходимого в первую очередь истребителям и бомбардировщикам авиационного керосина. Маршала устраивали поршневые двадцатиместные Ил-14 – по его мнению, ничего иного не требовалось и немногочисленным авиапассажирам. Весной 1956 года Жаворонков написал в Президиум ЦК письмо с отказом от принятия Ту-104 в эксплуатацию независимо от исхода испытаний, он самолет не заказывал – это личная инициатива Туполева и министра авиационной промышленности Дементьева. Пусть они теперь и думают, куда пристроить реактивный пассажирский само-

лет. Маршала не смущало, что Ту-104 энергично поддерживал отец, он стоял на своем – такой самолет гражданской авиации не нужен. Жаворонкова поддержал личный пилот отца генерал, Цыбин. На Ту-104 он летать не мог, возраст уже не тот, и вообще он всей душой стоял за Ильюшина, давнего туполевского конкурента.

Отец придерживался противоположного мнения. Весной 1956 года, по пути в Англию, он подробно расспрашивал Туполева о преимуществах и недостатках реактивных и поршневых пассажирских самолетов и убедился: будущее за реактивниками. Это только с виду они прожорливы, а если подсчитать, то перевозка одного пассажира или килограмма груза на них обходится дешевле, не говоря уже о комфорте. Но Жаворонков стоял на своем: пока он в гражданской авиации начальник, Ту-104 там не бывать. Отзвуки этой яростной борьбы нашли свое отражение и в отчетах о работе Президиума ЦК.

Проблема разрешилась, только когда в 1957 году Жаворонкова спровадили на пенсию, а вместо него назначили Павла Федоровича Жигарева, главного маршала авиации, командовавшего во время войны ВВС Красной Армии.

Насколько я помню, Жигарев тоже не очень уж склонялся к реактивным пассажирским самолетам, и по тем же соображениям. Он, как и Жаворонков, видел в них конкурентов военной авиации, в его понимании более важной и более нужной. Но, в отличие от Жаворонкова, Жигарев с Хрущевым не задирался, взял под козырек и со свойственным ему профессионализмом занялся внедрением Ту-104. И тут же столкнулся с отсутствием в гражданских аэропортах взлетно-посадочных полос нужной протяженности. Они имелись только на военных аэродромах, приспособленных под стратегический бомбардировщик Ту-16. Жигарев доложил отцу, что на переоборудование «его» аэродромов под Ту-104 уйдет несколько лет и потребуются серьезные средства. Отец предложил выход из положения: передать гражданской авиации расположенные неподалеку от больших городов военные аэродромы. Жигарев ужаснулся, на его памяти военные забирали гражданские аэродромы, а вот чтобы наоборот!.. Решение приняли, и теперь никто и не помнит, что Новосибирский, Киевский, Сухумский и многие другие аэропорты ведут свою родословную от баз стратегической бомбардировочной авиации.

Во время перелета Москва – Ташкент, отец еще раз на собственном опыте убедился, что в споре с Жаворонковым прав оказался он, а не прославленный авиационный маршал.

В ташкентском аэропорту Хрущев расстался с Ворошиловым. Отец, в сопровождении местного начальства, уехал в город, а Климент Ефремович улетел на Ил-14 в Алма-Ату, где ему предстояло вручить орден Ленина Казахской республике.

Мероприятия в Ташкенте начались следующим утром. На торжественном заседании в оперном театре имени Алишера Навои Хрущев прикрепил орден Ленина на знамя Узбекистана.

По завершении официальной церемонии отец перешел к делам, утром провел совещание в республиканском ЦК, а вечером в том же оперном театре, где накануне вручались ордена, принимал участие в многочасном совещании работников сельского хозяйства. Затем он посетил текстильный комбинат, обошел цеха, выступил на митинге и на следующий день на Ил-14 вылетел в столицу Киргизии Фрунзе (ныне Бишкек). Местный аэропорт пока Ту-104 не принимал.

Там отец повторил процедуру вручения ордена Ленина республике, поздравил киргизов с наградой, пожелал им новых успехов. На следующее утро провел рабочее совещание с аграриями, а 16 января, после полудня, возвратился в Ташкент. Сразу после прилета отец вручил награды наиболее отличившимся хлопкоробам. Среди них третью звезду Героя Социалистического Труда получил председатель колхоза Хамракул Турсункулов, дородный, со свисающими на подбородок усами узбекский «академик» по части выращивания хлопка, как называл его отец. Турсункулов стал четвертым трижды героем, после Жукова и про-

славленных летчиков Александра Ивановича Покрышкина и Ивана Никитича Кожедуба. Сахарову, Харитону и другим атомщикам еще только предстояло удостоиться своих третьих звезд.

Рано утром 17 января отец на Ту-104 вылетел в Москву, а вечером, по прилете, еще успел выступить в Посольстве Китая на приеме в честь гостившего в СССР Чжоу Эньлая.

Ворошилов возвращаться не торопился, после завершения наградных дел в Алма-Ате он отправился осматривать целину. В январе там мало что можно было увидеть: занесенные снегом бескрайние степи, под сугробами не различишь, распаханы они или нет, редкие домики только еще возводившихся поселков – вот и вся целина. Но Климент Ефремович, привыкший угождать Сталину, хотел сделать приятное отцу.

Тем временем Молотов вручал награды в Воронеже, Брежнев – в Омске, Аристов – в Челябинске, Суслов – в Саратове, Микоян – в Туркмении, Булганин – в Таджикистане. Череда награждений завершилась 2 февраля 1957 года вручением в Кремле ордена Ленина Московской области. В сельском хозяйстве она ничем особо не отличилась, отметили ее за столичность.

В марте отец отправился в ставший уже традиционным предпосевной инспекционный объезд регионов. Перемещаясь вслед за весной с юга на север, он проводил региональные совещания, заслушивал своих «генералов» о готовности к предстоящей битве за урожай, инспектировал колхозные и совхозные поля. 8 марта отец в Краснодаре, 12-го – в Ростове-на-Дону. 30 марта в Кремле собираются руководители нечерноземных областей, 2–4 апреля в Воронеже – черноземных, а 5–8 апреля отец уже в Горьком (Нижегород).