

39.5

У-73



РЯДОМ СО СТАЛИНЫМ



В.П. ЧКАЛОВ

СТАЛИНСКИЙ МАРШРУТ



УДК 94
ББК 63.3
Ч-73

Оформление *Б. Протополова*

Чкалов В. П.

Ч-73 Сталинский маршрут / Валерий Чкалов. – М. : Алгоритм, 2013. – 272 с. – (Рядом со Сталиным).

ISBN 978-5-4438-0265-7

Имя Валерия Чкалова отождествляется с исключительной храбростью, мужеством, любовью к Родине. Пик славы легендарного летчика пришелся на годы, когда у власти в нашей стране находился И.В. Сталин, – Чкалов хорошо его знал, неоднократно встречался с ним.

Именно с «благословения» Сталина Валерий Чкалов совершил свои знаменитые полеты, на борту чкаловского самолета было написано: «Сталинский маршрут». Но Чкалов вкладывал в эти слова более глубокий смысл, связывая с именем Сталина выдающиеся достижения СССР во всех областях жизни.

В книге, представленной вашему вниманию, В.П. Чкалов рассказывает о Сталине, о политике советского правительства и, конечно, о своих перелетах, которые подняли престиж Советского Союза во всем мире. Интересно, что во времена Хрущева выступления, статьи и воспоминания Чкалова находились под запретом и ни разу не публиковались с тех пор.

УДК 94
ББК 63.3

ISBN 978-5-4438-0265-7

© Чкалов В. П., наследники, 2013
© ООО «Издательство «Алгоритм», 2013

ПРЕДИСЛОВИЕ

Валерий Павлович Чкалов родился 20 января (2 февраля) 1904 года в селе Василёво Нижегородской губернии (ныне город Чкаловск) в семье котельщика Василевских казенных мастерских. Мать умерла рано, когда Валерию было 6 лет.

В семь лет Валерий пошел учиться в василевскую начальную школу, затем — в училище. В 1916 году по окончании школы отец направляет его на учебу в Череповецкое техническое училище. В 1918 году училище было закрыто, и Валерию пришлось вернуться домой. Он стал работать подручным у отца, молотобойцем в кузнице, а с началом навигации поступил на работу кочегаром на землечерпалку.

В 1919 году Валерий Чкалов работал кочегаром на пароходе «Баян» на Волге и тогда впервые увидел самолет. После этого он, уволившись с парохода, в том же году ушел служить в Красную Армию. Его направили слесарем-сборщиком самолетов в 4-й Канавинский авиационный парк в Нижнем Новгороде.

В 1921 году Чкалов добился направления на учебу в Егорьевскую военно-теоретическую школу ВВС, после ее окончания в 1922 году направлен на дальнейшую учебу в Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков, окончил ее в 1923 году.

В июне 1924 года военный летчик-истребитель Чкалов был направлен для прохождения службы в Ленинградскую

Краснознаменную истребительную авиаэскадрилью имени П. Н. Нестерова. За время службы в эскадрилье он проявил себя как дерзкий и отважный летчик.

Учитель Чкалова, выдающийся летчик, Герой Советского Союза М. М. Громов отмечал: «Он рвался к делам особенным, необычным; в нем чувствовалась русская удаля и отвага. И это свойство нужно было в нем ценить. Для такого человека нужно было найти такую задачу, поставить перед ним такую цель, которые дали бы ему возможность развернуть во всю ширь свои замечательные способности».

Один раз Валерий Чкалов даже пролетел под мостом Равенства (Троицким) в Ленинграде. Жена Чкалова, Ольга Эразмовна писала: «За этот эксперимент он [Чкалов] отсидел на гауптвахте. В первые годы Великой Отечественной войны я прочитала в газете «Правда» статью, как наш советский летчик Рожнов попал в очень трудное положение. Его нагонял немецкий самолет. Рожнов искал выход. Впереди он увидел железнодорожный мост. Он вспомнил Чкалова и нырнул под мост. Газета пишет: «Это было смело, дерзко и удивительно!» Летчик был спасен. Я прочла эту заметку с большим чувством удовлетворения»...

* * *

В марте 1928 года Чкалов был переведен на службу в 15-ю Брянскую авиационную эскадрилью. В Брянске Чкалов совершил аварию, был обвинен в воздушном лихачестве и многочисленных нарушениях дисциплины. Приговором военного трибунала Белорусского военного округа от 30 октября 1928 года Чкалов был осужден по статье 17 пункт «а» Положения о воинских преступлениях и по статье 193-17 УК РСФСР к одному году лишения свободы, а также был уволен из Красной Армии. Отбывал наказание недолго, по ходатайству Я. И. Алксниса и К. Е. Ворошилова менее чем через месяц наказание было заменено на условное и Чкалов был освобожден из Брянской тюрьмы.

Будучи в запасе, в начале 1929 года Чкалов вернулся в Ленинград и по ноябрь 1930 года работал в Ленинградском Осоавиахиме, где руководил школой планеристов и был летчиком-инструктором.

В ноябре 1930 года Чкалов был восстановлен в воинском звании и направлен на работу в московский Научно-исследовательский институт ВВС РККА.

За два года работы в НИИ он совершил более 800 испытательных полетов, освоив технику пилотирования 30 типов самолетов. 3 декабря 1931 года Чкалов участвовал в испытаниях авиаматки (воздушного авианосца), которая представляла собой тяжелый бомбардировщик, несший на своих крыльях и фюзеляже до пяти самолетов-истребителей.

В 1932 году НИИ ВВС был переведен с Ходынского поля в Москве на аэродром в районе города Щелково Московской области. Перебазирование из обыденного события превратилось в первый в СССР воздушный парад с пролетом над Красной площадью. 45 самолетов летели колонной по три машины в ряд, а во главе шел бомбардировщик ТБ-3 с бортовым номером 311, управляемый экипажем Валерия Чкалова.

С января 1933 года Валерий Чкалов был переведен на работу летчиком-испытателем Московского авиационного завода № 39 имени Менжинского. Совместно со своим старшим товарищем Александром Анисимовым испытывал новейшие самолеты-истребители 1930-х годов И-15 (биплан) и И-16 (моноплан) конструкции Поликарпова. Он также принимал участие в испытаниях тяжелых бомбардировщиков ТБ-1, ТБ-3, большого количества опытных и экспериментальных машин ОКБ Поликарпова. Автор новых фигур высшего пилотажа — восходящего штопора и замедленной бочки.

5 мая 1935 года авиаконструктор Николай Поликарпов и летчик-испытатель Валерий Чкалов за создание лучших самолетов-истребителей были награждены высшей правительственной наградой — орденом Ленина.

Осенью 1935 года летчик Байдуков предложил Чкалову организовать рекордный перелет из СССР в США через Северный полюс и возглавить экипаж самолета. Весной 1936 года Чкалов, Байдуков и Беляков обратились в правительство с предложением провести такой перелет, но Сталин указал другой план маршрута: Москва — Петропавловск-Камчатский, опасаясь повторения неудачной попытки Леваневского (в августе 1935 года полет С. Леваневского, Г. Байдукова и В. Левченко по маршруту Москва — Северный полюс — Сан-Франциско был прерван из-за неисправности).

Перелет экипажа Чкалова из Москвы на Дальний Восток стартовал 20 июля 1936 года и продолжался 56 часов до посадки на песчаной косе острова Удд в Охотском море. Общая протяженность рекордного маршрута составила 9 375 километров.

На борту самолета Чкалова была надпись «Сталинский маршрут», сохраненная и при следующем перелете — через Северный полюс в Америку. Оба чкаловских перелета официально носили это название вплоть до начала «борьбы с культом личности Сталина» и литературных подчисток.

За перелет на Дальний Восток весь экипаж был удостоен звания Героев Советского Союза с вручением ордена Ленина. Об исключительной важности этого перелета для своего времени говорит то, что И. В. Сталин лично приехал 10 августа 1936 года на Щелковский аэродром близ Москвы встречать возвратившийся самолет. С этого момента Чкалов приобрел всенародную известность в СССР.

Валерий Чкалов продолжал добиваться разрешения на совершение перелета в США, и в мае 1937 года разрешение было получено. Старт самолета АНТ-25 состоялся 18 июня. Полет проходил в значительно более сложных условиях, чем предыдущий (отсутствие видимости, обледенение и т. д.), но 20 июня самолет совершил благополучную посадку в

канадском городе Ванкувер. Протяженность перелета составила 8504 километра.

За этот перелет экипаж был награжден орденами Красного Знамени.

12 декабря 1937 года Валерий Чкалов был избран депутатом Совета Национальностей Верховного Совета СССР от Горьковской области и Чувашской АССР. По просьбе жителей Василева их поселок был переименован в Чкаловск.

* * *

В.П. Чкалов погиб 15 декабря 1938 год при проведении испытательного полета на новом истребителе И-180 на Центральном аэродроме.

13 декабря Поликарпов представил программу испытаний И-180: полетное задание предписывало совершить пробный полет по кругу в течение 10 — 15 минут без уборки шасси; затем после тщательного осмотра всей машины осуществить ознакомительный полет и 1 — 2 полета по 30 — 60 минут; наконец полет с убранными шасси до высоты 7 000 метров. Валерий Чкалов должен был совершить только первый полет, после чего машина переходила в руки другого летчика — С. П. Супруна.

По воспоминаниям Д. Л. Томашевича, в этот день температура воздуха была около минус 25 °С. Поликарпов отговаривал Чкалова вылетать, но тот не согласился.

При заходе самолета на посадку двигатель М-88 остановился. Чкалов, как отмечено было в Акте комиссии по расследованию причин аварии, «до последнего момента управлял самолетом и пытался сесть и сел вне площадки, занятой жилыми домами». Но при посадке самолет зацепил за провода и столб, а летчик ударился головой об оказавшуюся на месте падения металлическую арматуру. Через два часа он скончался в Боткинской больнице от полученной травмы.

Похоронили Валерия Чкалова в Москве, урна с его прахом установлена в Кремлевской стене.

За последние годы появились публикации, заметно принижающие образ великого летчика. Мало того, что самого Чкалова представляют обыкновенным хулиганом и любителем выпивки, некоторые «историки» утверждают, что гибель Чкалова была организована НКВД по заданию И. В. Сталина — Сталин якобы не мог простить Чкалову его высокой популярности в народе и вольности суждений. Со страниц определенных изданий не сходит и версия о том, что виновником гибели прославленного летчика был Л. П. Берия, который будто бы не мог простить Валерию Чкалову приглашения от Сталина занять пост наркома внутренних дел.

Нечего говорить, что подобные обвинения в адрес И. В. Сталина и Л. П. Берия лживые. Сталин любил и уважал Валерия Чкалова, называя его «самородком, которых мало»; в свою очередь, Чкалов боготворил И. В. Сталина, не без основания связывая с ним выдающиеся достижения Советского Союза не только в авиации, но и во всех областях государственной жизни. Кроме того, нельзя забывать, что Чкалов был для всего мира олицетворением советской страны, символом ее подвигов и свершений — таким же, каким позже был Юрий Гагарин. Известно, что И. В. Сталин тяжело переживал гибель Чкалова — он принял участие в его похоронах и нес на плече урну с прахом летчика-героя.

Что касается второго обвинения — версии о гибели Валерия Чкалова в результате «мести Лаврентия Берия» за едва не состоявшееся, якобы, назначение Чкалова на пост наркома внутренних дел, — то «историки», выдвигающие это обвинение, идут по пути, который был проложен еще Никитой Хрущевым. Демонизация образа Л. П. Берия — это в духе Хрущева и его подручных, объявивших Берия ищадьем ада, способным на любое злодейство.

Впрочем, абсурдно само предположение о возможности назначения В. П. Чкалова наркомом внутренних дел —

оно не подтверждается ничем, кроме слухов и сплетен. При Сталине люди выдвигались на высокие должности строго в соответствии с успешным опытом работы в данной отрасли: не было случаев, чтобы руководитель высокого уровня пришел со стороны, не зная толком специфику работы своего ведомства. Такие назначения случаются в современной России, но в сталинскую эпоху это было невозможно.

Цель подобных измышлений ясна — оболгать и опорочить И. В. Сталина, вбить клин в памяти потомков между Сталиным и такими общепризнанными героями его времени, как Валерий Чкалов. Обращение к подлинным документам эпохи помогает развеять эту ложь.

Валерий Чкалов

СТАЛИНСКИЙ МАРШРУТ

*(из книг В.П. Чкалова «Моя жизнь принадлежит Родине»
и «Наш трансполярный рейс»)*

ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ

Арктика издавна манила человека своей неизведанностью. Долгое время никто не знал, что делается там, вдали от берегов. Длинная полярная ночь, холод, торосистые льды с многочисленными трещинами и разводьями, снегопады, метели и нескончаемые туманы служили непреодолимыми препятствиями для ее изучения, несмотря на то, что по берегам Северного Ледовитого океана расположено несколько государств, в том числе и таких, которые претендовали на господство над морями.

Еще во времена Ивана Грозного русские люди пытались проникнуть на Север, но научные знания и техника тех времен не всегда позволяли достигнуть положительных результатов.

Начиная с XVII века, у берегов Северного Ледовитого океана плавали корабли самых различных государств, в том числе и корабли России. Замечательным был дрейф судна «Св. Анна» русской экспедиции Брусилова в 1912 г. Это была первая попытка пройти морем из Атлантического океана в Тихий. Экспедиция кончилась трагически. Шхуна в Карском море была затерта льдом и дрейфовала вместе с ним по направлению к Северу; через два года, т. е. зимой 1914 г., «Св. Анна» оказалась северо-восточнее Земли Франца-Иосифа. Запасы продовольствия приходили к концу, и тогда команда решила покинуть судно, чтобы пробраться к

Земле Франца-Иосифа. Но из 24 человек, участников экспедиции, до мыса Флора дошло только двое: штурман Альбанов и матрос Конрад. У мыса Флора их спасла другая русская экспедиция, шедшая для исследования Земли Франца-Иосифа на судне «Св. Фока» под командованием Г. Седова.

Экспедиция Седова, плохо организованная царским правительством, также не обошлась без жертв. Во время труднейших санных и пеших переходов по островам Земли Франца-Иосифа один из отважнейших русских исследователей Седов заболел и умер. Все же работы экспедиции Седова были весьма продуктивны. Ее участники всесторонне исследовали острова Гуккера.

Чсть открытия и изучения Северной Земли принадлежит исключительно русским исследователям. В 1913 г. русская экспедиция под руководством Вилькицкого на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач», пройдя море Лаптевых, открыла острова, расположенные к северу от мыса Челюскин. Эти острова они и назвали Северной Землей.

Но даже и в XX веке, когда всевозможных экспедиций в Арктику было организовано особенно много, изучение Севера до последнего времени носило чисто случайный характер. Ни одно государство мира не имело ни средств, ни большого желания организовать планомерное, длительное, действительно научное изучение Севера и его богатств.

Ряд государств объявили «своими» пространства Арктики в пределах пограничных меридианов вплоть до Северного полюса. Но одно дело объявить «своими», а другое — изучить их и освоить; этого не в состоянии было сделать ни одно капиталистическое государство.

Лишь наша партия и правительство сразу же поняли и оценили все значение освоения Арктики и занялись ее длительным и планомерным изучением.

* * *

Первое место в завоевании Арктики прочно занял Советский Союз. Он властвует над водами, землями и воздухом высоких широт, потому что только он обладает и техни-

ческими средствами, и героическими кадрами. Характерной и самой поразительной чертой всей научно-исследовательской деятельности советских полярников в Арктике является упорное и планомерное проведение в жизнь в исключительно короткий срок таких мероприятий, которые занимали умы передовых ученых и путешественников в течение многих десятилетий и даже столетий.

Достаточно вспомнить хотя бы экспедицию советских ученых на Северную Землю. Эта экспедиция в составе четырех человек провела на Северной Земле два года. Работы экспедиции были чрезвычайно плодотворны, и теперь Северную Землю можно считать хорошо исследованной и очертания ее островов надежно нанесенными на карту...

Землю Франца-Иосифа исследовал целый ряд экспедиций, и после полетов советских летчиков этот архипелаг можно считать вполне изученным...

Изучение Арктики советскими экспедициями привело к мысли о полной возможности прохода морских судов вдоль нашего северного побережья, и тогда наше правительство организовало Управление Северного морского пути во главе с академиком О. Ю. Шмидтом; задачей этого управления была организация морского транспорта из устьев рек Лены и Енисея в Атлантический и Тихий океаны. Под руководством замечательного полярника О. Ю. Шмидта освоение Арктики пошло быстрыми шагами...

Сейчас западная часть Баренцова моря в летнее время вполне доступна для советских судов. По нему плавают советские ледоколы и пароходы.

Нередки случаи, когда ледокольные пароходы успевают совершить за лето два рейса: из Архангельска до Земли Франца-Иосифа и обратно...

Шаг за шагом, этап за этапом советская исследовательская мысль двигалась вперед по пути освоения беспредельных арктических морей, научного и экономического обслуживания огромной территории суши — свыше 5 миллионов квадратных километров.

За эти годы выросли замечательные кадры первоклассных ученых, героев-летчиков, выдающихся моряков, могучая армия советских людей, готовых отдать все свои силы на дело социалистической стройки в нашей Арктике.

РАЗГОВОР СО СТАЛИНЫМ

...Июнь 1936 г. В Центральном Комитете ВКП(б) шло очередное заседание. Дождавшись перерыва, мы подошли к Серго Орджоникидзе и напомнили ему о своей просьбе разрешить полет к Северному полюсу. Товарищ Орджоникидзе был в курсе наших работ, но он требовал самой тщательной проверки готовности самолета и экипажа.

Когда мы вновь обратились к нему с просьбой выяснить судьбу нашего проекта, Серго, рассмеявшись, сказал:

— Не сидится вам... А машину вы хорошо проверили? Ну, ладно. Я вас с товарищем Сталиным сведу. Что он скажет...

Нарком ушел, чтобы побеседовать с товарищем Сталиным. Взволнованные, мы ожидали его возвращения. В комнату вошел товарищ Сталин. Поздоровавшись с нами и пожав нам руки, он спросил:

— В чем дело? Чего вы хотите, товарищ Чкалов?

— Просим вашего разрешения, Иосиф Виссарионович, совершить полет к Северному полюсу.

В этот момент к нашей группе подошли тт. Молотов, Ворошилов и Каганович, которым т. Орджоникидзе сообщил о нашем проекте.

На минуту воцарилось молчание. Несколько смущенные встречей с вождем народа, мы ждали его ответа. Разрешит ли товарищ Сталин полет на полюс? Доверит ли он нам эту ответственную и почетную задачу? А вдруг он откажет?

Товарищ Сталин сказал:

— Зачем лететь обязательно на Северный полюс? Летчикам все кажется нестрашным — рисковать привыкли. Зачем рисковать без надобности?

...Не рисковать напрасно! Это мудрое предостережение товарища Сталина, в котором еще раз сказались его любовь

к летчикам, его забота о людях, его сердечность, мы никогда не забудем.

Иосиф Виссарионович показал нам на карте другой путь: Москва — Петропавловск-на-Камчатке. Об этой трассе мы никогда не думали. Предложение товарища Сталина было не только неожиданным, но и очень заманчивым. Путь от Москвы до Петропавловска-на-Камчатке сулил много новизны. Надо было лететь над пространством, не облетанным еще ни одним пилотом. Надо было проложить великую трассу, соединяющую сердце страны — Москву с ее дальневосточными границами.

Мы немедленно приняли этот маршрут, назвав его «Сталинским маршрутом». Эти два слова мы написали на фюзеляже самолета, завоевавшего гордую славу нашей авиационной технике...

Когда были закончены основные подготовительные работы и оставалось только назначить день отлета, Байдуков, Беляков и я были приглашены в Кремль. Здесь состоялась наша вторая встреча с товарищем Сталиным. В кабинете, кроме товарища Сталина, были тт. Молотов и Орджоникидзе.

Мы вошли в кабинет и поздоровались с присутствовавшими. Товарищ Сталин сказал:

— Докладывайте, товарищ Чкалов.

Мы повесили карту, и я стал подробно рассказывать о предстоящем полете. На карту уже была нанесена трасса перелета.

Наш проект был одобрен. Когда закончилась беседа, товарищ Сталин, прощаясь с нами, шутливо спросил, указывая на сердце:

— Ну, говорите по совести, как у вас там, все в порядке, нет ли у вас там червяка сомнения?

— Нет, товарищ Сталин. Мы спокойны, мы готовы к старту.

Тогда тепло и дружески пожав нам руки, товарищ Сталин сказал:

— Ну, хорошо. Пусть будет по-вашему.

Путевка на полет была дана.

Маршрут нашего полета пролегал в значительной своей части над мало исследованными местностями и почти на всем протяжении не располагает более или менее благоприятными для посадки участками. Придавая огромное значение вопросам правильной ориентировки в таком полете, мы уделили исключительное внимание изучению маршрута. Необходимо было также заранее проверить работу нашей радиостанции, определить радиус ее действия, установить точки, с которыми мы на любом участке нашего пути сможем поддерживать непрерывную связь.

Попутно мы проводили систематические тренировочные полеты. Я, второй пилот Байдуков и штурман Беляков проводили самые разнообразные полеты: вслепую, с полной нагрузкой, в разных метеорологических и прочих условиях. Нам надо было изучить до конца машину, испытать все стороны мотор, подготовить самих себя к предстоящему полету.

Мы твердо помнили, что, отправляясь в столь продолжительный беспосадочный полет, надо все предусмотреть, надо все тщательно изучить и проверить. Торопиться в таких случаях нельзя. Трудности предстоящего полета и высокое доверие, которое оказано было нам, получившим разрешение на полет, обязывали нас к максимальной осторожности, выдержке, к дисциплинированности как в подготовке к полету, так и в проведении его.

Во время тренировочных полетов мы хорошо изучили нашу краснокрылую птицу. Самолет советской конструкции и советский мотор М-34 своей безукоризненной работой вселяли в нас твердое убеждение в успехе задуманного нами дела.

Личная наша тренировка заключалась в продолжительных полетах с пребыванием в воздухе от 8 до 11 часов. Мы приучали себя к длительным полетам, во время которых тренировались, производя всевозможные наблюдения, расчеты и т. д.

Наиболее трудным участком маршрута явится для нас первый участок — Москва — остров Виктория. Здесь самолет будет идти с большой нагрузкой и на небольшой высоте. Дальше мы сумеем взять большую высоту и в случае, если встретим туманы или низкую облачность, будет возможность обойти их на большой высоте. Мы берем с собой кислородные приборы, рассчитывая, что нам придется известную часть маршрута пройти на высоте более 4000 — 5000 метров.

Очень серьезным участком является также отрезок пути от бухты Тикси до Петропавловска-на-Камчатке.

Что решает успех нашего полета? На первом месте надо поставить, конечно, материальную часть и, в особенности, мотор самолета. Безотказная работа мотора — вот первая гарантия успеха. Решающее значение будет иметь также и метеорологическая обстановка, в которой протекает полет. Наш маршрут проходит над такими местностями, где рассчитывать на особо благоприятные метеорологические условия не приходится.

И, наконец, одно из самых главных условий успеха — выдержка экипажа...

Вылетая в беспосадочный арктический полет, мы провозглашаем:

— За доблесть нашей Родины! За дело Сталина!

НАШ ПОЛЕТ

Итак, мы вылетаем на Крайний Север, с тем чтобы спустя трое суток опуститься на Дальнем Востоке — в Чите. Перед нами путь протяжением свыше 10 000 километров. Мы летим по маршруту: Москва — Баренцево море — Земля Франца-Иосифа — мыс Челюскин — Петропавловск-на-Камчатке — Николаевск-на-Амуре — Рухлово — Чита.

Почему мы избрали северный путь к Камчатке? Ведь можно бы лететь на прямую, пересекая всю страну, либо вдоль Сибирской железнодорожной магистрали? На выбор северного маршрута нас толкнули прежде всего конструктивные особенности самолета. Машина рассчитана на ра-

боту в северных условиях. Ее радиатор и вся система охлаждения сконструированы специально для полетов при низкой температуре. Эти ее особенности наиболее проявляются в первой части полета, когда машина летит с полной нагрузкой.

Во-вторых, северный маршрут много интереснее для экипажа, чем более южный, причем по длине он почти не превышает южного пути (а по сравнению с полетом вдоль железной дороги даже короче на 200 километров). Вопреки распространенному мнению он не так уж безлюден. На Севере много зимовок, радиостанций, даже радиомаяки. Разумеется, нам придется преодолеть и значительные ненаселенные пространства, но зато тем интереснее будут итоги перелета.

...Исключительный интерес для нас представляет и сама трасса перелета. Отдельные этапы предстоящего нам пути уже посещались отважными советскими пилотами. Над Землей Франца-Иосифа летал Герой Советского Союза Водопьянов; над Северной Землей — полярный пилот Алексеев; восточное побережье Ледовитого океана известно по блестящим полетам Героев Советского Союза Леваневского, Молокова, Слепнева, Ляпидевского, Каманина, Доронина и других полярных летчиков; в низовьях реки Лены летали Галышев, Неронен, Кальвиц. Охотское море пересекалось Ивановым и Святогоровым. Но еще никому не приходилось пролетать весь этот гигантский путь целиком.

Мы летим в начале полярного лета. Значительная часть нашего пути пролегает над огромными пространствами северных морей: Баренцева, Карского, Лаптевых. По этим морям в ближайшие недели пойдут десятки судов Северного морского пути. Мы будем рады, если наши данные о состоянии льдов на этих участках помогут в арктической навигации 1936 г.

Наш самолет пойдет над малоисследованными, безлюдными районами Якутского Севера. Мы постараемся уточнить рельеф этой горной страны и, в частности, выяснить конфигурацию хребта Черского, открытого проф. С. Обручевым несколько лет назад.

АНТ-25 в течение трех суток пройдет над полями, горами, морями и реками советской страны в пределах от 38 до 158 градусов восточной долготы и от 48 до 80 градусов северной широты. Естественно, что такой перелет даст очень много для практической проверки методов и средств воздушной навигации. Здесь мы имеем в виду астрономическую ориентировку и ориентировку по радио, пользование «солнечным указателем курса», гиромагнитным компасом и т. д. Мы проверим в полете, насколько правилен график ведения самолета, определим дальность двусторонней связи, выясним поведение всех механизмов сложной машины в различных условиях.

С нашей точки зрения не менее интересно будет установить влияние длительного беспосадочного полета на экипаж, чередующий работу по вахтам. Это тем более заслуживает внимания, потому что полет будет происходить большей частью на высоте свыше 3000 метров.

Мы отправляемся в перелет с твердой уверенностью в успехе задуманного дела. Мы уверены в себе. Мы уверены в самолете и моторе, созданных советскими конструкторами и рабочими. В нас крепка воля к победе... Мы пойдем прокладывать новый воздушный путь, демонстрирующий мощь советской страны и возможности нашей авиации.

Мы летим, полные бодрости, решимости и уверенности в победе. Мы будем пролетать над великой и необъятной Родиной нашей, в которой и жизнь хороша, и жить хорошо!

Волю нашей страны мы увозим в своих сердцах, несгибаемую, стальную волю большевиков.

Где бы мы ни были — над материком, Арктикой, морями, — всегда и всюду мы будем чувствовать ласковую руку Родины, сынами которой мы являемся.

* * *

...Последние минуты перед стартом на подмосковном аэродроме. Все готово. Мы в кабине, мотор гудит. Инженер Стоман, самоотверженно и блестяще подготовивший само-

лет к перелету, поднял руку: можно лететь! Я закрылся в самолете. Оборачиваюсь, знаками спрашиваю Байдукова и Белякова: «Все ли готово?» — «Все».

Даю газ, машина начинает скользить со стартовой горки. Вот она несется по бетонной дорожке. Группа провожающих стоит посредине двухкилометровой дорожки. Машина набирает скорость и проносится мимо них. Я приветственно поднял руку и вижу, как они машут мне в ответ. Но никто из провожающих не угадал точки взлета, и лишь один Туполев встал как раз в том месте, где машина должна была оторваться от земли. Он точно высчитал этот пункт. Я увидел Туполева и помахал ему рукой.

Сделав небольшой разворот, мы взяли курс на север. Первые часы самолет вел я. Управляю машиной и говорю Белякову:

— Спи, береги силы!

Но какой же может быть сон в начале такого перелета! Возбуждение при взлете не дает сомкнуть глаза моим друзьям.

Погода до Череповца была ясной, точно такой, как ее предсказал перед стартом военный инженер 2-го ранга Альтовский. За Череповцом появилась облачность, и мы пошли выше облаков. С продвижением на север облачность становилась все выше, и самолет все время набирал высоту. До Баренцева моря мы шли около девяти часов.

И вот мы над морем. В просветы между облаками виден мелкий битый лед. Высота полета растет: 3000 метров, затем 3500. Идем по-прежнему над облаками. За рулем сидит уже Байдуков. Я отдыхаю. Сознание подсказывает — надо уснуть. Стараюсь, но сна нет.

Проходит еще несколько часов. Надо сменять Байдукова, а я, кажется, так и не смог уснуть. Сменяю его перед островом Виктория. Приказываю:

— Нужно спать, Байдуков!

Веду самолет по-прежнему на север. Через некоторое время штурман Беляков дает мне изменение курса: надо поворачивать на Землю Франца-Иосифа. Мы летим уже 17

часов. Неожиданно облака раскрываются, и под самолетом я вижу землю. Кричу товарищам:

— Наблюдайте! Земля Франца-Иосифа видна!

Делаем снимки. Величественная красота Земли Франца-Иосифа поразила нас. Почти физически ощущаешь безмолвие, величие Арктики. Долго смотрели на Землю, пока она не скрылась в тумане.

Далее — путь на Северную Землю. Не долетая до нее, я передал управление Байдукову. Решил отдохнуть. Лег на масляный бак, накрылся спальным меховым мешком и старался уснуть. Было холодно. Уснуть так и не смог, находился в состоянии дремоты.

Очнувшись, осмотрел окружающую обстановку. Шел дождь, небо было закрыто облаками. Облака находились над нами и под нами. Мы летели вслепую по приборам. Прекрасный летчик Байдуков великолепно справлялся со слепым полетом, уверенно вел машину.

Ранним утром 21 июля достигли Северной Земли. Шли все время под 80 град. северной широты. Окно в облаках позволило рассмотреть очертания какого-то острова. В этом месте повернули на материк, взяв курс на Нордвик — бухта Тикси. В очень тяжелых метеорологических условиях, пробиваясь сквозь сплошные облака, борясь с циклоном, вышли в Латангский залив.

Отсюда мы взяли курс на реку Оленек, добрались до нее и пролетели до Лены. По Лене повернули к бухте Тикси. Не доходя до бухты 15 — 20 километров, взяли курс на Петропавловск-на-Камчатке, через хребты Якутии.

Летели мы на высоте 4000—4700 метров. Наступило кислородное голодание. Дышать на этой высоте было трудно. Но масок мы не надевали, так как имеющийся у нас запас кислорода был рассчитан всего на 6 часов полета. Мы берегли его для перелета из Петропавловска на материк через Охотское море.

Охотское море, вечно покрытое туманом и облаками, представляло на нашем пути самый неблагоприятный уча-

сток. Мы это предвидели и намеревались пересечь его на высоте 6000 метров. Там кислород был необходим, а здесь можно было как-нибудь перетерпеть.

* * *

Находясь над горами Северной Якутии, экипаж получил радиограмму руководителей партии и правительства:

«Самолет АНТ-25.
Чкалову, Байдукову, Белякову.

Вся страна следит за вашим полетом. Ваша победа будет победой советской страны. Желаем вам успеха. Крепко жмем ваши руки.

Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Димитров».

...Якутию мы перелетели на высоте, доходившей до 4 700 метров. Шли над вершинами гор, представляющих бесконечную цепь скалистых пиков. Их вершины были освещены солнцем. Вышли мы в северной части Охотского моря и прямо через него взяли курс на Петропавловск-на-Камчатке.

Море было закрыто низкими облаками, и только на подступах к Камчатке облачная пелена как-то прорвалась, и мы увидели на морской поверхности четыре корабля. По нашим предположениям, они были посланы в море на всякий случай для оказания нам помощи, если понадобится.

Долетев до Петропавловска, мы сбросили вымпел с запиской. Город был закрыт облаками. Лишь в самый последний момент он открылся нам из-за облаков, и нам удалось его сфотографировать с высоты 4000 метров. Находясь над Петропавловском, мы дали радиограмму товарищам Сталину, Молотову, Орджоникидзе, Ворошилову и Кагановичу и пошли наперерез через Камчатку и Охотское море к Николаевску-на-Амуре.

Над Охотским морем все время летели выше облаков, моря так ни разу и не увидели. Подлетая к Сахалину, снизились и пошли под облаками. Дождь, туман.

Отвратительная погода сопровождала нас и в Татарском проливе. Мы шли на высоте 20 метров. Дождь заливал нас. Через передние стекла не было ничего видно.

Взглянул на часы. Мы уже летим около 56 часов. Чувствуется усталость. Сказываются и результаты кислородного голодания над Якутией.

Открываю бортовые стекла. Видимость улучшилась в стороны, но впереди по-прежнему ничего не видно.

Говорю экипажу:

— Надо идти снова на высоту.

Набираю 2500 метров. На этой высоте начинается тряска мотора и тряска самолета. Самолет обледеневаает. Снова иду к земле. Выныриваю из облаков в 15 метрах от воды. Быстро определяемся. Мы находимся в районе острова Лангр.

Смеркается. На земле едва различимы предметы. В связи с создавшейся обстановкой и в соответствии с распоряжением тов. Орджоникидзе решил пойти на посадку. Осматриваюсь. На острове Лангр нет площадки для посадки. Рядом увидел узкую полосу земли, которая оказалась островом Удд. Уже в сгустившихся сумерках обнаружил возможность посадить машину на этот островок.

Отдал приказание выпустить шасси. В самый последний момент передо мной открылся овраг с водой. Я успел дать газ, перетянул машину через овраг и сел на отмель, покрытую морской галькой.

Машина цела. Вот и все...

В тот же день, 22 июля 1936 г., на острове Удд наш экипаж получил из Москвы приветствие руководителей партии и правительства. Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановил присвоить всему нашему экипажу звания Героев Советского Союза.

В ответ на это я отправил товарищу Сталину от имени экипажа следующую телеграмму:

«Москва, Кремль, Сталину.

Дорогой товарищ Сталин! Экипаж самолета благодарит Вас и правительство за высокую награду. Вылетая из Моск-

вы, назвал маршрут Вашим именем: «Сталинский маршрут». Экипаж бодрый и готов к дальнейшему полету. Вылет Москву сообщим из Хабаровска.

Чкалов».

Мы выполнили задание Сталина, потому что в мысли о нем мы черпали волю и силы для перелета. Мы летели не для личной славы. И я, и Байдуков, и Беляков являемся частью единого 170-миллионного коллектива великой страны. Мы выполнили желание народа Советского Союза проложить Северный воздушный путь. Мы горды тем, что оправдали надежды своей Родины...

ВОЗВРАЩЕНИЕ В МОСКВУ

Нельзя описать, с каким сердечным волнением мы подлетали к Москве.

Мы знали, что нас будут встречать на Щелковском аэродроме. Но то, что мы увидели, когда вышли из машины, превзошло наши ожидания и тронуло, взволновало нас с такой же силой, как и телеграмма вождей партии, полученная на острове.

Мы увидели на аэродроме товарища Сталина, который не только наметил нам маршрут и вдохновил нас на победу, но и проявил по отношению к нам в дни подготовки и в дни самого перелета такое внимание, такую заботу, какую проявляет любимый отец к своим детям.

Когда я увидел товарища Сталина, я крикнул экипажу:
— Вылезайте, товарищ Сталин нас встречает!

И вот, ведь речи произносил, в полетах сколько опасностей видел, а коротенький, сухой рапорт сказать не смог до конца, в горле запершило...

Товарищ Сталин, улыбаясь, обнял меня. Так же встретили меня и народный комиссар обороны тов. Ворошилов, и наркомтяжпром тов. Орджоникидзе.

Потом Иосиф Виссарионович расспрашивал нас о том, как мы себя чувствуем, как прошел последний этап, и в заключение сказал, что нам надо отдохнуть, так как мы устали. Но до отдыха ли было нам? Сколько дружеских лиц вокруг, сколько рук, которые хочется пожать! Сколько близких друзей, товарищей, с которыми хочется поговорить, обнять их, чтобы еще сильнее почувствовать себя в родной семье, почувствовать себя дома. Более счастливого чувства, чем это, по-моему, нет!..

А 13 августа 1936 г., когда на нашу долю выпала величайшая честь быть принятыми в Кремле руководителями партии и правительства, товарищ Сталин с присущим ему исчерпывающим лаконизмом определил качества, характеризующие Героя Советского Союза. «...Смелость и отвага, — говорил товарищ Сталин, — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это умение. Смелость, говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Эти слова товарища Сталина будут путеводной звездой во всей нашей дальнейшей работе. Бесконечно совершенствовать свое умение водить самолеты в самых трудных условиях, обогащаться все новыми и новыми знаниями буквально во всех областях техники, связанных с авиацией, — без этого мы не мыслим себе сохранения той любви и уважения, которыми нас за последнее время окружила вся страна. Без этого мы не мыслим себе возможности во что бы то ни стало добиться еще лучших достижений, чем те, которых мы добились в своем перелете...

Перед советской авиацией открыты необъятные горизонты завтрашнего дня, когда гордые соколы нашей страны, наши летчики, малые и большие — «неизвестно, кто малый, кто большой, это будет доказано на деле» (слова товарища Сталина, сказанные во время приема в Кремле), — совершат новые героические подвиги. И мы трое готовимся к этому великому соревнованию за честь приносить своей Родине новые победы.

НА ДАЧЕ У СТАЛИНА И В КРЕМЛЕ

После перелета на остров Удд нам было предложено отдохнуть, и мы поехали на курорт. Принимали ванны, купались, сражались на теннисных кортах, на бильярде. Беляков изучал французский язык. Отдыхали втроем: я, Байдуков и Беляков. С нами отдыхали и наши жены.

В это лето выпало нам новое счастье. Неожиданно для нас мы с семьями были приглашены в гости к Сталину. Это необычайно нас взволновало.

Несколько минут мы сидели молча. Но затем побрились, переоделись и с нетерпением поглядывали на часы. Когда настало время ехать к товарищу Сталину, мы вновь стали волноваться.

...Товарищ Сталин жил на даче, окруженной фруктовым садом. Он встретил нас у парадного входа. Здесь же стоял т. Жданов. Внимательно оглядев каждого из нас (поднабрались ли сил на курорте?), товарищ Сталин пригласил нас всех в сад. Много интересного узнали мы в этот день. Товарищ Сталин оказался большим знатоком садоводства.

Осмотрев сад, мы пошли на веранду. Беседа стала еще оживленнее. С огромным вниманием слушали мы каждое слово вождя народа. Товарищ Сталин говорил, например, о том, как мало работают у нас над проблемой электрооборудования самолетов, указывая, что в этом виноват, пожалуй, также и летный состав, который мало следит за своим здоровьем. Речь зашла о парашютах, и товарищ Сталин сказал:

— Нехорошо, что еще не все летчики пользуются парашютом при аварийных положениях. Лучше построить тысячи новых самолетов, чем губить летчика. Человек — это самое дорогое.

Затем зашел разговор о метеорологии. Оказалось, что т. Жданов когда-то очень интересовался этой наукой. Во время нашего перелета он внимательно следил за изменениями метеорологической обстановки.

Весело и непринужденно прошел обед. Гостей было много. Товарищ Сталин был внимателен к каждому из нас, предлагал чувствовать себя как дома.

Мы и здесь не удержались от того, чтобы снова не заговорить о полете на полюс. Иосиф Виссарионович терпеливо выслушал наши доводы и сказал, что мы еще не достаточно изучили материалы, что в нашем распоряжении пока мало ясных метеорологических и других научных данных. Он снова предупредил, что в таком деле излишняя поспешность может только все испортить. Одной уверенности в себе и надежды на машину недостаточно. С этим делом нельзя рисковать, нужно делать все без «авось», наверняка.

В этот день нам выпало большое счастье выслушать рассказ товарища Сталина о годах, проведенных им в царском подполье, в ссылке.

После обеда завели патефон, танцевали, пели...

* * *

Мы вновь в Москве. Снова сидим над картами, обсуждаем трассу предстоящего полета. Мысль о полете на Северный полюс не исчезла, она волнует нас. Но на этот раз мы решаемся предложить вариант более сложный: Москва — Северный полюс — Северная Америка. Написали заявление. По возвращении с Парижской авиационной выставки с нетерпением ждали ответа.

В эти дни я почти все время сидел дома, ожидая звонка из Кремля. Решил, наконец, уехать за город на охоту и, вернувшись, с огорчением узнал, что как раз в этот день мне звонили.

— Ну, теперь я не уйду из дома.

А звонка все не было. Мы начали нервничать, волноваться.

Возникли споры: одобряют или не одобряют наш проект.

Шли дни... Положил конец этому томительному ожиданию всегда спокойный и уравновешенный Беляков.

— Вы как хотите, товарищи, — сказал он, — а я принимаюсь за работу.

Это было мудрое решение. Занявшись полетами и своим любимым штурманским делом, Беляков перестал волноваться. Его примеру последовал Байдуков, занявшийся испытанием самолета. Возобновил текущие работы и я, облетывая новые машины.

Однажды я решил сам позвонить в Кремль. Меня попросили подождать несколько дней. В середине января, наконец, раздался долгожданный звонок. Нам сообщили, что утвержден план полета. Сколько было радости! Мы моментально поехали в ЦАГИ, где закипела работа. Шла проверка самолета и оборудования. И вдруг сообщение: утвердили не наш полет, а полет Водопьянова на Северный полюс. На первых порах мы не сразу поняли всю мудрость сталинского решения — разрешить раньше полет Водопьянова на Северный полюс, а потом наш. Между тем это было единственным правильным решением: высаженная на полюсе группа зимовщиков могла обеспечить нам передачу сводок о погоде.

Но как быть, — разрешения нет, а работы по подготовке к полету начались. Прекращать работы или нет? Решили не прекращать, но вести их «втайне»... В марте самолет был готов. В конце этого же месяца полярная экспедиция О. Ю. Шмидта вылетела на остров Рудольфа. Никто из друзей не знал о наших «тайных» работах. Журналисты не проводали о них. Когда нас допекали расспросами, мы говорили:

— Да что вы, товарищи, мы ни к каким полетам не готовимся. Просто проводим очередной ремонт машины.

Молнией облетело весь мир сообщение о блестящей высадке советского десанта на Северный полюс. Долго я крепился, наконец, не выдержал и позвонил т. Молотову. Я решил попросить его сообщить, каково мнение товарища Сталина о нашем предложении лететь в Северную Америку.

— Здравствуй, товарищ Молотов!

— Приветствую. Что скажете хорошего?

— Я, товарищ Молотов, хочу напомнить о нашем ходатайстве лететь через Северный полюс.

— Что, загорелись?

— Мы давно уже загорелись. Машина у нас готова. Все готово.

— Как все готово? Ведь разрешения нет.

— А мы на всякий случай...

Товарищ Молотов рассмеялся и сказал:

— Хорошо, товарищ Чкалов. Сейчас можно и через полюс. На днях обсудим ваш вопрос.

И когда я положил трубку на рычаг, я почувствовал такой прилив радости, такую бурю восторга, что хотелось прыгать, петь и кричать. Незачем рассказывать, что переживали мы втроем в эти дни. Дни казались годами. Но ждать пришлось недолго.

25 мая 1937 г. мне позвонили и сообщили, что вечером я и Байдуков (Белякова не было в Москве) приглашены в Кремль для доклада правительству о плане нашего перелета.

Мы так спешили на прием, что позабыли получить пропуска, и вспомнили о них только в воротах Кремля. Остановили машину в раздумье. Как быть, ехать ли за пропусками? Подошел дежурный, взглянул на нас и, улыбнувшись, сказал:

— Пропусков не надо. Вас ждут, товарищи...

* * *

Мы сидели за большим столом. За дверью послышались шаги и голоса. В зал вошли товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов и Каганович. Мы встаем и пожимаем всем руки. Товарищ Сталин встречает нас как своих друзей. Он улыбается. Мы сразу чувствуем себя спокойными среди старших товарищей.

— Что, опять земли не хватает? Опять собираетесь лететь?

— Да, товарищ Сталин, — говорю я. — Время подходит, пришли просить разрешения правительства о перелете через Северный полюс.

Слово предоставляется Леваневскому. Он рассказывает о впечатлениях от недавней поездки в Америку, сообща-

ет об американских самолетах. И здесь я был вновь поражен огромной осведомленностью товарища Сталина даже в узко-технических авиационных проблемах.

Свое выступление я начал с характеристики нашего самолета, указав, что именно на этом самолете, по нашему мнению, необходимо совершить полет через полюс в Северную Америку. Я напомнил, что свой предыдущий полет мы прервали только из-за метеорологических условий, а в баках машины имелась тогда еще тонна бензина.

Много беспокойства доставил я Байдукову, когда проговорился о «тайных» работах. Дело в том, что, позабыв об уговоре, я рассказал, что все подготовительные работы уже сделаны. Байдуков даже изменился в лице, но раздался голос товарища Сталина:

— Продолжайте, товарищ Чкалов.

Когда я кончил, то на устах товарища Сталина и всех собравшихся была улыбка. «Не поспешили ли мы с подготовкой? — тревожно подумал я. — Ведь постановления правительства не было». Взглянул на Байдукова — в глазах у него та же тревога.

— Так, значит, как обстоит у них дело с машиной? — спросил товарищ Сталин.

— Она давно готова, товарищ Сталин. Вы ведь слышали.

— Да, слышал, — рассмеялся товарищ Сталин. — Впрочем, я об этом знал ранее.

На душе отлегло. Значит, товарищ Сталин знал обо всей нашей подготовительной работе. Занятый важнейшими государственными делами, он не забывал о нас. Ну, а если он знал о подготовке, значит...

Товарищ Сталин стал расспрашивать нас обо всех подробностях проведенной работы, причем мы чувствовали, что он великолепно понимает нас с полуслова, полностью ориентирован во всех работах.

— Так вы, товарищ Чкалов, говорите, что выбор самолета правилен? — спросил он меня.

Потом добавил:

— Все-таки один мотор... Этого не надо забывать.

Я ответил:

— Товарищ Сталин, мотор отличный. Это ведь доказано, и нет оснований беспокоиться. А кроме того, — пошутил я, — один-то мотор — сто процентов риска, а четыре — четыреста.

Наступил самый решительный момент. Товарищ Сталин, задав еще несколько вопросов, немного задумался, а потом сказал:

— Я за, но предлагаю обязать командира перелета товарища Чкалова в случае малейшей опасности прекратить полет в Канаде.

Эту фразу товарищ Сталин повторил и мне:

— Прекратить полет при первой угрозе опасности...

Я не знал, какими словами благодарить товарища Сталина за величайшее доверие, оказанное нам. Крепко пожилая руку дорогому вождю, я сказал:

— Спасибо, товарищ Сталин, за доверие. Мы оправдаем его.

— Зачем же вы меня благодарите, это я вам должен сказать спасибо, — ответил товарищ Сталин.

Мы ушли из Кремля окрыленными...

НАС СНАРЯЖАЕТ СТРАНА

Приказ о подготовке нашего самолета к дальнему полету был подписан руководителем авиационной промышленности. Инженеры и техники, астрономы, радисты, метеорологи, географы, врачи, портные, работники арктических зимовок включились в подготовку к перелету. Большую долю участия в подготовке к перелету приняла папанинская станция.

А. В. Беляков, как и следовало ожидать, много поработал над сложным штурманским хозяйством. Беляков ознакомился с работой радиостанции Кренкеля.

В институте «Атлас мира» Беляков достал карту западной части Канады и США. Он очень обрадовался, когда уви-

дел карту магнитных отклонений земного шара. По этой карте можно было просмотреть отклонения стрелки магнитного компаса от севера в различных пунктах нашей планеты.

В астрономическом институте им. Штернберга ему составили таблицу, по которой он смог определять местонахождение самолета по небесным светилам. Для большей ориентировки он запросил штурмана Спирина, находившегося тогда на Северном полюсе, о работе компасов, особенно гироманитного, на участке остров Рудольфа — Северный полюс, о слышимости радиомаяка острова Рудольфа и, наконец, о магнитном отклонении на полюсе.

По утрам Байдуков и Беляков обучались у радиста Ковалевского искусству принимать и передавать сигналы по международной кодовой таблице. Я засел за изучение маршрутных карт перелета.

* * *

Вечером 1 июня я перелетел на самолете из Москвы в Щелково. Наступили горячие денечки.

Для подготовки материальной части были привлечены в основном все те работники, которые занимались подготовкой перелета по Сталинскому маршруту в 1936 г.

Вся страна участвовала в подготовке нашей экспедиции. На десятках заводов выполнялись отдельные детали для перелета. Комната по соседству с той, где проживал до полета экипаж, напоминала собой склад. Здесь были сложены меховые унты, рукавицы, примус, походная печка, кирка, топор, ракеты, ружейные патроны, весла, аптечки, сапоги и т. д. и т. п.

Институт авиационной медицины обеспечил нас питанием, одеждой и специальным снаряжением, рассчитанным на чрезвычайно суровые условия Севера. На борт самолета было погружено около 115 килограммов различного продовольствия. Только одну десятую часть этого продовольствия составляли продукты, которыми экипаж должен был пользоваться во время почти трехсуточного полета. Льви-

ную долю этого груза составлял аварийный запас, рассчитанный на питание в течение месяца.

Сюда входили бутерброды с ветчиной (по 100 граммов на человека в день), сливочным маслом (50 граммов), говядиной (50 граммов), телятиной (50 граммов), зернистой икрой (30 граммов), швейцарским сыром (50 граммов). Кроме того, в суточный рацион во время полета были включены свежие пирожки, начиненные капустой и яйцами, шоколад (по 100 граммов на человека), кекс (50 граммов), лимоны, апельсины, яблоки. В термосах — горячий чай с лимоном. Термосы, имеющиеся на самолете, были дополнительно утеплены и могли в течение двух суток сохранять температуру содержимой в них жидкости выше 35—40 .

Аварийный запас состоял главным образом из разнообразных концентрированных продуктов, которые при малом весе и большой портативности обладали чрезвычайно высокой калорийностью. В аварийном запасе имелся советский концентрированный питательный препарат, изготовленный из мясного порошка, сливочного масла, овощей и набора вкусовых веществ. Пшеничные галеты повышенного качества (по 260 граммов на человека в сутки) заменяли хлеб. Кроме того, в аварийном продовольственном запасе имелось сливочное масло, колбаса «салями», особый шоколад с яичным порошком и витаминами, какао с молочным порошком, сухие фрукты, витаминные конфеты, фруктовые экстракты, спички, табак, чай, соль и другие продукты.

Суточный запас продовольствия на каждого члена экипажа был упакован в пергаментную бумагу и фольгу. По девять таких комплектов было уложено в 10 резиновых мешках. Каждый мешок обеспечивал питание экипажу в течение трех дней, а все десять мешков, таким образом, образовали 30-дневный запас.

Экипаж получил теплую и удобную одежду. Нам были сшиты кожаные куртки и брюки на гагачьем пуху. Этот костюм очень легок (куртка и брюки вместе весят около 4,5 килограмма) и водонепроницаем. У каждого кожаные сапоги (типа охотничьих, но облегченные) и двусторонние мехо-

вые унты — на случай больших морозов. Голову защищали от морозов меховые ушанки, на руках — меховые рукавицы, надетые на шерстяные перчатки. Кроме того, на самолете было много других теплых носильных вещей: шелковое и тонкое шерстяное белье, толстые шерстяные свитеры и рейтузы, меховые малицы с капюшоном, шелковые и шерстяные носки и другие вещи.

В случае вынужденной посадки самолета наш экипаж имел бы возможность расположиться довольно удобно, даже если посадка произошла бы в необитаемом месте. На борту самолета находилась шелковая пневматическая надувная палатка с двойными стенками и спальные мешки, сшитые из собачьего меха. Для отопления палатки и приготовления горячей пищи был взят с собой специальный примус, не гаснущий на ветру. Взяты были также надувная резиновая лодка, резиновые спасательные пояса, канадские лыжи, финские и перочинные ножи, револьверы, два охотничьих ружья, топорик, лопата и альпеншток для расчистки льда, электрические фонари, бинокль, кастрюли и сковородки для приготовления пищи.

* * *

Была налажена связь с многочисленными пунктами, в том числе с Америкой. Все станции Наркомсвязи и Главсевморпути по маршруту нашего полета, а также станции Канады и Северной Америки слушали самолет, а специально выделенные для этого станции имели двустороннюю связь. Этому способствовала установленная на самолете всеволновая двусторонняя рация.

Подготовку метеорологического обслуживания и радиосвязи удалось закончить в рекордно короткий срок. Например, уже к 3 июня были доставлены в Сиэтл (США) наши коды, при помощи которых самолет в полете держал связь с землей. Переданы они были следующим путем: из Москвы в Париж — с курьером на экспрессе, из Парижа в Нью-Йорк и из Нью-Йорка в Сиэтл — по бильдаппарату.

Штабом был разработан детальный план оказания нам помощи в случае вынужденной посадки. Всем самолетам и ледоколам, находящимся поблизости к маршруту перелета, дано было распоряжение находиться в полной готовности. Все полярные радиостанции должны были беспрерывно принимать позывные нашего самолета. Летчику Мазуруку, находившемуся на острове Рудольфа, и ледоколу «Садко» было также дано указание быть в любой момент готовыми оказать нам помощь.

Всякий дальний перелет неизбежно связан с целым рядом неожиданностей. Поэтому он требует продолжительной и самой тщательной подготовки и тренировки. Однако известны случаи, когда, несмотря на замечательную подготовку, полеты на дальность срывались.

До сих пор маршруты всех рекордных полетов по прямой, как правило, проходили по самым благоприятным трассам. При аварии самолета или при неблагоприятных метеорологических условиях вынужденная посадка не грозила никакими опасностями. Возьмем, например, рекордный перелет Кодоса и Росси. Они летели над местностями, изобилующими населенными пунктами и радиостанциями. Они пролетали море на тех участках, где часто встречаются пароходы.

Трассы выбирались в зависимости от климатических условий. Так, трассы перелетов из Парижа всегда направляются на восток или юго-восток. Это объясняется тем, что в этих районах хорошие условия погоды подкрепляются наличием попутных ветров.

Нечего говорить о полетах на дальность по замкнутому кругу или по кривой линии. В этих случаях участки выбирают наиболее благоприятные в отношении ориентировки и метеорологических условий.

Так как наш полет прежде всего ставил задачу доказать практическую возможность сообщения по воздуху между СССР и Америкой по кратчайшему пути, то мы не выбирали себе легкой трассы. Времени же для подготовки было крайне мало...

МЫ ЛЕТИМ В АМЕРИКУ

Наш перелет, протяжением в 9605 километров, пройдет по трассе, которая в недалеком будущем может стать трассой почтово-пассажирских воздушных рейсов между Советским Союзом и Соединенными Штатами Америки.

Тяжел путь. Но разве легко было лететь нам в прошлом году? Самолет дважды обледеневал. Циклоны трепали машину и бросали ее из стороны в сторону. Туманы затрудняли полет. Но все же, где бы ни летел самолет, какую бы часть пути ни проходил, стояла ли июльская жара или был арктический холод, наша машина уверенно шла вперед, четко и бесперебойно работал мотор. Несколько раз во время полета случалось, что козырьки и носки крыльев покрывались льдом. Лед был чрезвычайно опасным врагом. Чтобы избежать обледенения, мы опускались ниже, «оттаивали» и снова поднимались на высоту. Так повторялось неоднократно. Это была тяжелая борьба. Такую же борьбу, а может быть, и еще большую, нам предстояло испытать в новом перелете. Но мы были уверены в победе. Мы были уверены в материальной части...

Перед отлетом все наши метеорологи предсказывали нам плохую погоду. Они указывали на циклоны у Кольского полуострова, у Земли Франца-Иосифа, на Северном полюсе и в Канаде. Четыре циклона!

Мне, как командиру экипажа, было предоставлено право решать. Я обратился к Байдукову и Белякову. Оба они, не раздумывая, согласились лететь. И на рассвете 18 июня мы полетели.

* * *

В эту ночь авиационный городок не спал. Шли последние приготовления к вылету нашего самолета. Мощные прожекторы освещают широкую бетонную дорожку. Через пару часов с этой дорожки мы возьмем старт.

Не спится в такую ночь. Без двадцати минут два мы уже бодрствовали. Час ушел на переодевание, утренний завтрак. Когда я вышел из комнаты, навстречу мне двинулась армия журналистов, фоторепортеров. Им и подавно не спалось.

Мы отправили в газету «Правда» телеграмму, адресованную всему советскому народу:

«Дорогие товарищи, наши соотечественники! Улетая из Москвы, мы всеми своими чувствами, всем сердцем с вами, наши братья и сестры. Экипаж самолета «АНТ-25» летит, полный уверенности в том, что с честью выполнит задание нашей великой Родины и Сталинский маршрут будет продолжен.

Советское правительство и партия доверили мам решение большой авиационной задачи: исследовать кратчайший воздушный путь между Советским Союзом и США.

Наш путь проходит через Северный полюс, где славные советские летчики и полярники, мужественные сыны нашего великого народа, подняли непобедимое знамя Страны Советов.

В мыслях о Родине, о Сталине мы будем черпать силы, отвагу и решимость.

Покидая Москву, мы передаем через «Правду» горячий привет нашим друзьям и товарищам, миллионам советских граждан.

В. Чкалов Г. Байдуков А. Беляков

Щелковский аэродром, 18 июня 1937 г.».

Спортивные комиссары тщательно заплombировали бензиновые и масляные баки, барографы.

Наступила минута прощания. Я докурил свою папиросу, простился с друзьями и полез в самолет. Байдуков и Беляков были уже в машине.

На востоке горит ярким пламенем заря. Вот-вот взойдет солнце.

Красная ракета взвивается к небу: «Самолет готов!» Теперь на горке никого, кроме нас. Все провожающие уже на

противоположном конце дорожки, за полтора километра от нас.

3 часа 50 минут. Взвигается вторая ракета: «Прошу старта!»

4 часа. Сигнальной ракетой нам отвечают: «Путь свободен!» В последний раз пробую на земле мотор. Работает безотказно. Еще пять минут, и в воздух взвигается белая ракета: «Старт дан!»

Я пустил самолет по бетонной дорожке. Начался самый трудный, самый сложный и, вместе с тем, самый короткий этап перелета; нужно оторвать тяжело нагруженную машину от земли. Ревущий на полных оборотах мотор понес самолет. Теперь только бы не свернуть. С каждой секундой самолет набирает скорость. Последний привет рукой в сторону провожающих, и я отрываю самолет от земли. Подпрыгнув раз-другой, машина остается висеть в воздухе. Байдуков убирает шасси. Мелькают ангары, затем Щелково, его фабричные трубы.

Мы летим. Внизу леса, поля, реки.

Утро. Страна просыпается...

* * *

Белякову по графику первые четыре часа нужно отдыхать. Обязанности штурмана и радиста возложены на Байдукова. Началась первая вахта.

Мотор ревет, работая на полную мощность. Солнце уже высоко поднялось и начинает слепить глаза. Внизу густой туман ложится по лощинам. Проходит час, полтора. Нас все еще провожают в воздухе двухмоторный самолет и другой, поменьше, скоростной. Но вскоре и они, приветливо качнув крыльями, исчезли. Прошли Череповец. Высота 1 200 метров. Беляков проснулся раньше срока. О чем-то говорит с Егором. Слышу их плохо. В кабине непрерывная песня мотора. Саша сменяет Байдукова. Через четыре часа Байдуков сменит меня. Захотелось курить. Крикнул Байдукову. Гляжу, через пару минут он затягивается и сует курево мне. Как приятен табак в эти минуты!

Попросил подкачать масла. Масломер показывает только 80 килограммов. Байдуков ретиво взялся за эту операцию. Через несколько минут Беляков поднял тревогу: на полу появилось масло.

— Бьет откуда-то! — крикнул Саша.

Вскоре весь пол был залит маслом.

Неужели что-нибудь лопнуло? Не может быть, даже не верится. Что делать? Решаю — откачать обратно. Байдуков и эту операцию выполнил на «отлично». Потoki в кабине уменьшились, а вскоре и вовсе прекратились. Стало ясно, что масло шло из дренажа. Значит, больше перекачивать не нужно.

Все успокоились. Высота 2 000 метров. Идем по графику. Бензин расходуется нормально. Байдуков уснул, закутав ноги спальным мешком. Беляков копошится у радиостанции. Прошел еще один час.

Скоро мне сменяться. Я уже восемь часов просидел за штурвалом. Впереди еще много тяжелых невзгод. Нужно сохранить силы. Разбудил Егора. Ему не очень хотелось просыпаться, но я уже откинул заднюю спинку и ждал, когда он займет мое место. Но вот он перекинул ноги на управление. Делать это приходилось из-за тесноты весьма искусно. Я свободен. Правда, относительно. Каждую минуту нужно быть наготове. Прилег, закурил трубку. Беляков передает в Москву наши координаты. Вдруг неистовый крик Егора. Что такое, в чем дело? Вскочил, смотрю — на стекле и крыльях лед. Мотор затрясся, стал вибрировать.

— Давай скорее давление на антиобледенитель! — закричал Егор.

Я начал качать насосом. Егор открыл капельник, и солидная струя спиртовой жидкости быстро очистила винт ото льда. Самолет стал спокойнее.

Оказалось, что самолет попал между двумя слоями облачности и стал обледеневать.

Егор правильно сориентировался, дал полный газ мотору, и самолет медленно, метр за метром набирал высоту: 2200 — 2300 — 2400 — 2500 метров. Уже появилось солнце. Конец облачности.

Мы над Баренцевым морем. Внизу мелькнуло какое-то судно. Я укутался потеплее и заснул.

Проснулся от толчков. Это Байдуков просит смены. Пришлось проститься с ложем, спальным мешком и ползти к штурвалу.

Мы уже 13 часов в полете. Высота 3 000 метров. Земли не видно. У Белякова вышел из строя секстант. Куда нас снесло, какой силы ветер — неизвестно. Приняв очередную радиограмму, Беляков уступил свое штурманское место Байдукову и завалился спать.

Начало темнеть. Подступает обещанный еще в Москве циклон. Стало совсем темно. Влево от нас сплошная черная стена. Резко изменив курс, я повел самолет вправо. Но надвигающийся циклон неумолим, он стремительно несет облако вправо, преграждая нам путь. Я стараюсь обойти облачность. Курс на остров Рудольфа. Высота уже 4000 метров. В кабине холодновато. Снаружи температура 24° ниже нуля. Стало не по себе. Отопление включили, а толку мало. Зябнем. Погода все ухудшается и ухудшается.

Подошло время смены. Байдуков ползет ко мне. Сменились. Предлагаю Егору вести самолет вслепую. Сам не ухажу, подкачиваю давление в бачке антиобледенителя.

Егор, этот изумительный мастер слепого полета, смело полез в стену циклона. Все скрылось из поля зрения. Самолет, со всех сторон закрытый облаками, стал мгновенно покрываться прозрачным льдом. Начались тряска, вздрагивания. Темно, зябко. Неужели слепые силы природы восторжествуют и наш краснокрылый самолет, как ледышка, грохнется вниз? Нет, не думать об этом!

Полностью открыв кран, Байдуков добился прекращения обледенения на винте. Но плоскости, стабилизатор, антенны быстро леденели. Егор упорно набирал высоту. Мотор берет хорошо. Полный газ! 4100 метров. Еще 50 — 80 метров, и показалось солнце. Егор посмотрел на меня,

улыбнулся. Я тоже. Все было понятно без слов. Усталость берет свое. Засыпаю.

Вскоре смена. Уже 17 часов мы в полете. Я встал, подкачал масла из запасных баков в резервный и сменил Егора. Самолет идет спокойно. Мотор работает безотказно. В Москву послана радиограмма: «Скоро Земля Франца-Иосифа. Все в порядке».

Что-то еще преподнесет нам Арктика? Летишь и не знаешь, где подстерегает ее зловещая рука. В такие минуты собираешь себя всего, думаешь о Сталине, о Родине, обо всех близких. И это придает столько энергии, столько решимости, что постоянно мозг сверлит одна мысль: не отступить, только вперед!.. Ничто не сломит наших сталинских крыльев!..

* * *

20 часов по гринвичскому времени. Солнце высоко. Проходит еще 20 минут, и Беляков вносит в бортовой журнал: «20 часов 20 минут — мыс Баренца, на острове Нордбрук, архипелага Земли Франца-Иосифа».

Высота полета 4 300 метров. На фоне ослепительных снегов, ледяных полей резко очерчены величавые и молчаливые острова арктической земли. В 22 часа 10 минут Беляков радирует: «Нахожусь Земля Франца-Иосифа. Все в порядке...» Он ищет маяк Рудольфа. Наконец, мы слышим его. Путь лежит по 58-му меридиану к Северному полюсу.

Бескрайный океан льдов лежит внизу. Тут, в тайниках Арктики, побывало не много смельчаков...

У исследователя обоих полюсов Руала Амундсена, много раз атаковавшего Арктику с земли и с воздуха, записаны в дневнике изумительно верные строки обращения к Арктике:

«Сколько несчастий годами и годами несло ты человечеству, сколько лишений и страданий дарило ты ему, о, бесконечное белое пространство! Но зато ты узнало и тех, кто сумел поставить ногу на твою непокорную шею, кто сумел силой бросить тебя на колени. Но что сделало ты со мно-

гими гордыми судами, которые держали путь прямо в твое сердце и не вернулись больше домой? Что сделало ты с отважными смельчаками, которые попали в твои ледяные объятия и больше не вырвались из них? Куда ты их девало? Никаких следов, никаких знаков, никакой памяти — только одна бескрайная белая пустыня!»

Арктика ревниво хранит свои тайны. Их оберегают не только бури и туманы, но и волшебные миражи, возникающие в ледяной пустыне с такой же легкостью, как и в знойной, песчаной. Известно, что спутники Амундсена, истощенные многочасовой вахтой на борту дирижабля «Норвегия», к концу путешествия галлюцинировали. Известно также, что моряк Росс, углубившийся в узкий проход на запад в Баффиновом заливе, вскоре отступил назад, так как увидел горный кряж, преграждавший ему дорогу. На самом деле это был мираж, а проход выводил к полюсу.

* * *

С понятным волнением приближаемся мы к этим местам. Ведь теперь — это наша, советская «территория», если можно так назвать непрочные, дрейфующие льды.

Где-то поблизости от нашей трассы, примерно на долготе Гринвичского меридиана, плывут на льдине наши героические соотечественники, жители Северного полюса — Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров. Хотелось бы увидеть их поселок, резко выделяющийся черным пятном на белизне льдов, сбросить приветственный вымпел, покачать крыльями в виде молчаливого салюта.

Погода прекрасная. Вверху — солнце, ослепительное солнце, внизу — бескрайные ледяные поля. Высота 4 000 метров...

Наступило 19 июня. Летим сутки. Байдуков и Беляков посасывают кислород. «Омоложенный» очередной порцией кислорода, Байдуков уснул.

Справа появился циклон. Пришлось уклониться от курса. Неладилось с радиостанцией. Передатчик исправен, но приема никакого. Внизу — все те же ледяные поля.

Скоро должен быть полюс. Высота 4150 метров. Компасы стали более чувствительны. Байдуков уже сменил меня...

Вот он, долгожданный Северный полюс! Где-то влево от нас на дрейфующей льдине четыре отважных героя, четверо мужественных советских полярников борются на благо родины и мировой науки. Слава им!

В 5 часов 10 минут Беляков отстучал: «Все в порядке! Перелетели полюс, попутный ветер, льды, открытые белые ледяные поля с трещинами и разводьями. Настроение бодрое, высота полета 4 200 метров».

Мы летим дальше — к «полюсу неприступности». Здесь еще не было самолетов. Нам первым предстоит пересечь этот загадочный полярный бассейн.

Идем по солнечному курсу, на юг, по 123-му меридиану.

Смотрю за борт. Какая величественная картина, какие льды! Картина вечных льдов может быть описана только большим художником слова, который нашим богатым русским языком мог бы передать все величие суровой Арктики. Но нам наблюдать за красотой открывшегося несравненного зрелища мешает управление самолетом...

Передаем радиограмму на имя товарища Сталина:

«Москва, Кремль, Сталину.

Полюс позади. Идем над «полюсом неприступности». Полны желания выполнить ваше задание. Экипаж чувствует себя хорошо. Привет.

Чкалов, Байдуков, Беляков».

* * *

Вновь облака. Высота 5 тысяч метров. Оставляем облачность внизу. Попутный ветер. Скорость 200 километров в час. Глотаем кислород. Но циклон решительно наступает развернутым фронтом. Вскоре мы оказались у стены облачности, высотой примерно в 6 500 метров. Лезть в облака Егору не хотелось. Он повернул немного назад. А еще через

20 минут завернул за облачную гору, влево. Но и это не помогло. Облака нагнали нас. Пришлось лезть в облака. Температура — минус 30°. Высота 5 700 метров. Снова летим вслепую. Самолет бросает. Егор напрягает все усилия, чтобы удержать машину.

Так продолжается час. Но становится очевидным, что лететь дальше на такой высоте невозможно. Сантиметровый слой льда покрыл почти весь самолет. Лед абсолютно белого цвета, как фарфор. «Фарфоровое» обледенение самое страшное. Лед необычайно крепок. Достаточно сказать, что он держится в течение 16 часов, не оттаивая.

Пошли вниз. На высоте 3 тысяч метров в разрыве облачности увидели какой-то остров.

Вдруг из передней части капотов мотора что-то брызнуло. Запахло спиртом. Что случилось? Неужели беда?

...Переднее стекло еще больше обледенело. Егор, просунув руку сквозь боковые стекла кабины, стал срубать финкой лед. Срубив немного, он обнаружил через образовавшееся «окошко», что воды в расширительном бачке больше нет. Красный поплавок, показывающий уровень воды, скрылся. Стали работать насосом. Ни черта! Вода не забирается. Что делать? Сейчас все замерзнет, мотор откажет... Катастрофа?! Где взять воду?

Я бросился к запасному баку — лед... К питьевой — в резиновом мешке — лед... Беляков режет мешок. Под ледяной коркой есть еще немного воды. Добавляем ее в бак. Но этого мало. В термосах чай с лимоном. Сливаем туда же. Насос заработал. Скоро показался поплавок. Егор постепенно увеличивал число оборотов. Трубопровод отогрелся. Самолет ушел в высоту.

Три часа потеряли мы в борьбе с циклоном. Но сейчас уже солнце. Появилась коричневая земля острова Бэнкса.

Экипаж сразу почувствовал облегчение. Байдуков и Беляков, проголодавшись, уплетали за обе щеки промерзшие яблоки и апельсины. За 40 часов полета это был второй прием пищи. Я отказался от этого блюда, довольствуясь туго набитой трубкой.

При исключительно хорошей погоде мы пошли над чистой водой, а в 16 часов 15 минут прошли над мысом Пирс-Пойнт. Под нами — территория Канады.

Канадский архипелаг — одно из величайших в мире скоплений островов. В природном отношении север Канады многим напоминает нашу Арктику. Все многочисленные проливы затянуты льдом.

В 18 часов увидели Большое Медвежье озеро. Я за штурвалом. Байдуков несет вахту штурмана. Погода отличная. Внизу — огромное озеро, причудливое по форме, с многочисленными губами, глубоко вдающимися в сушу, забитое плотным льдом. Земля по-прежнему безжизненна, без леса и кустарника. В 20 часов подошли к реке Маккензи — одной из больших рек американского континента. Река уже очистилась ото льда. Видны гряды невысоких гор, кучевые облака. Самолет стало побалтывать. Погода ухудшилась.

Подошла пора сменяться. Управление отдано Егору. Откуда-то слева надвинулся циклон. Непрошенный гость. Идем вдоль циклона, чтобы выйти к побережью Тихого океана. Снова потеря горючего. Но ничего не поделаешь. Кислорода у нас маловато. Идти на прямую — значит обледенеть. Ниже 4 тысяч метров идти нельзя, так как можно врезаться в горы, знаменитые Кордильеры — гигантское нагромождение горных хребтов. Если бы не проклятый циклон, наш путь лежал бы на юго-восток, в обжитые сельскохозяйственные районы. Перелетев через цепи Скалистых гор в их наиболее низкой части, мы могли бы взять курс прямо на юг, через обширное плато, по реке Фрэнгер, до крупного Канадского порта на Тихом океане Ванкувера и лежащего в 200 километрах от него Сиэтла. Но циклон подстерег нас и заставил идти в обход горных хребтов, на запад. Выбор сделан! Байдуков уверенно ведет самолет к Тихому океану...

Начались горы, окружающие долину Маккензи.

Облачность стала более плотной и скрыла землю. Высота 5500 метров. Сосем кислород. Беляков сообщает, что кислорода имеется только на один час полета.

Стало холодно. Внутри кабины замерзла вода. Все превратилось в лед. Идем на малых оборотах. Увеличивать число оборотов никто из нас не рискнул бы. Горючее надо расходовать осторожно: обход циклона неизбежно повлечет усиленный расход бензина.

* * *

45 часов полета на высоте 4000 — 4500 метров дают себя знать. Становится необходимым гораздо чаще сменяться, а главное — чаще прикладываться к кислороду. Больше часа теперь у штурвала не просидишь. Байдуков просит смены. Он побледнел, вытянулся весь и, освободившись от штурвала, сразу бросается к кислородной маске.

Высота 6 тысяч метров. Дышать становится все труднее и труднее. Вдруг что-то теплое ощущаю на верхней губе. Вытер. На пальцах кровь. Еще несколько секунд. Кровь хлынула носом. Сидеть невозможно. Дышать уже нечем. Пульс 140. Сердце колет. С трудом останавливаю кровь и быстро надеваю маску. Сразу наступает облегчение. Но дышишь кислородом с перерывами: его очень мало.

Самолет веду прежним курсом, через Скалистые горы к океану. Идем бреющим полетом над облаками. Просидев час, прошу смены. Впереди облачность повышается. Высота 6100 метров. Облака лезут еще выше. Егор влезает в них. Мутная масса запеленала нас.

По расчетам, скоро должен быть берег. Кислород кончился. Нужно снижаться. Без кислорода лететь на такой высоте нельзя. За час полета самолет снизился до 4 тысяч метров. Вскоре показалась вода, — значит Скалистые горы пройдены. Мы над Тихим океаном. На пересечение гор затрачено свыше четырех часов полета. Берега закрыты туманом. Солнца нет. Определить, где мы находимся, невозможно.

В 1 час 20 минут туман разорвался и слева показались какие-то острова. Беляков объявил, что подходим к северной оконечности островов Шарлотты.

Самолет летит вдоль берега. Ночь. В кабине горит свет. Опять появились облака. Зажгли бортовые огни. Снова начался слепой полет. Опять набор высоты. За бортом — ледяная крупа. Темно. Хочется пить. Байдуков просит того же. Но воды нет. Есть лед. Сосем ледышки.

Высота 4 500 метров. Ночь над Тихим океаном кончается. Горизонт на востоке розовеет. Звезды гаснут. Внизу, слева, заблестели огни какого-то города. Опускаемся ниже. Началась Северная Америка.

* * *

60 часов полета. Белякова забросали вызовами. Все они на английском языке. Разобраться в них невозможно, он настраивается на Сиэтл. Оказывается, Сиэтл уже позади. Нужно ждать маяка Портланда. Наконец, появился маяк Портланда. По его позывным сигналам идем уверенно.

Смотрю на карту. Река Колумбия. На левом берегу город. Это Портланд. Мы уже 62 часа в полете.

Идет дождь. В расходном баке бензин кончается. Надо заканчивать полет, садиться. Мы — над городом Юджин. Как поступить? Решаем повернуть назад к Портланду. Несем над разорванными клочьями тумана, над лесами, над реками. Даю карту Егору. По ней видно, что военный аэродром чуть дальше — у города Ванкувера. Летим туда.

Летим совсем низко. Байдуков осматривает посадочное поле. Узкий аэродром. Ангары. Знаков никаких.

Вижу. Мы несем над землей.

— Газ давай! — кричу я Егору.

Иначе попали бы в какую-то запаханную часть поля. Коснулись американской земли. Беляков как ни в чем не бывало продолжал начатую им еще в воздухе уборку самолета. Я кричу ему:

— Саша! Сели!

Никакого впечатления. Он собирает какие-то веревочки, клочки бумаги, складывает карты, штурманские «пожитки». Чего стоит такое доверие к нам, пилотам, штурмана Белякова! Он не сомневался в благополучной посадке, как и я не сомневался, что Саша Беляков всегда даст правильный курс.

Говорят, что мы трое совершенно различные по характеру люди. Мне трудно судить об этом. Быть может это и так, но одно достоверно: мы — неплохо сработавшийся коллектив. Мы знаем друг друга, знаем достоинства и недостатки каждого и, что особенно важно, доверяем друг другу. Это доверие, которое окрепло во время первого совместного перелета, помогало нам. Я мог спокойно спать, отдав штурвал Егору Байдукову на несколько часов слепого полета в тяжелой метеорологической обстановке. Я знал — Егор отлично проведет машину.

Несмотря на все трудности, нас ни разу не покидала бодрость, вера в благополучное завершение полета. Источник бодрости мы черпали в чувстве близости советского народа, в сознании, что о нас заботится и думает дорогая Родина, что о нас вспоминает и следит за нашим полетом товарищ Сталин. С такими чувствами никакие циклоны не страшны!..

НА АМЕРИКАНСКОЙ ЗЕМЛЕ

Полет был закончен 20 июня в 16 часов 30 минут по Гринвичу, или в 19 часов 30 минут по московскому времени...

Бегут военные. Я первым вышел из кабины. Сделал несколько нерешительных шагов. Закурил. И, обращаясь к американским солдатам, по-русски говорю:

— Притащите колодку!

Меня, конечно, не понимают. Начинаю объяснять пальцами. Сообразили. Колодка принесена. Положили ее под правое колесо. Егор завернул к ангару, подрулил к воротам.

Подбежал ко мне офицер и с криком «Здравствуйте!» стал жать мне руку. Это был студент университета штата Вашингтон, офицер запаса, проходивший лагерную подготовку, Джордж Козмецкий. Владея русским языком, он затем был некоторое время нашим переводчиком.

К аэродрому стали стекаться толпы народа. Дороги, ведущие к аэродрому, быстро наполнялись автомобилями. Появились репортеры и через Козмецкого стали засыпать нас вопросами...

...И вдруг огромная радость! Приветствие от товарища Сталина, руководителей партии и правительства нашему экипажу:

«Горячо поздравляем вас с блестящей победой. Успешное завершение геройского беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Соединенные штаты Америки вызывает любовь и восхищение трудящихся всего Советского Союза.

Гордимся отважными и мужественными советскими летчиками, не знающими преград в деле достижения поставленной цели.

Обнимаем вас и жмем ваши руки.

И. Сталин
М. Калинин
В. Молотов
А. Жданов
К. Ворошилов
А. Микоян
Л. Каганович
А. Андреев».

По несколько раз перечитывали мы это дорогое поздравление.

Большое впечатление произвело на американцев приветствие от президента Рузвельта. Оно было послано нам в воскресенье, когда государственная жизнь Америки замирает.

Утром следующего дня мы побывали в гостях у мэра Ванкувера и мэра города Портланда. Это один из крупных городов Запада США, он насчитывает до 300 тысяч жителей.

Барографы с нашего самолета были сняты в торжественной обстановке и переданы специальной комиссии. Этому событию сопутствовали воинские почести. Был произведен ружейный салют и поднят флаг. Затем в нашу честь был устроен прием.

По прибытии в Портланд местная Торговая палата устроила завтрак. На завтраке присутствовали все местные гражданские и военные власти во главе с губернатором штата Орегон.

После завтрака нас троих вновь «украсили» венками из живых цветов. Отгремел салют из 12 выстрелов. Все население города вышло на улицы. Попытка проехать в автомобиле потерпела неудачу. Центральные улицы и площади оказались заполненными такой густой толпой, что машина оказалась затертой. Пришлось вылезать. Я, Байдуков, Беляков, А. А. Трояновский и губернатор штата в сопровождении многочисленной толпы прошли по всему городу.

К вечеру самолет «Дуглас» доставил нас в Сан-Франциско...

Над Сан-Франциско «Дуглас» сделал несколько кругов и опустился на Оклендском аэродроме. При выходе из самолета мы оказались в плену у пятитысячной толпы и фоторепортеров.

Раздавались возгласы: «Да здравствуют летчики Советского Союза!», «Да здравствует Советский Союз — защитник демократии!» Толпа окружила нас.

Аэропорт был расцвечен флагами СССР и США. Здесь нас приветствовали должностные лица Сан-Франциско и Окленда, представители Торговой палаты и члены местной коммунистической организации. На их знамени было написано: «Коммунистическая партия Калифорнии приветствует

героических советских летчиков за их выдающееся социалистическое достижение».

На нашу долю выпала честь стать объектами дружественного внимания и симпатии со стороны американского населения. Везде нам выражались добрые чувства. В нашем лице народ Америки приветствовал молодую Советскую страну, восхищаясь успехами в завоевании Арктики и развитием нашей авиации.

Раздалось пение «Интернационала». Окруженные толпой фотографов и репортеров, мы вместе с Трояновским с большим трудом пробрались к специальной трибуне. Поднявшись на трибуну, мы обратились с приветствием к американскому народу. Тов. Трояновский перевел наши слова на английский язык. В ответ раздался гром аплодисментов. Мы без конца пожимали протягиваемые из толпы руки, раздавая розы из поднесенных нам букетов.

* * *

На следующее утро мы вместе с Трояновским нанесли визиты гражданским и военным властям в Сан-Франциско. Днем состоялся прием у мэра города в городской ратуше... На улице перед ратушей собралась многотысячная толпа, приветствовавшая нас. Затем в большом зале ратуши состоялся митинг. Его открыл мэр города.

В своей речи мэр подчеркнул международное значение перелета. Он говорил о том, что имена советских летчиков останутся вечно жить в благодарной памяти человечества, как имена людей, вписавших новую величайшую страницу в историю мировой авиации. Мэр подчеркнул, что советскими летчиками совершен грандиозный подвиг... Обращаясь к полпреду СССР т. Трояновскому, он просил передать свое поздравление великой стране, создавшей возможность осуществления такого, вчера еще несбыточного перелета, — поздравление Советскому Союзу.

Тов. Трояновский, отвечая на приветствие, благодарил за прием, оказанный летчикам, и просил передать призна-

тельность всем американским властям, которые своей помощью содействовали успеху перелета. Затем т. Трояновский представил нас многотысячной толпе. Каждый из нас произнес, краткую речь...

Все речи, переводимые т. Трояновским, часто прерывались аплодисментами толпы и возгласами приветствий в честь Советского Союза.

Наш перелет нашел широкий отклик в американской прессе. Все газеты без исключения помещали статьи и корреспонденции, подробные отчеты о перелете, удовлетворяя интерес своих читателей к нашему перелету. Многие газеты не скупилась на лестные, подчас восторженные отзывы. Даже реакционная пресса Херста, тренированная в наглых клеветнических статьях по адресу Советского Союза, на этот раз старалась быть объективной. И это понятно, — иначе она потеряла бы многие тысячи читателей.

Все крупнейшие газеты США отозвались на полет передовыми статьями.

«Нью-Йорк таймс» писала:

«Перелетев через «крышу мира», русские летчики Чкалов, Байдуков и Беляков, награжденные уже званиями Героев Советского Союза, заслужили новые, пышные лавры...»

А вот что писала газета «Нью-Йорк геральд трибюн»:

«...Покрыв свыше 5500 миль по самому неизведанному и опасному маршруту, который только можно найти на земном шаре (если не считать ледяных и пустынных районов Антарктики), пробившись через северный магнитный полюс и преодолев связанные с этим навигационные трудности, Чкалов и его спутники осуществили трудный и блестящий подвиг».

«Новые лица на нашем небосклоне» — так называлась статья американской журналистки Женевьевы Таггард в журнале «Совет Рашэ тудэй».

«Несмотря на то, что мы живем в век развития связи, — указывал автор, — несмотря на наличие газет, телеграфа и радио, Октябрьская революция продолжает оставаться новинкой. Для рядовых американцев Октябрьская револю-

ция только начинает выявляться в захватывающих воображение фактах. Через Северный полюс пришло к нам осязаемое доказательство существования нового общества...

Двадцать лет прошло с момента победы в 1917 году. Это были двадцать лет ложной информации о СССР. Но сейчас пробита брешь... Полет через Северный полюс, осуществленный сынами рабочего класса, вызывает новый рой мыслей в умах миллионов американцев...»

* * *

Скорый поезд умчал нас на восток. Наш путь — в Вашингтон. На пути — Чикаго. Здесь стояли около шести часов. На вокзале нас встречала многотысячная толпа. Снова овации, приветствия, пожатия рук, автографы. О, если бы только можно было избавиться от необходимости давать автографы... Несколько сот автографов пришлось подписать только на Чикагском вокзале.

Столица Соединенных Штатов, Вашингтон, встретила нас тропическим зноем. В этом месте климат на побережье Атлантического океана напоминает наш Батуми. Жарко, влажно и душно.

На вокзале нас встречали представители городских властей, сотрудники советского полпредства и журналисты.

Внутри Белого дома, где работает Рузвельт, и возле здания толпится много туристов.

Рузвельт — плотный, выше среднего роста человек, с умным, энергичным лицом. Мы застали его сидящим в круглом кресле за светлым столом, заваленным книгами и документами. С нами он был очень приветлив, шутил, поздравлял.

Мы, в свою очередь, выразили ему свою признательность за прием и благодарность за содействие и помощь со стороны правительственных учреждений США во время нашего перелета.

В Вашингтоне был организован ряд банкетов и встреч...

После приема у Рузвельта мы были приглашены на торжественный банкет, организованный в одном из крупнейших отелей Вашингтона. Собралось около двухсот представителей американской печати и литературы...

Позже состоялся большой прием. Присутствовало около 1300 человек. Собрались члены правительства, почти весь дипломатический корпус, сенаторы, члены палаты представителей, журналисты, представители деловых кругов, военные пилоты, прилетевшие из других штатов страны, представители крупных авиационных заводов и воздушных линий.

Вместе с т. Трояновским мы принимали гостей. Видные американские деятели один за другим подходили к нам, пожимали руки, поздравляли с исторической победой.

Пришлось и здесь дать сотни своих автографов и без конца фотографироваться с гостями.

* * *

30 июня мы прибыли в Нью-Йорк. Снова торжественная встреча на вокзале. Возгласами «Да здравствует Советский Союз!», «Да здравствуют советские летчики!» встречала нас толпа в несколько тысяч человек.

Мы проследовали в здание городского самоуправления... К нашему приезду в Нью-Йорке готовились. Была даже создана специальная комиссия по встрече, в которую вошел арктический исследователь Стифансон.

Более 600 летчиков, исследователей, ученых, журналистов, представителей деловых кругов присутствовало на обеде, устроенном в честь нашего приезда Клубом исследователей и Русско-американским институтом. Зал огромного нью-йоркского отеля «Уолдорф Астория», в котором происходил обед, был украшен американскими и советскими флагами.

Первым приветствовал нас председательствовавший доктор Стифансон. Мы несколько раз беседовали с ним,

причем он проявил поразительные знания американской и советской Арктики. Уже пожилой, Стифансон держится бодро и уверенно, полон надежд на окончательное завоевание Арктики и превращение ее в путь сообщения между СССР и Америкой. Стифансон собирается к нам в СССР. Его книга «Гостеприимная Арктика», содержащая отчет об экспедиции 1914 — 1918 гг., переведена на русский язык и издана в Советском Союзе.

Стифансону мы подарили карту, по которой летели через полюс в Америку.

В своей речи Стифансон с восхищением говорил о работах Советского Союза по исследованию Северного полюса.

Здесь же нам предложили расписаться на гигантском глобусе. На нем имеются подписи Амундсена, Нансена, Бэрда и других исследователей, указаны маршруты их путешествий, походов, полетов.

Самым замечательным событием этого дня было то, что среди почетных гостей на обеде присутствовал единственный среди приглашенных белых негр Мэттью Хэнсон, живой участник экспедиции Пири к Северному полюсу.

* * *

На другой день Общество друзей Советского Союза созвало митинг, на котором присутствовало около 10 тысяч человек. Митинг происходил в манеже 71-го полка.

Когда мы вошли в помещение, где происходил митинг, все присутствующие встали и в течение нескольких минут аплодировали. Нам поднесли цветы, свитые в форме самолетов.

— Я прошу своих американских друзей, извинить меня, — заявил я в своей речи, — за то, что мы в ближайшее время догоним их страну. Наш полет принадлежит целиком рабочему классу всего мира. Мы, три летчика, вышедшие из рабочего класса, можем творить и работать только для трудящихся.

Байдуков, обращаясь к собравшимся, сказал:

— Наша страна молода, и жизнь нашей страны похожа на жизнь молодых людей — юношей и девушек, полных энергии и желания непрерывно творить и достигать намеченной цели. Таких людей, как мы, в нашей стране тысячи. Что ни готовили бы против нас те или иные государства и что они ни говорили бы о нас, наша решительность в выполнении нашей цели — создать счастливую жизнь во всем мире — нисколько не будет поколеблена! Вы, друзья Советского Союза, примите приветствие от нашего народа, которое мы вам принесли на красных крыльях нашего самолета.

Выступал Беляков. Обращаясь к собранию, он заявил:

— Никогда не был так свободен человек, как он свободен теперь в Советском Союзе. Каждый имеет возможность развивать свои способности. Разве наш полет из Москвы через Северный полюс в США не может служить наилучшим доказательством этого? Мы выполняли поставленную перед собой задачу во имя цивилизации, во славу нашей Родины.

Исследователь стратосферы майор Стивенс прислал следующую приветственную телеграмму.

«Полет через Северный полюс опять обратил внимание всего мира на мощь Советского Союза, на храбрость и искусство советских летчиков и на превосходное оборудование их самолетов. Их перелет, который совершался в очень неблагоприятных атмосферных условиях, был бы самым трудным подвигом даже в условиях прекрасной погоды».

Под конец митинга толпа приблизилась к трибуне. Мы поспешили к выходу. Никакие усилия не могли сдержать напор народа. Мы были окружены плотным кольцом желающих позвать нам руки. Люди пели на английском языке советский авиационный марш «Все выше и выше...»

...Тоска по Москве давала себя чувствовать с каждым днем все больше и больше. Решили 14 июля пароходом «Нормандия» отправиться в Европу.

Оставшиеся дни были посвящены осмотру авиационных заводов, крупных зданий Нью-Йорка.

Мы пробыли в США недолго — 24 дня. Мы не можем пожаловаться на недостаток внимания американского народа к нам. Всюду, где бы мы ни находились, нам оказывалось радушие и гостеприимство. Но что нас трогало больше всего — это письма, приходившие к нам из всех штатов Америки. Писал американский народ, представители самых различных слоев населения: рабочие, фермеры, летчики, клерки, мелкие торговцы, адвокаты, моряки, врачи, солдаты. Каждый из них по-своему выражал уважение стране, летчики которой совершили перелет через «вершину мира».

«Мы гордимся Вами, — писали двое рабочих из Детройта, где незадолго до того происходили жестокие классовые схватки, и тысячи людей были выброшены на улицу. — Мы гордимся Вами потому, что Вы доказали, какие чудеса может делать свободный от эксплуатации человек. Привет русским рабочим!»

Прав был американский журналист, писавший о том, что трансполярный советский перелет вызывает новый рой мыслей в умах американцев. Сила классовой правды в том, что она проникает в сознание миллионов трудящихся, несмотря ни на какие барьеры, сооруженные капиталистическим миром, несмотря на паутину лжи, которой капиталистическая пресса, радио и кино опутывают подневольных рабочих и крестьян...

Мы пролетели 8868 километров по прямой и значительно больше, если считать расстояние, которое нам пришлось преодолеть при встрече с четырьмя циклонами на пути в Америку.

— Циклон над полюсом? — переспросил меня один американский корреспондент, «выкачивавший» из нас факты, которые могли бы взволновать воображение американского читателя. — Это, наверное, очень страшно?

Страх — человеческое чувство, и корреспондент, пожалуй, не удивился бы, получив утвердительный ответ. Но могли ли мы испытывать это чувство, когда все наши мысли были заняты тем, чтобы любыми усилиями выполнить поручение нашего народа, поручение Сталина!

Может ли быть страх у пограничника, стоящего на страже советских рубежей, у водолаза, опускающегося на морское дно, чтобы поднять затонувший советский корабль, у шахтера, добывающего уголь с глубины более тысячи метров, когда они знают, что каждое их усилие идет на пользу родине, на счастье любимого народа!..

Не для себя, не для личных, эгоистических целей, а для стасемидесятимиллионного советского народа совершали мы свой рейс через Северный полюс.

ПАРИЖСКИЕ ВСТРЕЧИ

14 июля пароход «Нормандия» увез нас из Нью-Йорка.

В первый же день о нас узнало все население парохода. Капитан парохода ознакомил нас с управлением «Нормандии». Это было весьма интересно, особенно для меня, работавшего когда-то кочегаром на волжском пароходе.

Здесь, на борту «Нормандии», произошел у меня любопытный разговор с одним американским миллионером.

— Вы богаты? — спросил он.

— Да, очень богат, — ответил я.

— В чем выражается ваше богатство?

— У меня 170 миллионов.

— 170!!! Чего — рублей или долларов?

— Нет, 170 миллионов человек, которые работают на меня, так же как и я работаю на них!..

В пути «Нормандия» останавливалась только в Саутгемптоне (Англия). Здесь нас встречали представители советской колонии.

19 июля мы прибыли в Гавр. Поезд доставил нас в Париж. На площади у вокзала встречала огромная толпа пари-

жан. В Париже мы пробыли несколько дней. Помимо осмотра Международной выставки, особенно нашего советского павильона, в памяти запечатлелась встреча с трудящимися Парижа, организованная Обществом друзей СССР. Встреча носила исключительно теплый и сердечный характер. Когда экипаж нашего самолета появился за столом президиума, раздались возгласы: «Да здравствует Советский Союз!», «Советы — повсюду!». Стол президиума превратился в цветочную гору, из-за которой трудно было рассмотреть сидящих в зале.

Генеральный секретарь Общества друзей СССР в своей речи приветствовал нас от имени 70 тысяч членов Общества.

Он отметил исключительные достижения Советского Союза во всех областях культурной, хозяйственной и политической жизни. Свою речь он закончил под бурные одобрения присутствующих возгласом «Да здравствует французо-советский пакт».

С яркой речью выступил т. Вайян Кутюрье. Мне не забыть этого прекрасного человека, так много и отлично поработавшего для борьбы за мир, за коммунизм, против фашизма.

— В отличие от фашистской авиации, несущей с собой смерть и разрушения, — заявил Кутюрье, — советская авиация служит мирным целям, служит на пользу всего человечества.

Встреча закончилась в обстановке исключительной теплоты и неопишуемого энтузиазма. Непрестанно слышались возгласы в честь французо-советской дружбы, лозунги приветствия французо-советскому пакту, призывы к тесному сотрудничеству Франции и Советского Союза в деле борьбы за мир.

Все цветы, полученные нами, мы возложили на памятник французским летчикам, погибшим при исполнении своего служебного долга.

Рабочие авиационного завода «Рено» преподнесли нам знамя.

В Париже мы были и раньше — на авиационной выставке.

На этот раз мы побывали в местах, где жил и работал Владимир Ильич.

Улица Мари-Роз. Комната в два окна во втором этаже. Ее снимал Ленин в 1910 — 1911 гг. Это был период организации партийной школы в местечке Лонжюмо, в 18 — 20 километрах от Парижа. В эту школу партийные организации России командировали рабочих. В частности, там учился и покойный Серго Орджоникидзе. Владимир Ильич вел занятия в этой школе, для чего ежедневно ездил в Лонжюмо на велосипеде.

В Лонжюмо находим домик, где велись занятия. Сейчас в этом помещении, более напоминающем сарай, небольшая слесарная мастерская. Ее владелец, француз, встречает нас приветливо. У него исковеркана рука, — следы войны. Ему было 19 лет, когда в этом самом помещении, принадлежавшем его отцу, существовала партийная школа большевиков.

В переулке нам показывают небольшой домик, в мансарде которого Ильич жил несколько месяцев. По скрипящим ступенькам поднимаемся наверх. Мансарда. Скромная обстановка. Здесь жил и работал великий стратег пролетарской революции.

Мы возвращаемся в Париж через район Орлеан. Здесь на улице Орлеан был ресторан, где в 1909 г. происходило расширенное заседание редакции «Пролетария».

На улице Орлеан мы осмотрели также дом, где помещалась типография, в которой печатались большевистские газеты.

На этом наше пребывание в Париже окончилось. 24 июня поездом «Норд Экспресс» мы выехали на Родину, в Москву.

СНОВА В КРЕМЛЕ, У СТАЛИНА

Всего лишь месяц мы пробыли за пределами своей Родины, но стосковались по ней так, как будто пробыли за границей несколько лет.

Как радостно было слышать далекий голос радиостанции Коминтерна в дни перелета, как счастливы были мы, получая телеграммы от родных и знакомых, сколько новых сил влили в нас замечательные слова приветствия товарища Сталина, руководителей партии и правительства!

Мы летели на Север, через полюс, надо льдами Центральной Арктики, над тундрой и горными хребтами Канады не для личной славы. Мы хотели показать всему миру возможности и силы советской авиации, мощь и технику Советской страны. Мы хотели умножить славу своей социалистической Родины. Мы хотели сделать новый вклад в дело дружбы двух великих народов.

Слова товарища Сталина, его указания мы несли на крыльях своего самолета как знамя победы. На всем пути мы ощущали его отеческую заботу о людях, чувствовали за собой пристальное внимание всей страны, теплое дыхание Родины. Над ледяными просторами Арктики мы ни одной минуты не чувствовали себя одинокими. Мы знали, что всегда и везде с нами весь наш великий и свободный народ, вся наша страна, партия, правительство, Сталин!

...Мы счастливы и горды тем, что именно нам правительство и партия доверили проложить новый воздушный путь между двумя континентами. Но мы ни минуты не сомневаемся, что сотни и тысячи других советских летчиков с таким же успехом выполнили бы это почетное поручение, ибо для всех нас нет в мире ничего дороже, как выполнить свой долг перед Родиной, перед партией.

Теперь наш путь — в Москву. Мы всюду видим ее образ, образ столицы нового мира... Москва всегда была с нами. Это ее могучее дыхание помогло нам предпринять и завершить начатое дело. Это мысль о ней помогла пре-

одолеть стихию, бури, туманы, холод, неизвестность нового пути. Она была с нами в Ванкувере, когда мы садились на землю, соединив великую страну большевиков с Америкой. Она была с нами везде, где люди, пораженные нашим перелетом, окружали нас вниманием и восторгом.

* * *

...Мы проезжаем фашистскую Германию. На вокзале в Берлине нас встречает советская колония. Мы проезжаем панскую Польшу. Скоро мы увидим пограничные столбы Советского Союза.

Скоро... Еще несколько часов. Наш поезд прибывает в Негорелое в половине второго ночи.

Яркая луна освещает нам путь. Показалась пограничная арка. Поезд тихо, но торжественно подходит к советской земле. Мы у открытого окна. В коридор вагона вбегает пограничник.

Мы крепко целуемся. Он переходит из объятий в объятия. Но коридор уже переполнен, и поцелуям нет конца.

Заграница осталась позади. Свежий запах цветущих колхозных полей бьет в окна вагона. Кругом бурлит кипучая советская жизнь. Гудят гудки могучих заводов, гремят тяжеловесные составы на железнодорожных путях. Красива Страна Советов, наша великая Родина, где нет места нищете масс и обогащению одиночек, нет места наживе, хищничеству, эксплуатации человека человеком.

А за окнами слышна музыка, восторженные крики «ура». Поезд остановился, — Негорелое. Здесь митинг. С нами в вагоне едет полпред СССР в США т. Трояновский. Вместе с ним идем к трибуне. Сколько цветов!

В столицу Белоруссии поезд пришел около 4 часов ночи. Но вокзал сверкал иллюминацией. Тысячи людей ждали прихода поезда.

Мы прощаемся с пограничниками.

— Побольше ясных ночей желаю. Чтобы туманов не было,— говорю я одному из них на прощанье.

— О, товарищ Чкалов, — отвечает он. — Вы-то знаете, что такое туманы...

— И вы знаете, и мы знаем...

* * *

Пятый час утра. Вагон осажден корреспондентами, фотографами. Нескончаемые расспросы о нашем перелете, об Америке.

Мелькают станции. Вот Борисов. Орша. Смоленск. Вязьма. Встреча за встречей. Ночь «прошла». Она как и не была. Да разве уснуть в такую ночь!

Поезд мчится к столице. Мы уже видим Москву.

Белорусский вокзал. Выходим из вагона. Встреча с родными, друзьями, знакомыми. Минуты незабываемого волнения. Выходим на площадь. Она полна народа. Мы едем улицами столицы. Нас приветствуют тысячи дорогих и близких нам москвичей.

Красная площадь... Я смотрю на звезды кремлевских башен, волнуясь...

Мы входим в Георгиевский зал. Здесь собрались друзья, товарищи и помощники по организации перелета из Москвы в Северную Америку.

Но вот зал наполнился приветственными возгласами, радостным, ликующим гулом. Входят руководители партии и правительства, входит наш родной и любимый товарищ Сталин. За ним идут товарищи Молотов, Каганович, Ворошилов, Калинин, Микоян.

Товарищ Сталин приглашает нас за стол президиума. Преисполненный огромного счастья и радости, я иду к Сталину, за мной — Байдуков и Беляков.

Товарищ Сталин крепко жмет нам руки, обнимает. Он целует Байдукова, Белякова и меня, как родной отец. С нами здороваются, нас поздравляют и обнимают соратники товарища Сталина.

Мы садимся за стол президиума. Идет оживленная беседа. Товарищ Сталин подробно расспрашивает нас о пере-

лете, интересуется, какие трудности мы встречали на своем пути.

Здесь же я передаю товарищу Сталину дар русской секции Интернационального рабочего ордена США — серебряную скульптуру. На точеном пьедестале три орла распластанными крыльями поддерживают земной шар. Континенты Европы и Америки соединены чертой, проходящей через полюс. А над этой точкой парит самолет, на фюзеляже которого надпись «Сталинский маршрут».

Вечер подходит к концу. Мы прощаемся с руководителями партии и правительства.

Мы уходим из Кремля, полные готовности выполнить любое задание партии, любое задание Сталина.

СТРАНА ПОЗДРАВЛЯЕТ

Дома встреча с семьей, с друзьями. На столе ворох писем, телеграмм от знакомых и не знакомых мне людей. В этих посланиях много трогательного, каждое из них — замечательный человеческий документ.

Люди пишут, не зная адреса. Пишут взрослые, дети, старики, летчики, колхозники, пишут прозой, стихами, пишут с Украины, из Армении, Белоруссии, Сибири, с Дальнего Востока. Эти письма дышат безграничной любовью к Родине, к правительству, к партии, к Сталину. Они полны гнева и ненависти к врагам народа, к фашистским наймитам, подонкам человечества.

«Я знаю, что вам пишут сотни людей, восхищаясь вашим полетом, — пишет В. Ершов из Красноуральска, — но мои строки отличаются от всех тем, что я не только восхищаюсь — я живу вашими полетами. Мне 18 лет. Я 10 лет неподвижен. Недуг окружает мое сердце холодом, а вы своими победами его согреваете. Перед глазами всегда ваш образ. Вы — один из моих любимых летчиков. В шуме радио, в напеве гармоника мне слышится гул мотора вашего самолета. И я уверен, что вы и два ваших товарища вновь полетите по Сталинскому маршруту».

«Я рад и горд за тебя, — пишет бывший некогда моим комиссаром т. Верещагин. — Ты сумел на крыльях своего самолета пронести великое знамя нашей партии — партии Ленина — Сталина, а вместе с ним и славу нашей Родины через доселе неприступные ледяные пустыни с мужеством и твердостью, достойной того, кто тебе доверил этот исторический маршрут».

«Вам пишет Полева Катя, пионерка, ученица 6-го класса, приехавшая из Донбасса в Москву к брату провести летние каникулы. Скоро я уезжаю обратно в Никитовку. Если бы Вы, т. Чкалов, знали, как хочется перед отъездом видеть Вас, пожать Вам руку. Эта замечательная встреча осталась бы чудесной памятью на всю мою последующую жизнь».

Много писем с просьбой помочь устроиться в летные училища. Когда читаешь эти письма, радуешься, испытываешь чувство гордости за нашу молодежь.

Чего, например, стоит письмо семнадцатилетнего комсомольца Геннадия Крылова со станции Уваровка. Он пишет:

«Я, как и многие юноши нашей страны, с 9 лет лелею мечту — стать летчиком (хорошо, если бы истребителем). Дерзко? Да, т. Чкалов, стать летчиком — это для меня все. На вас, Валерий Павлович, вся надежда. Очень прошу Вас: устройте меня в летную школу, возьмите надо мной шефство. Я оправдаю Ваше доверие и буду летчиком «чкаловского закала». Я в начале письма Вам не представился. Давайте познакомимся: фамилия — Крылов, звать — Генька, окончил 8 классов, получил похвальную грамоту, комсомолец. Вот и весь «послужной список», хотя сюда можно было бы вписать много «аварий». По здоровью я в летчики подхожу. Только нос у меня не в порядке — полипы. Но ничего. Прошу не отказать в моей просьбе. С комсомольским приветом...» И фотокарточка приложена. Все в порядке!

Замечательные письма пишут дети нашей страны, молодая поросль нашей Родины.

«Дорогой т. Чкалов! Мне 8 лет. А я знаю, что Вы летали далеко через самый холод и были у белых, и я боялся как бы они Вас не обидели, — они злые. Я тоже буду летчиком,

но я придумаю такой самолет, чтобы и летать, и ездить, и плавать, и чтобы под водой. Мы, все ребята железнодорожного детсада, ст. Клин, любим Вас и хотим быть, как Вы, героем. Целую Вас, т. Чкалов. Остаюсь Леля Базаров».

«Я не поэт, — пишет В. Дод из Чимкента, — но мое стихотворение есть результат глубоких переживаний человека, который в силу физического недостатка (у меня прострелена рука) никогда не сможет стать летчиком. Чтобы не показаться навязчивым, я Вам ничего не пишу о себе. Всех нас все равно Вам знать невозможно, — нас миллионы.

Незримый сам, я вижу вас, орлы,
Прекрасной Родины отважные сыны.
На крыльях мужества, отваги и уменья
Вы «Сталинский маршрут», в порыве вдохновенья,
Над полюсом с триумфом пронесли,
Связав далекие материки земли...»

У меня не было возможности отвечать на все эти волнующие письма. Их много, очень много!..

НАУЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПОЛЕТА

Многие в письмах спрашивают: какой наиболее важный научный результат достигнут полетом через Северный полюс? Охотно отвечаю: наиболее существенным достижением полета явились метеорологические открытия.

Мы установили, что высота арктических облаков в среднем 6 — 7 километров, вместо 3 километров, как это предполагалось раньше. Поэтому полет через полюс требует соответствующей подготовки, чтобы иметь возможность лететь на большой высоте, преодолевая облака, не теряя видимости и избегая весьма опасного явления — обледенения крыльев самолета. Во время полета на протяжении более 15 часов на крыльях самолета имелся слой льда, что неизбежно перегружало самолет. Такой высокий полет требует кислорода, чтобы компенсировать его недостаток в разрежен-

ных слоях воздуха на большой высоте. Наш экипаж пользовался кислородными приборами в течение 10 часов полета, в результате чего запасы кислорода скоро иссякли.

В районе магнитного полюса нами были успешно преодолены все затруднения, вызванные поведением компаса. Заранее разработанные расчеты о магнитном склонении в районе полюса оказались верны. На известной части пути нашего перелета обычный магнитный компас был почти совершенно бесполезен. Жирокомпас действовал вполне удовлетворительно. Во время ясной погоды секстант точно показывал местонахождение самолета.

В течение 62 часов полета только 5 часов пришлось лететь ночью. Это было над Канадой.

Когда мы летели в районе полюса, стояла ясная погода, позволившая нам наблюдать беспредельные ледяные пространства. Мы видели большие пространства с гладкой поверхностью льда, где имелась возможность приземлиться, если бы это потребовалось.

На протяжении многих километров полета погода была исключительно неблагоприятная. Самолет должен был преодолевать свирепые циклоны в течение многих часов; это отняло много ценного горючего.

Полет Москва — Ванкувер не совершался по строгой прямой: линии. Штормы, облака, горы и другие препятствия часто заставляли нас идти окольным путем, отклоняться от прямого курса, но, несмотря на все это, все затруднения были преодолены. Часто было трудно дышать, отсутствовала видимость, временами прерывалась радиосвязь, но мотор работал прекрасно, и наша решимость преодолеть все трудности не колебалась.

Доказано, что самый короткий воздушный путь между СССР и Соединенными Штатами лежит через Северный полюс; вполне возможно, что эта «линия» со временем будет использована для пассажирского и почтового сообщения.

Я убежден в практической целесообразности воздушного пути между СССР и США через Северный полюс, но лишь при условии, что полет будет происходить на большой высоте.

* * *

Мы сделали все, что смогли. Задание Сталина мы выполнили. Верим, что нам будет позволено совершить и третий Сталинский маршрут. Наша жизнь принадлежала и принадлежит ленинско-сталинской партии, и мы готовы — я говорю это от имени всего экипажа — пожертвовать всем для защиты ее идей.

Великая благодарность родной стране, воспитавшей меня и моих товарищей!

Спасибо вам, друзья, помогавшие нам продолжить Сталинский маршрут!

Большое спасибо Вам, Иосиф Виссарионович! Пусть знают враги, что по первому зову правительства в воздух поднимутся тысячи сталинских орлов, воспитанных Вами, и грудью защитят свою страну.

Георгий Байдуков

ВО СЛАВУ ЛЮБИМОЙ РОДИНЫ

(из книги Г. Ф. Байдукова «Чкалов»)

НАШЕ ЗНАКОМСТВО

В 1931 году я служил старшим летчиком в 20-м отдельном авиационном отряде, которым командовал бывший царский офицер, участник империалистической войны, летчик и командир авиаподразделения в гражданскую войну Николай Александрович Андреев.

Моим командиром звена стал недавно прибывший из командировки в Афганистан, тоже бывший офицер прошлой войны и артист мюзик-холла, прекрасный летчик и неиссякаемо веселый человек Василий Николаевич Жданов.

В конце 1931 года инспекция ВВС навалилась неожиданно на наш отряд с задачей тщательно проверить технику пилотирования летного состава. Меня пригласил к себе в самолет Р-1 комбриг Туржанский, о котором мы слышали от своих соседей по ангарам — летчиков НИИ ВВС — как о строгом, но справедливом человеке.

Мой командир отряда очень волновался и просил меня быть предельно внимательным при выполнении задания инспектирующего.

Я старался не подвести Николая Александровича, насколько не беспокоясь о себе. Видимо, поэтому сухощавый, подтянутый, красивый комбриг с темно-кариими глазами улыбнулся мне и поблагодарил за отличные полеты.

Н. А. Андреев был доволен результатами инспекции и в течение многих дней после нее очень редко дарил нашему

брату добросовестно заслуженный «выговор» или несколько суток гауптвахты.

Но, как известно, инспектирование никогда не обходится даром. Для меня оно оказалось поворотным пунктом на жизненном пути.

Через два месяца после полетов с комбригом А. А. Туржанским меня вызвали к Н. А. Андрееву и в присутствии командира звена В. Н. Жданова объявили приказ начальника ВВС о моем назначении летчиком-испытателем в НИИ ВВС, куда мне и надлежало явиться незамедлительно.

Я никогда даже не мечтал, что удостоюсь такой чести — работать летчиком-испытателем НИИ. Более того, я искренне просил командира отряда оставить меня летчиком у себя.

Н. А. Андреев предпринимал некоторые попытки, но управление ВВС жестко требовало исполнения своего приказа.

* * *

Толком не зная никого в НИИ ВВС, я обрадовался, когда мне приказали сразу явиться на ночные полеты. Мне представлялось, что летчику лучше всего знакомиться и с делами и с людьми на аэродроме или в воздухе.

Наша группа из четырех новичков собралась возле большого ангара летной части института, когда не торопясь, спокойно угасал летний вечер. На ангарах вспыхнули красные неоновые огни заграждения, и ночь бесповоротно вступила в свои права.

Аэродромные посадочные прожекторы выхватывали из тьмы длинные белые полосы, в световых конусах которых купались мириады мельчайших частиц пыли, мошки, ночные бабочки.

Мы отправились на старт, где стояли самолеты, а вокруг них работали механики.

Недалеко от нас, рядом с самолетами, стояли двое, лица которых освещались временами от вспышек спички или затяжки папиросы.

Кто-то из нашей группы шепнул:

— Это асы испытателей — Анисимов и Чкалов.

Вскоре послышался властный голос: «Становись!»

Привычные люди аэродрома, несмотря на темноту, быстро выстроились в две шеренги. Командир части, вызывая по очереди летчиков, отдавал распоряжения о порядке проведения сегодняшних ночных полетов.

— Товарищ Чкалов! Вам сегодня надлежит провести полеты с вновь назначенными в институт летчиками, прибывшими из строевых частей. Проверьте, как они летают ночью, если нужно, потренируйте и затем выпустите самостоятельно.

— Есть, товарищ командир! Проверю и, кого нужно, выпущу.

— Действуйте. Вот ваша группа. — Командир показал на четверку молодых летчиков, в которой я стоял на левом фланге и, слегка волнуясь, внимательно прислушивался к каждому слову командира.

Чкалов подошел к нам и низким, немного осипшим голосом спросил, глядя на меня:

— Как фамилия?

— Байдуков, — ответил я.

— Сколько лет летаешь?

— Пять.

— На чем летаешь?

— На разведчиках.

— Да не то я спрашиваю. На Р-1 летал?

— Так точно, — ответил я, слегка пораженный грубоватым тоном и тем, что он обращается на «ты», и его слишком заметно выделяющимся «о».

— Ну так бы и сказал, что летаю на Р-1, а то «на разведчиках»! — И он, помолчав, добавил: — Садись в самолет, а я сейчас приду.

Чкалов скрылся, не сказав, где стоит самолет и какой его номер. Мы растерянно стояли.

— Сердитый мужик, — сказал мой товарищ.

Я поспешил к самолетам, чтобы отыскать, а вернее, угадать машину, на которой должен был отправиться в экзаменационный полет.

Аэродром зашумел. В темноте замигали прерывистые сигналы связи, иногда вырисовывались огромные огненные круги выхлопа какого-то истребителя, ночной воздух вздрагивал от грохота моторов, винтов, нещадно рассекающих мглу.

Пробегая вдоль ряда машин, я старался увидеть широкоплечую фигуру Чкалова, чтобы узнать, где же наш самолет. Иногда я подбегал к группам и спрашивал инструктора, но мне отвечали: «Что ты, не видишь, что Чкалова здесь нет» — таким тоном, от которого мне становилось совестно, хотя я мог бы пояснить, что Чкалова в лицо еще не знаю, так как темнота помешала разглядеть его как следует.

Тем не менее я все еще продолжал шнырять между самолетами и, не пропуская ни одного силуэта, подбегал к нему ближе и кричал громко на ухо:

— Чкалова к командиру!

Эту фразу я придумал сам, надеясь таким авторитетным заявлением вызвать своего инструктора на голос.

Вскоре я наткнулся на двух пилотов и, повторив свой старый номер, вдруг услышал окающий голос:

— Чего орешь? К какому командиру? — Это и был Чкалов. Я замолчал, соображая, как выкрутиться из глупого положения.

— К какому командиру? — вновь повторил вопрос инструктор и, чувствуя что-то неладное, подошел вплотную, зажег спичку. Осветив мое лицо, он вдруг засмеялся: — Байдуков! Ну чего молчишь?

Суровые черты и резкие складки лица на мгновение размякли, но спичка угасла, и я в темноте видел лишь силуэт — короткий, широкоплечий.

— Закури! Сейчас пойдём к самолету. — И он, то ли заблудившись, что я ему успел соврать о вызове к командиру, то ли

догадался о моей проделке, спокойно продолжал разговор: — Молодых сегодня буду возить.

— Ишь ты, из тебя совсем думают сделать учителя.

— Ну, Шурка, пойду, а то ребята застоялись. — И, повернувшись ко мне, кивнул: — Пошли, Байдуков.

* * *

Шумело от свиста рассекаемого воздуха, на небе появились синие, красные и белые блуждающие огоньки самолетов. Пыль от взлетающих машин двигалась стеной, сгущая темноту, засоряя глаза. Вскоре подошли к двухместному биплану. Я облегченно вздохнул — этот тип машины был мне знаком по строевой части.

— Чего вздыхаешь? — спросил инструктор и как-то особенно добавил: — Почему тебя перевели сюда?

— Приказом, товарищ командир, — ответил я, не понимая существа вопроса.

— Все мы приказом, да все по разным причинам. — И, оборвав, спросил: — Давно не летал ночью?

— Полгода будет с осенних маневров, — ответил я, думая, что этого воробья на мякине не проведешь.

— Ну давай в кабину... Задание: простой полет по кругу.

— Есть, товарищ командир! — Я подозвал механика и вместе с ним, посветив фонариком, внимательно осмотрел узлы шасси, хвостовое оперение.

Чкалов залез в самолет и, высунув голову через борт задней кабины, что-то насвистывал.

Мы уже завершали осмотр, как механик сказал мне на ухо:

— Смотрите не подкачайте — Чкалов страсть не любит, чтобы потихоньку... А то будет «возить и возить»; жуть как не терпит трусливых полетов.

Я влез в переднюю кабину самолета, раздумывая над советом простодушного механика. Запустил мотор. Длинные ленты голубоватого пламени выхлопа мягко плескались вдоль фюзеляжа. Взял переговорный аппарат:

— Товарищ командир, я готов!

— Ну, осторожно выруливай и взлетай! — слышался в телефоне ответ.

Я попросил старт. Дежурный дал световой сигнал: «взлет разрешаю». Огляделся по сторонам и, не увидев никакой опасности, дал полные обороты мотору, начав взлет. Через несколько секунд мы уже неслись над крышами ангаров. Красный отблеск заградительных огней на мгновение сделал крылья прозрачными — через полотно смутно выделялись контуры лонжеронов и нервюр. Блеск ли спокойно ожидающих глаз инструктора, которые я заметил в переднем смотровом зеркале, или совет механика воздействовал на меня? Чуть прижав машину для набора скорости, я положил ее в глубокий разворот с невероятным подъемом. Самолет, впиваясь в тьму, причудливым зигзагом заворачивал влево, а я настороженно и хитро поглядывал в зеркало, откуда ждал одобрения или осуждения моих действий. И совершенно неожиданно перед носом выросла рука инструктора с большим пальцем, задранном вверх. После посадки Чкалов вылез из задней кабины и, перевесившись через борт ко мне, сказал:

— Хорошо, ничего не скажешь. Лети в зону и потренируйся сам, в чем чувствуешь нужду. Мне нечего с тобой возиться.

— Есть, товарищ командир!

— Ну, ты заладил, «товарищ командир». Зови просто — Чкалов, ты ведь тоже командир и такой же инструктор и испытатель, как и я.

— Хорошо, товарищ Чкалов, — ответил я, улыбаясь.

— Да, а зовут-то тебя как?

— Георгий.

— Ну, ну, значит, Егор, а по-нашему, по-волжски, Егорушка. Вот и дуй, Егор, да недалеко улетай, я еще с другими должен заняться на этом самолете.

Освещенный огнями кабины орлиный изгиб носа придавал Чкалову немного хищный вид, хотя его синеватые глаза смотрели мягко и ласково.

...Видимо, у меня действительно получалось кое-что в пилотаже у земли, если однажды Валерий предложил мне показать воздушный бой с лобовыми атаками. Для меня это было весьма лестно.

Мы взлетели на разного типа истребителях. Набрав высоту, я развернулся в сторону Чкалова и заметил, что мотор его самолета слегка дымит, а это значит, что он разгоняет истребитель. Я тут же дал полный газ и прильнул к оптическому прицелу, изредка нажимая гашетку кинофотопулемета. Самолеты сближались, идя навстречу друг другу. Расстояние между нами сокращалось с каждой секундой.

Судя по дальномерной части оптического прицела, до истребителя Чкалова оставалось всего лишь 500 метров. Нужно было решать, что делать дальше, так как через несколько секунд мы войдем в так называемое «пространство смерти», где миновать столкновения невозможно, какие фигуры пилотажа для отворота ни применяй.

Я выглянул влево, тут же потянул самолет в резкий набор высоты и сделал иммельман. Потеряв из виду Чкалова, я быстро сел на аэродром.

Наблюдавшие с земли рассказывали, как наши самолеты, подойдя друг к другу в лоб, одновременно полезли вверх, идя вертикально, сближаясь колесами. Всем казалось, вот-вот самолеты пожмут друг другу лапы... Но затем, сделав иммельман, они разлетелись в разные стороны. Чкалов сел вслед за мной. Подрулив, он вылез из машины и, подойдя ко мне, сказал:

— Дурак, так убьют тебя!

— По-моему, и ты не из умных, если лезешь на рожон. Тебе нужно было ложиться в вираж, — запальчиво ответил я.

Вместо ответа он показал мне кукиш и, отойдя на два шага, буркнул:

— У тебя такой же упрямый характер, как и у меня. Мы с тобой обязательно столкнемся. Лучше ты, Байдук, сворачивай первым, а то так, по глупости и гробанемся...

Я понял, что Чкалов в настоящей драке ни за что не выйдет из лобовой атаки первым, так как за этим сразу последует заход противника тебе в хвост, и ты будешь сбит.

НА ЗАВОДЕ им. МЕНЖИНСКОГО

Увлеченность испытательными полетами не могла погасить в душе Чкалова тоску, вызванную семейной неустроенностью, длительной разлукой с женой и сыном. Не имея в Москве своего жилья, Валерий долго не мог снять номер в московской гостинице и привезти в столицу живших в Ленинграде жену и сына.

Только осенью 1932 года Валерию удалось получить номер в гостинице «Интернациональная». Из Ленинграда приехала Ольга Эразмовна с Игорем. Втроем они жили в маленьком номере более полутора лет. Очень сложно было организовать питание — в столовой гостиницы оно обходилось бы выше возможностей Валерия Павловича, а готовить пищу в номерах запрещалось.

Но Чкаловы быстро приспособились к такой обстановке — они купили керосинку и готовили на ней незатейливые блюда в те часы, когда вероятность проверки была минимальной. Такую запрещенную, но необходимую работу часто приходилось вести поздним вечером, а то и ночью.

Как очень хороший семьянин, Валерий Павлович все свободное время теперь уделял четырехлетнему сыну и жене. Несмотря на тесноту номера и трудности с едой, Валерий Павлович и Ольга Эразмовна гостеприимно открывали для всех двери своего временного жилища, продолжая волжскую традицию хлебосольства семьи Чкаловых.

Их посещали василевцы и нижегородцы (горьковчане), приезжали бывшие однополчане из Ленинграда, Гатчины и Брянска, забегали друзья из летного и технического состава НИИ ВВС.

НИИ ВВС уже перебазировался за город. Жизнерадостные, полные сил, больших надежд, молодые летчики, инже-

неры, механики, служащие и рабочие института ранним утром заполняли пригородные поезда. Ехали с веселыми песнями, шутками.

В вагон, где сидел Чкалов, набивалось народу особенно много, и он буквально дрожал от безудержных взрывов смеха.

* * *

В начале 1933 года Чкалова вторично демобилизовали из ВВС. Вспоминаю, как болезненно воспринял Чкалов демобилизацию. Он любил армию и понимал, что еще может много дать ей — ведь он проводил самые сложные, самые опасные испытания новых самолетов и их вооружения. Да я и сам не могу до сих пор объяснить, зачем понадобилось применять к нему столь жесткие меры воздействия. И сейчас некоторые считают, что демобилизация пошла на пользу Чкалову, заставив его еще и еще раз продумать свое поведение, отношение к дисциплине. Мне кажется, что такая точка зрения весьма спорна и требует доказательств. Так или иначе, но все признают, что Чкалов был пионером в разработке ряда проблемных вопросов тактики истребительной авиации в будущей войне, вместе с другими передовыми советскими летчиками он показал растущие возможности истребительной авиации. Что утверждал Валерий Павлович?

Чкалов утверждал, что воздушные бои будут вестись не только на больших высотах, где можно достигнуть высоких скоростей, но и на малых высотах, где станет действовать бомбардировочная авиация по малоразмерным целям на поле боя и в ближнем тылу. А из этого, рассуждал Чкалов, вытекают по крайней мере две важнейшие практические задачи:

— Авиация обязана уметь летать скрытно, на бреющем полете, используя все маскирующие особенности местности.

— Поскольку вражеская авиация станет действовать на малых высотах, наши истребители обязаны уметь вести воздушные бои как с бомбардировщиками противника, так и

с прикрывающими их истребителями, применяя при этом маневры не только горизонтального характера, но главным образом в вертикальной плоскости, невзирая на опасную близость земли.

Конечно, утверждал Чкалов, такие полеты потребуют многого: перестройки в умах командования и летного состава и, главное, очень серьезной тренировки — индивидуальной и в строю — для отработки техники пилотирования на бреющем полете и в воздушной акробатике на малых высотах.

В то время большинство командиров отрицало такую теорию, а те, кто принимал ее, хорошо представляли, что боевую подготовку истребителей нужно менять коренным образом, так как существовавшие тогда наставления по полетам ничего этого не предусматривали.

Кто же оказался прав? Миновали воздушные сражения в республиканской Испании, в Китае, Монголии, с белофиннами, отгремела война с немецким фашизмом. И сегодня мы можем сказать, что история подтвердила правоту Чкалова.

* * *

Естественно, что такой популярный, весьма искусный, талантливый летчик, каким слыл в авиационном мире Чкалов, был умно и прозорливо замечен производственниками. Социалистическая промышленность стала в эти годы выпускать много авиационной техники, и заводы нуждались в опытных летчиках для испытаний новых самолетов.

Кадры испытателей на заводах пополнялись только за счет военных летчиков, и в первую очередь за счет НИИ ВВС. Так Чкалов стал летчиком-испытателем на заводе имени Менжинского.

Прежде всего Чкалову хотелось ближе познакомиться с творцом тех истребителей, на которых он летал до этого, и тех, которые предстоит впервые поднять в воздух ему, бывшему военному летчику Чкалову. Главный конструктор Николай Николаевич Поликарпов был старше Чкалова на 12 лет, вышел он из семьи сельского священника с Орловщины. Это

был очень талантливый инженер и конструктор, хороший педагог, поклонник литературы, музыки, большой любитель спорта и рыбной ловли.

Чкалов нашел Поликарпова в конструкторском бюро.

После официального знакомства Николай Николаевич показал летчику чертежи общего вида самолета-истребителя И-15 (ЦКБ-3).

Около чертежей и схем другого самолета — ЦКБ-12 (И-16) — конструктор и летчик провели все остальное время. На этом самолете впервые в стране была установлена бронеспинка, защищающая летчика от поражения огнем при атаке противника с хвоста. У нового детища Поликарпова было много и других новинок — убирающиеся шасси, закрылки и зависающие элероны, что в совокупности способствовало получению и высоких максимальных скоростей при атаках в бою, и минимальных при посадке самолета на аэродром. Предполагалось, что И-16 сможет развивать скорость 450 — 500 километров в час.

Чкалов, как человек весьма непосредственный, с открытым сердцем и душой, не мог скрыть восторга.

— Вот это, Николай Николаевич, будет то, что нужно... Великолепно задумано! Предупреждаю, что за эту машину я буду драться даже с вами, если вы ее начнете спускать под откос...

Николай Николаевич сначала оторопел от такого прямого и для первого знакомства, может быть, и грубоватого предупреждения, но тут же увидел в глазах Чкалова тот пламенный огонек, за который главный конструктор ценил человека прежде всего.

Он крепко пожал руку шеф-пилота, заключив:

— Теперь знайте, что не пройдет и года, как мы должны поднять этого красавца в воздух. Вам, Валерий Павлович, придется его научить летать... по-чкаловски.

Валерий Павлович ответил просто:

— Об этом не беспокойся, Николай Николаевич.

Никто из двух беседующих не знал тогда, что этот истребитель проживет длительную жизнь, будет участвовать во многих боях....

Подошла зима. Снежный покров скрыл летное поле. На самолете И-15 колеса шасси заменили лыжами.

Однажды при полете на максимальной скорости неожиданно оборвался узел крепления переднего амортизатора левой лыжи, и ее носовая часть опустилась вниз. С такой неисправностью при посадке машина могла зацепить грунт вертикально вставшей лыжей, на большой скорости перевернуться через нос и грохнуться на спину, или, как говорят летчики, сделать «капот».

Валерий Чкалов даже не подумал оставить самолет, выпрыгнув с парашютом. Чтобы максимально уменьшить посадочную скорость, Чкалов подвел самолет к земле на большом угле атаки крыла, мотор при этом работал на полной мощности. Машина с задраным носом медленно, вибрируя и вздрагивая, парашютировала, просаживалась вниз. Когда оставалось до земли не больше метра, Чкалов выключил зажигание мотора, самолет плюхнулся на снежную полосу и тут же перевернулся. Но это был не скоростной «капот». Чкалов висел вниз головой и ждал, когда ему помогут освободиться от привязных ремней.

Вскоре летчик выбрался из-под машины и, не обращая внимания ни на Поликарпова, ни на директора завода и врача, обошел вокруг лежавшей вверх пузом машины и, заметив уже вертевшегося здесь механика, хлопнул его по плечу и, смеясь, проокал:

— Ну и хороша твоя машина — перевернулась, а ведь целехонькая...

Затем он подошел к Поликарпову и, делая вид, что ничего серьезного не произошло, тихонько сказал главному конструктору:

— Не унывай, Николай Николаевич! Растить детей не так просто. Ты уж лучше подумай, как ее теперь-то, не сломав, обратно на ноги поставить.

Поликарпов не выдержал и, обняв Валерия, с дрожью в голосе сказал:

— Спасибо великое, Валерий Павлович!

Чкалов добродушно буркнул, садясь в санитарную машину:

— Брось ты, дорогуша... Давай чини быстрее, а то ведь нам с тобой еще летать да летать...

Сбежавшиеся со всех сторон люди аплодировали Чкалову и кидали вверх шапки.

Решение Чкалова прежде всего спасти самолет имело огромное значение как для завода, так и для обороны страны.

Поликарпов в короткий срок устранил обнаруженный дефект шасси, и Чкалов быстро закончил все испытания И-15, после чего его внедрили в серию. А еще через четыре года этот самолет был полностью модернизирован и получил название «Чайка» (И-153).

Это был истребитель с убирающимися шасси, он обладал скоростью 443 километра в час. Он строился большой серией и пользовался популярностью у наших летчиков в боях с японцами на Халхин-Голе и в войне с белофиннами. В то время это был самый лучший из когда-либо созданных истребителей-бипланов.

Выпрыгни Чкалов из опытной машины с неисправной лыжей, вряд ли страна получила бы такое грозное оружие, каким оказался И-15.

* * *

Продолжая испытания И-15, Чкалов зорко следил за проектированием, а затем сборкой нового истребителя И-16.

В декабре 1933 года новый самолет вывели на аэродром. Но все как-то не ладилось — И-16 подготовили к полету только в канун Нового года.

На 31 декабря был назначен первый вылет, который Валерий Павлович выполнил блестяще.

Дальнейшие испытания по программе также проходили без особых затруднений. Правда, в одном из полетов

Чкалов не смог убрать шасси из-за больших физических нагрузок на ручку подъемного механизма. Такое же затруднение испытывал летчик, управляя закрылками.

По замечаниям Чкалова Поликарпов переделал все механизмы уборки и выпуска шасси и закрылков, заменив ручное управление механизированным, с применением пневматических приводов.

После таких доработок испытательные полеты на И-16 продолжались довольно успешно. Но однажды, при заходе на посадку, Валерий Павлович никак не мог выпустить шасси. С земли видели, что в воздухе происходит что-то неладное, но помочь испытателю ничем не могли.

А летчик все же доискался в полете до неисправности — трос лебедки механизма, управляющего шасси, вытянулся, ослаб и свернулся в петлю, что и застопорило выход левой ноги шасси на место.

Набрав побольше высоту и бросив управление, испытатель пытался дотянуться руками до злополучной петли. Самолет в это время перешел в такое затяжное пикирование, что летчик еле успел уклониться от удара о землю, заставив машину снова набрать высоту с опасной перегрузкой, от которой потемнело в глазах даже у такого богатырской силы человека, каким был Чкалов.

Чтобы заставить выйти левую ногу шасси в положение для посадки, Валерий Павлович применил все свое мастерство, все, что он научился делать в полете, в том числе и вопреки инструкциям. Он совершал одну фигуру за другой, тем самым меняя значение перегрузок на самолет по силе и направлению. Тут были отвесные затяжные пикирования с использованием полной мощности мотора, после чего летчик заставлял И-16 ввинчиваться в небо то левым, то правым штопором или резкой, многовитковой бочкой.

Он делал петли Нестерова, иммельманы, перевороты через крыло и другие фигуры высшего пилотажа.

Испытатель был уже на грани изнеможения, так как производил пилотаж более 30 минут. Да и бензина в баках оставалось совсем мало.

Чкалов еще раз набрал высоту и снова бросил свой неисправный самолет в пике, из которого вывел его с такой огромной перегрузкой, что на какое-то малое время потерял сознание. А когда снова пришел в себя, то увидел по сигнальным огням, что все в порядке — шасси выпустились и стали на упоры и защелки.

Так Валерий спас опытный И-16 и дал этому типу истребителя путевку на необыкновенно долгую боевую жизнь.

* * *

...Наконец-то Чкаловы получили квартиру в новом доме № 76 по Ленинградскому шоссе, напротив Центрального аэродрома. Редкий вечер теперь было тихо у Чкаловых. Чкалов любил домоседничать, принимая за широким столом появлявшихся в Москве василевских родных и знакомых, летчиков, инженеров и механиков — сослуживцев по НИИ ВВС и многих заводских товарищей.

Ольга Эразмовна постепенно привыкла к такому хлебо-сольству мужа и всячески помогала ему.

Приказом народного комиссара тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе за беззаветную летную испытательную работу Чкалова наградили легковой машиной производства Горьковского автомобильного завода. Валерий любил на ней покатать жену и сына, да и многочисленных друзей и знакомых.

Наступила весна 1935 года. Как и всегда, 1 Мая в Москве на Красной площади состоялся парад, в котором приняло участие большое количество тяжелых и средних бомбардировщиков, разведывательных и истребительных самолетов.

Чкалов пронесся над Красной площадью на краснокрылом И-16.

А 2 мая вся воздушная армия из нескольких сот самолетов выстроилась на летном поле Центрального аэродрома имени Фрунзе. Перед самолетами — четкие ряды летчиков, штурманов, воздушных стрелков, механиков и мотористов.

Проходя мимо выстроившихся военных экипажей, Валерий глядел на них с некоторой завистью и ловил себя на том, что продолжает скучать по авиации Военно-Воздушных Сил, с которой он не по своей вине распрощался два с половиной года тому назад.

Солнце поднималось все выше и пригревало собравшихся на парад.

Валерий Чкалов в летной куртке, шлеме и летных перчатках стоял перед маленьким истребителем, похожим на ласточку с красными крыльями. Послышалась команда. Аэродром затих.

Сталин, Ворошилов, Орджоникидзе обходили ряды участников наземного парада. Чкалов подтянулся, по-военному приложил руку к летному шлему. Сталин остановился около Чкалова. Ворошилов представил его Иосифу Виссарионовичу, тот задал несколько вопросов летчику.

Чкалов отвечал кратко и четко. Сталин вглядывался в лицо пилота. Затем подошел ближе к краснокрылому самолету, снова расспрашивая испытателя. Очевидно, Ворошилов и Орджоникидзе уже достаточно рассказали о бесстрашном пилоте Сталину, и тот тепло и внимательно оглядывал Чкалова.

— А почему вы не пользуетесь парашютом? — задал вопрос Сталин.

Чкалов, немного подумав, ответил:

— Я летаю на опытных машинах. Они весьма ценны, и губить их очень жалко. Обычно стараешься спасти машину.

Иосиф Виссарионович улыбнулся.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — сказал Сталин, прощаясь...

* * *

— По самолетам! — послышалась новая команда.

В этом полете Чкалов выложил весь свой талант человека-птицы, многолетний опыт пилотажника.

Когда сияющий Валерий появился дома вместе с друзьями, прилетевшими на парад из разных авиационных гарнизонов страны, жена молча обняла и поцеловала его.

— Неужели видела? — беспокойно спросил он.

— Мы вместе смотрели с балкона, как ты там кувыркался, — радостно ответил за маму маленький Игорь.

Чкалов осторожно отвел жену в гостиную и сказал:

— Тебе ведь сейчас нельзя волноваться...

Через три дня летчика-испытателя В. П. Чкалова и главного конструктора Н. Н. Поликарпова по представлению наркома тяжпрома Серго Орджоникидзе Указом ЦИК СССР наградили орденами Ленина.

В представлении было сказано:

«Конструктор авиационного завода товарищ Поликарпов Н. Н. является одним из способнейших работников нашей авиации. Им сконструированы И-15, И-16. Оба самолета, как известно, приняты на вооружение.

Летчик Чкалов В. П. ведет испытания этих новых истребителей и считается одним из лучших летчиков.

Я прошу наградить орденами Ленина конструктора завода Поликарпова Н. Н. и летчика Чкалова В. П.

С. Орджоникидзе».

А через пять дней после этого в жизни Чкалова произошло еще одно событие: 10 мая у Ольги Эразмовны родилась дочь. Назвали ее Валерией, в честь отца.

Радости Валерия Павловича не было предела.

ПЕРВЫЙ ПЕРЕЛЕТ ЧЕРЕЗ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН

Поздней осенью 1935 года как-то вечером я заехал к Валерию Павловичу домой — он жил тогда на Ленинградском шоссе.

Валерий долго тряс мою руку. Я вглядывался в его лицо. Глаза Чкалова стали живее, морщинки вроде разгладились. На отвороте кожаной куртки сиял орден Ленина.

— Ну вот, Байдук! Опять встретились...

Потом он повел меня в другую комнату, чтобы показать дочку, которая свободно умещалась в широких ладонях отца.

— Живу как бог... — говорил Чкалов, показывая свое несложное домашнее хозяйство. — Ну а как ты?

— Так себе, Валериан. — Я называл его Валерианом по старой памяти.

— А что?

— Видишь, разговор есть к тебе...

— Ну, ну, давай. Что же ты не сказал раньше?

— Здесь неудобно, народу много.

— А у меня всегда, брат, народ, люблю компанию...

— Ты знаешь, самолет, на котором мы с Леваневским пытались перелететь полюс, сейчас находится в доработке?

— Ну и что же, мне какое дело до этого? Ведь это ваш самолет.

Я немного опешил, не зная, как подойти к Чкалову.

Ольга Эразмовна настороженно прислушивалась к нашему разговору. Ей явно не нравилась эта тема — она смутно чувствовала опасность. Уловив ее укоризненный взгляд, я умолк. Валерий, еще не понимая всего, что таилось в моих словах, ждал объяснений.

Я ему подмигнул, качнув головой в сторону хозяйки дома.

Он догадался.

— Ладно, пойдём на улицу, я тебя провожу...

Он заглянул в столовую, предупредил гостей, быстро оделся. Мы вышли на аллею Петровского парка.

— При женах нельзя вести такие разговоры, будут напрасно волноваться, — заметил я.

— Ясно. Ну, продолжай....

* * *

После установления Громовым на самолете АНТ-25 рекорда дальности по замкнутой кривой — 12 411 километров — герой челюскинской эпопеи Сигизмунд Александрович Леваневский на одном из приемов в начале 1935 года в

Кремле попросил у Сталина согласия на организацию беспосадочного полета из Москвы в США (в Сан-Франциско) через Северный полюс.

Проект перелета был рассмотрен и одобрен. Меня назначили в состав экипажа Леваневского для перелета на АНТ-25 через полюс в Америку.

В первых числах августа 1935 года в рассветном озарении утра, отлично проведя разбег перегруженного АНТ-25, наш Сигизмунд Александрович благополучно оторвал машину от бетонной полосы Щелковского аэродрома.

Погода была великолепная, мотор работал безукоризненно. Но как иногда мгновенно рушатся человеческие надежды! Через несколько часов полета, еще задолго до подхода к Кольскому полуострову, Леваневский подозвал меня и прокричал в ухо:

— Посмотрите, что это за веревочная струя масла вьется на левом крыле?

Действительно, виднелся довольно мощный поток масла, похожий на непрерывно извивающегося гигантского червя. Внутри самолета также откуда-то попадало масло.

По нашим подсчетам, утечка превышала во много раз допустимый расход масла девятисотсильным мотором М-34. В то же время запаса резервного масла должно было хватить, по крайней мере, до берегов Канадской тундры, где возможно приземлиться вблизи жилья, выполнив тем самым главную задачу перелета — преодоление воздушного пространства над центральной частью Арктики и Северным полюсом.

Штаб перелета слал по радио распоряжения немедленно прекратить полет и произвести посадку на аэродроме в Кречевицах, что между Москвой и Ленинградом.

Можно себе представить наше удрученное состояние, когда приближался момент посадки в Кречевицах.

Ночью в Кречевицы прибыла правительственная комиссия. А вскоре экипаж вызвали в Политбюро. Сталин спросил:

— Что же мы будем делать дальше? Как вы думаете, товарищ Леваневский?

Сигизмунд Александрович был мрачен, но спокоен. Он заявил, что вся беда в машине. Сталин предложил экипажу отправиться в Америку и посмотреть, что можно там купить для задуманного перелета через полюс.

Я попросил слова и сказал, что у американцев нет ничего похожего на АНТ-25, что поездка в Америку будет безуспешна и я прошу разрешения остаться дома. Меня тогда волновал лишь один вопрос: смогу ли я теперь бросить арктическую эпопею и вернуться к учебе в академии.

Но мне не довелось вернуться в академию, так как начальник ВВС Я. И. Алкснис на одном приеме в личном разговоре сказал, что наша неудача с полетом через полюс поставила в неудобное положение не только ВВС и авиационную промышленность, но и весь Советский Союз, и хорошо бы это черное пятно снять. В результате меня назначили летчиком-испытателем на авиационный завод, и моя мечта стать инженером лопнула как мыльный пузырь.

* * *

В свободное время я множество раз поднимался на АНТ-25, чтобы воспроизвести такую же течь масла, которая заставила экипаж прервать перелет. Перенос дренажа маслобака в другую зону устранял дефект.

Вопросы, относившиеся к состоянию АНТ-25, мы часто обсуждали вместе с А. В. Беляковым. Естественно, в наших беседах возникал вопрос: «Ну хорошо, приведем самолет в идеальный порядок, а что дальше?» Александр Васильевич заявлял мне неоднократно: «Выбор летчика делай ты. Они тебе лучше известны».

После этого я много раз перебирал сотни хорошо и мало знакомых пилотов, но все чаще останавливался на Чкалове...

— Но почему я? Ведь я типичный истребитель... — не вытерпел Валерий.

— Мой дорогой товарищ! Незванным гостем я завалился к тебе потому, что нам нужен самый умелый, самый храбрый и самый авторитетный в стране летчик.

— Ах, Егор! Любишь ты подковыривать товарищей. Ну что ты меня, «штрафника», делаешь богом? Ни слепых полетов, ни астро — и радионавигации, ни радиотелеграфии я не знаю...

— Добьешься разрешения на полет, поднимешь сверхперегруженный АНТ-25 с бетонной полосы — и, считай, пятьдесят процентов важного, государственного дела ты выполнил... А полеты в облачности — это мое дело, все остальное мы с Сашей обеспечим, не беспокойся...

— Ну если так, в компанию вступить не отказываюсь, а вот верховодить не гожусь.

Я сообразил, что настаивать больше не следует, нужно дать товарищу время подумать.

Недели две я не беспокоил Валерия Павловича, а затем пригласил осмотреть АНТ-25 и полетать на нем.

В ту пору выпало порядочно снега, и самолет пришлось ставить на лыжи. В это время в ангар ЦАГИ и пришел Чкалов.

Первую половину дня он знакомился с устройством АНТ-25, имевшего рекордное удлинение крыла, изучал графики режимов полета на максимальную дальность.

После обеда потянула поземка, повалил снег, над Центральным аэродромом плыли низкие облака. Любителей летать не оказалось, и нам довольно легко разрешили совершить аэродромный полет.

Я радовался, что мой старый товарищ с большим любопытством отнесся к АНТ-25. Сидя за его спиной, внимательно следил за его первым полетом. Чувствовался великий художник пилотирования.

— Прелесть! Ничего не скажешь — молодцы туполевцы! — И Валерий поднял вверх большой палец как знак одобрения.

* * *

Подошла весна 1936 года. Наш экипаж, правда еще не оформленный официально постановлением правительства, был готов к прыжку через Северный полюс не только тех-

нически, но, главное, психологически. Мы долго сочиняли письмо в Политбюро с просьбой разрешить нам полет через Северный полюс. Наконец решились отправить его и с тех пор потеряли покой.

Однако ответа долгое время не было. Серго Орджоникидзе на вопросы Чкалова лишь улыбался в пышные усы.

В начале июня 1936 года ЦК ВКП(б) собрал представителей авиационного мира — летчиков, в том числе испытателей, штурманов, инженеров и механиков, — чтобы откровенно поговорить о причинах большой аварийности в частях ВВС, что приводило к неоправданным потерям человеческих жизней.

Во время перерыва мы подошли к Серго Орджоникидзе и спросили о судьбе записки в Политбюро по поводу нашего проекта дальнего перелета через полюс.

— Не сидится вам, — засмеялся Серго, — все лететь хотите. Машину нужно хорошо проверить.

Мы живо ответили, что машина, на которой собираемся лететь, проверенная, хоть сегодня лети...

— Ладно, — сказал Серго, видя наше нетерпение. — Я вас с товарищем Сталиным сведу.

— Зачем лететь обязательно на Северный полюс? Летчикам все кажется нестрашным — рисковать привыкли, — сказал Сталин.

Чкалов с особым убеждением ответил:

— Да ведь машина хорошая, мотор отличный и риска мало.

— Вот вам маршрут для полета: Москва — Петропавловск-на-Камчатке.

Это было столь неожиданно, что мы не сразу нашли что ответить...

На следующее утро Чкалов, Беляков и я собрались в ЦАГИ. Мы приняли предложенный маршрут как приказ Родины.

В тот же вечер мы окончательно оформили распределение между собой обязанностей в полете и, не теряя времени, стали готовиться к старту.

Мы отбирали приготовленные многочисленными предприятиями страны обмундирование, снаряжение, продовольствие, приборы и грузили в самолет. Здесь были радиостанции и лыжи, астрономические приборы и ружья, карты маршрута, спальные мешки, резиновая лодка, пуд соли, заказанный Валерием Павловичем лично, и множество всякой всячины, нужной в полете и для жизни на льду в случае вынужденной посадки. Все это тщательно раскладывалось в крыльях и фюзеляже огромного моноплана АНТ-25, установленного в ангаре на весы.

В ночь на 20 июля механики и мотористы под надзором ведущего инженера стали наполнять баки бензином. Мощные прожекторы освещали гигантский самолет, блиставший полировкой ярко-красных крыльев.

Над аэродромом засинело утреннее небо. Краснокрылый гигант, наполненный до отказа грузами и горючим, стащили с весов, и тягач потянул его по бетонной полосе к началу старта на довольно высокую горку.

Вслед за самолетом шла процессия многочисленных гостей, прибывших в Щелково из Москвы проводить нас в дальний путь. Среди них были все, кроме родных и близких. Этого требовали врачи, штаб перелета, и с этим согласился экипаж. Самолет установили на горку, откуда он, подняв высоко нос, гордо смотрел на светло-серую стрелу бетона взлетной полосы. С этой горки самолету АНТ-25 предстояло рвануться вперед и сделать разбег для прыжка в несколько тысяч километров.

Фотокорреспонденты и кинооператоры непрерывно снимали нас и провожающих.

Командир корабля сел за штурвал АНТ-25, я занял место на масляном баке за его спиной, чтобы после отрыва самолета убрать шасси. Александр Васильевич — за штурманским столиком.

На аэродроме штиль, температура наружного воздуха плюс 15 градусов, условия для взлета вполне благоприятные.

Чкалов пробует мотор, самолет вздрагивает от могучего гула воздушного винта и мощного выхлопа двигателя. Валерий Павлович уменьшает обороты и дает сигнал убирать колодки из-под колес.

Оглушительный рев мотора. Самолет медленно скатывается с горки и бежит по бетонной полосе, все быстрее набирая скорость.

Итак, полет начался.

Чкалов метр за метром набирает высоту. Перегруженный до предела АНТ-25 проходит ниже дымящих заводских труб Щелкова, хотя мотор работает на предельном режиме.

Выполнив свои обязанности по подъему шасси, я доложил командиру, что заступаю на вахту штурмана и радиста.

Чкалов первые 12 часов должен управлять самолетом. Беякову сразу же после вылета надлежит лечь спать и отдыхать 6 часов, после чего сменить меня на вахте штурмана-радиста.

* * *

В 14.25 самолет пролетел Харловку на Кольском полуострове, которая была последним пунктом Европейского континента.

АНТ-25 вышел в Баренцево море, приближаясь к острову Виктория.

Командир корабля после непрерывной десятичасовой работы мотора на максимальной мощности сбавил обороты, и теперь в кабине самолета стало чуть потише.

В 22 часа 10 минут, по расчетам, мы вышли в район острова Виктория, и Александр Васильевич написал записку летчику, чтобы тот развернул самолет на новый курс — на восток, — ведущий на архипелаг Земля Франца-Иосифа.

Когда я передавал указания штурмана Чкалову, тот не удержался:

— Вот бы махнуть прямо на полюс! Рукой подать!.. — кричал мне на ухо Валерий Павлович.

— Разговорчики в строю, товарищ командир! — шутливо крикнул я.

В ответ Чкалов, улыбаясь, сунул мне в бок кулак.

Пройдены первые 2700 километров пути.

Я отдыхал, наблюдая внутри самолета тени, ползущие от различных предметов при каждом даже мелком изменении положения самолета в пространстве, когда услышал:

— Наблюдайте! Земля Франца-Иосифа видна!

Вскочив с маслобака, я вытащил из бортовой сумки фотоаппарат и просунул с ним к боковым стеклам переднего пилотского фонаря, чтобы сделать серию снимков арктического пейзажа.

В 23 часа 10 минут 20 июля 1936 года с борта АНТ-25 была послана радиограмма:

«Все в порядке. Проходим Землю Франца-Иосифа. Видим острова. Привет зимовщикам бухты Тихая от экипажа. Чкалов, Байдуков, Беляков».

Часы показывали полночь, но солнце стояло высоко. Нашим взорам открылась сказочная панорама разбросанных островов архипелага.

* * *

Наступило 21 июля 1936 года.

После Земли Франца-Иосифа мы увидели чистую воду и за нею сплошное неоглядное ледяное поле.

Вскоре льды закрыл густой туман, а вверху появилась многоярусная облачность. А еще через полчаса самолет уже летел в облаках. Я стал набирать высоту. Но, еще достаточно нагруженный бензином, АНТ-25 не мог пробиться к солнцу. Возникла дилемма: либо идти в облачности циклона, который так точно был предсказан при вылете метеорологической службой, либо обходить его стороной, чтобы не подвергать самолет обледенению и перегрузкам в кучевой облачности.

Здесь мы со всей очевидностью убедились в том, насколько несостоятельным было предположение некоторых

ученых-метеоспециалистов, утверждавших, что в центральных районах Арктики верхняя кромка облачности даже летом не превышает 3 — 4 километров высоты.

Между тем интенсивность обледенения возрастала, самолет трясло как в лихорадке.

Чкалов помог мне включить антиобледенительное устройство для воздушного винта.

Командир и штурман решили, изменяя курс полета, найти менее мощные слои облачности, чтобы скорее добраться к солнцу.

В поисках лучшего варианта Валерий Павлович с Александром Васильевичем выдавали мне множество различных курсов. Ведя самолет вслепую, я насчитывал уже более 12 изломов маршрута, когда внезапно в разрыве облачности увидел фантастически грозную, вертикально торчащую скалу среди безбрежного арктического океана льдов и снегов.

Командир и штурман, держа в руках карты, быстро определили, что это острова Северной Земли. Но снова, как занавес на сцене, облака закрыли картину.

В 8 часов Беляков радировал:

«Все в порядке. Находимся Северная Земля».

Циклон продолжался, а уклоняться от основного курса теперь уже было нельзя. Мы решаем пробивать облачность вверх. Вылезли к солнцу на высоте 4 тысячи метров и пошли прямым курсом на бухту Тикси. Скоро вновь очень высокие облачные горы стали на пути АНТ-25, и опять слепой полет и обледенение тревожат экипаж. Командир, усталый и озабоченный, обнимает меня сзади за плечи и кричит на ухо:

— Снижайся, Егор, снижайся, уж больно опасно раскачивается хвостовое оперение! Того и гляди оборвутся ленты стабилизатора... Того и гляди.

Сбавив обороты мотору, резко снижаюсь, и мы вскоре видим мозаичную окраску прибрежных льдов Хатангского залива...

Длительный полет на высоте более 4 тысяч метров начал сказываться на всем экипаже. Нужно бы применить кислород, но, посоветовавшись с экипажем, командир решил, что шестичасовой запас кислорода будем беречь к концу полета, когда после Камчатки начнем пересекать Охотское море и пробиваться к Хабаровску. Там, возможно, потребуется выход на высоту 6 километров, а усталому экипажу без кислорода выполнить такой полет будет весьма затруднительно.

* * *

Наступил третий день — 22 июля 1936 года.

Конечно, экипаж чувствовал усталость, тем более что из-за кислородного голодания к пище почти не прикасались. Немного шоколаду и больше всего чая и воды.

Я сменил командира на пилотском месте.

Он очень любил посидеть возле Беякова и посмотреть, как аккуратный и педантичный профессор замеряет угол сноса или берет высоту небесного светила, а затем быстро высчитывает истинный курс.

Окутанная густой курчавой шапкой облаков, справа торчит Корякская сопка, а дальше, как видит глаз, вся Камчатка и Охотское море прикрыты толстой пеленой облаков.

АНТ-25 идет на высоте 4200 метров. Показался Тихий океан, внизу Петропавловск-на-Камчатке. Сбрасываем вымпел и, сделав круг над городом, ложимся курсом на Сахалин, через самое бурное море на нашей планете.

Мы за полсотни часов непрерывного полета узнали в жаркой схватке со стихиями, что такое АНТ-25 и его ни на секунду не умолкающий мотор АМ-34Р.

Шли самые напряженные часы, последние часы перелета.

Обширный циклон, сопровождавшийся густой облачностью, дождями и туманами, встретил нас над Охотским морем.

Снова полет только по приборам.

Погода в районе Сахалина и Приморья крайне неблагоприятная — так же облака, дожди и туманы.

В 6 часов 38 минут меня сменил Чкалов. Вместе с Беляковым мы стали оценивать обстановку.

Предложили командиру до подхода к острову Сахалин спуститься вниз, под облака, чтобы войти в устье Амура до наступления ночи, а дальше в темноте лететь над рекой до Хабаровска.

Валерий Павлович согласился с нашим предложением и круто пошел вниз.

Из облачности выскочили на высоте 50 метров над бушующим Охотским морем. От штормовых порывов ветра крылья и хвостовое оперение самолета опасно вздрагивали и беспомощно вибрировали.

Мне никак не удавалось вызвать по радио Николаевск-на-Амуре.

Дождь стал настолько сильным, что определить расстояние до воды становилось очень трудно. Вот где пригодился тот не всегда одабриваемый бреющий полет именно чкаловского стиля, когда до поверхности остаются считанные метры.

Валерий буквально впился в штурвал, напряженно всматриваясь в туманную мглу.

Мелькает восточное побережье Сахалина. Мы точно вышли на маршрутный пункт, намеченный еще в Москве.

Но недолго земля помогала командиру вести гигантский корабль на бреющем полете. Остров кончился, и мы увидели свирепые седогривые буруны волн.

* * *

Летим уже 55 часов.

Погода в море становится все хуже: расстояние до воды определить невероятно трудно. Вдруг слева мелькнула огромная темная масса. Очевидно, это была гора мыса Мечникова.

Мы поняли, что в таких условиях врежемся в прибрежные сопки прежде, чем войдем в устье Амура.

Чкалов мгновенно принимает совершенно правильное решение: вверх! И тут же набирает высоту, разворачивая АНТ-25 на восток. Облака скрывают все, высота быстро увеличивается, а температура воздуха резко понижается.

На 1500 метрах сплошное мерзкое и холодное молозиво тумана, и, конечно, наступает интенсивное обледенение. Особенно быстро покрывается льдом стабилизатор и его несущие стальные расчалки.

Идут напряженные, опасные секунды. Самолет уже на высоте 2500 метров, но обледенение продолжается.

Я сидел за передатчиком, вызывая Николаевск, когда почувствовал резкие удары и сильную тряску самолета. Это уже весьма опасно, так как самолет может разрушиться.

Радирую в Хабаровск и Николаевск о сильном обледенении АНТ-25.

Чкалов срочно убавляет обороты мотору, и обледеневший гигант идет на снижение. Удары становятся меньше и реже.

Из облачности выскочили метрах в 15 над волнами штормящего моря, покрытого сеткой густого дождя и тумана.

Видимость уменьшается еще и потому, что световой день оканчивается и наступает темнота.

* * *

Идем на посадку на остров Удд.

Еще раз пытаюсь вместе с Беляковым связаться с Хабаровском. И вот мы слышим непрерывные слова: «Приказываю прекратить полет, сесть при первой возможности. Орджоникидзе».

Натыкаемся сначала на скалистый остров Лангр — сесть негде.

В вечерних сумерках и туманной мгле вдруг видим низкий, весь изъеденный озерами и оврагами островок с несколькими домишками.

— Идем на посадку! Шасси! — кричит мне Валерий и решительно начинает снижаться.

Я включаю электромотор, и вскоре АНТ-25 выпускает свои две двухколесные ноги.

— Смотри за правой стороной, а я за левой, — громко говорит Чкалов, когда мотор переходит на малые обороты.

Я снова просовываю голову к правой стороне фонаря пилота и сквозь узкую щель открытого бокового окна наблюдаю за обстановкой.

Мелькают последние взлохмаченные волны, затем осок, песок и галька.

Самолет почти рядом с землей. Чкалов его вывел в посадочный режим, но в это время я закричал: «Газ! Овраг!»

Валерий и сам заметил эту опасность и быстро прибавил обороты мотору.

Славный, безотказный мотор АМ-34Р сердито забурчал, машину подбросило вверх.

Командир вновь сбавил обороты до предела, и снова земля мелькает под нами. Сплошное полотно бегущей поверхности превращается в быстрый бег гальки и песка. Скорость гаснет, до земли не больше метра.

— В хвост, ребята! — закричал командир, опасаясь, что на посадке АНТ-25 может скапотировать.

Мы с Беляковым укрепились за радиостанцией, заняв позицию на случай аварии.

Но вот первое касание, довольно плавное. Самолет бежит на трех точках.

Ах, как пригодилось нам чкаловское умение сажать самолет в самых необычных условиях!

Самолет замедляет бег. Слышен какой-то удар слева снизу.

АНТ-25 остановился после 56 часов полета как вкопанный.

* * *

Через несколько секунд открываем люки и усталые вылезаем из машины. Казалось, сесть на этом месте было невозможно — вокруг глубооченные овраги-блюдца, заполненные водой, крупная галька и валуны, один из которых

вклинился между колесами левой ноги шасси и оторвал одно из них. Оно-то, отлетая, подпрыгнуло и стукнуло снизу в левое крыло, где была видна неопасная вмятина. Недалеко от самолета покоилось оторвавшееся колесо с надломленным остатком полуоси и целой покрышкой и камерой, в которой не было никакого прокола.

Чкалов смотрел на нас и как-то виновато улыбался, как будто извиняясь.

— Да, такое мог сделать только Чкалов! — сказал я Белякову.

Мы не замечали густого морозящего тумана, быстро развертывая аварийную радиостанцию, чтобы передать всем о благополучной посадке на остров Удд в заливе Счастья.

В меховых унтах и куртках, рядом с самолетом, на красных крыльях которого было написано «NO 025» и «USSR», мы показались прибежавшим местным жителям подозрительными.

Двое из них тут же, несмотря на шторм, бросились на моторном боте к соседнему острову Лангр, где находились воины дальневосточных пограничных войск НКВД.

Среди прибежавших мы видели мужчин с длинными косами — это были нивхи и гиляки, которые говорили на своем языке. А вскоре послышалась русская речь.

Чкалов, закончив помогать нам в развертывании наземной радиостанции, направился к настороженным жителям острова и, как всегда, быстро установил контакт. Вскоре уже послышались смех и шутки. Встретившие нас люди подошли к самолету, ощупывали его, гладили.

А мы с Александром Васильевичем, запустив движок, настроили передатчик и передали в эфир:

«Всем, всем. Экипаж АНТ-25 совершил благополучную посадку вблизи Николаевска, на остров Удд. Все в порядке».

* * *

...Утро 23 июля 1936 года на острове Удд было пасмурное, но туман слегка приподнялся и навис в немом ожидании штормовых ветров разбойничьего Охотского моря.

Чкалов проснулся первым. Он смотрел на своих богатырски похрапывавших друзей и думал: «Подвели мы Сталина, хотя задание его выполнили полностью: достигли Петропавловска-на-Камчатке, сбросили над ним вымпел и даже сфотографировали этот далекий город. А что дальше? Ведь нам предлагал Сталин: достигнув цели, произвести посадку, для чего обещал немедленно соорудить аэродром вблизи Тихого океана. А мы самоуверенно отказались от лишних забот и затрат, заявив на Политбюро, что после достижения конечного пункта заданного маршрута махнем через Охотское море к Хабаровску, а может, сядем и западнее его, ближе к дому, к Москве.

А на деле пришлось сесть на остров Удд, рядом с Николаевском-на-Амуре... Получается, мы хвастунишки, болтуны, а точнее — трепачи...»

С этими мрачными думами встал командир АНТ-25 и тут же разбудил Сашу и меня.

Ни Беляков, ни я не могли успокоить своего друга и командира, так как и мы стали сомневаться: «Все ли мы сделали, чтобы не осрамить советских людей, создавших чудо-самолет и вверивших нам свою честь?»

Однако в тот же день нам доставили радиограмму:

«Николаевск-на-Амуре.
Экипажу самолета АНТ-25
Чкалову
Байдукову
Белякову

Примите братский привет и горячие поздравления с успешным завершением замечательного полета.

Гордимся вашим мужеством, отвагой, выдержкой, хладнокровием, настойчивостью, мастерством.

Вошли в Центральный Исполнительный Комитет Советов Союза с ходатайством о присвоении Вам звания Героев Советского Союза и выдаче денежной премии командиру самолета Чкалову в размере тридцати тысяч рублей, лет-

чику Байдукову и штурману Белякову — по двадцать тысяч рублей.

Крепко жмем вам руки.

Сталин, Молотов, Орджоникидзе,
Ворошилов, Жданов».

Мы были потрясены до слез, так как никогда не предполагали, что заслужим такую высокую оценку Родины.

24 июля 1936 года Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. Калинин и и. о. секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР И. Уншлихт подписали постановление о присвоении членам экипажа АНТ-25 звания Героя Советского Союза с вручением орденов Ленина, а также о награждении денежными премиями.

* * *

По пути в Москву нас везде ожидали радостные встречи. Люди забрасывали нас цветами, не было конца рассказам о нашем полете.

Когда до Москвы оставалось около двух часов полета, из штаба перелета по радио запрос: «Сможете ли быть в Щелкове точно в 17.00?» После короткого совещания трех членов экипажа командир попросил меня передать радиogramму:

«Будем точно в 17.00. Просим разрешения пройти над Москвой».

Тут же я принял:

«Согласны. Разрешаем».

Валерий, сидя за штурвалом, допытывал меня:

— А почему именно в 17.00? Ты понимаешь?

— Видимо, хотят ориентировать встречающих москвичей.

Никто из экипажа не представлял себе, что Москва и ее пригороды еще с утра 10 августа приняли праздничный вид. Улицы, площади, заводы и фабрики, дома пестрели красными и голубыми флажками, портретами руководителей страны и портретами Чкалова, членов экипажа, а с 15 часов потянулись десятки тысяч жителей столицы на широкую магистраль, соединяющую Щелковский аэродром с Москвой. К 16 часам на аэродроме собрались многие тысячи трудящихся столицы и Московской области.

На автобусах приехали пионеры Ленинградского, Киевского и Бауманского районов. Среди них юные делегаты пионерского отряда ЦАГИ — дети строителей гиганта АНТ-25.

Мы не подозревали, что наши жены так рано приехали на Щелковский аэродром и ждали с нетерпением нашего прилета.

Валерий вел самолет над крышами домов столицы, и нам стало ясно, что город специально подготовился к встрече экипажа АНТ-25, хотя день 10 августа 1936 года был будничным — понедельник.

В окружении воздушного эскорта из 12 самолетов АНТ-25, сделав плавный круг над Кремлем, лег на курс к аэродрому Щелково.

После посадки мы увидели, что нас встречает руководство страны во главе с И. В. Сталиным.

Митинг с горячей речью Серго Орджоникидзе, взволнованное слово Чкалова, путь в Москву через шпалеры радостных москвичей, кидавших цветы в наши открытые автомобили. А затем прием в Кремле, награждение членов экипажа АНТ-25 орденами Ленина и почетными званиями Героя Советского Союза и крупными денежными премиями, бесконечные встречи с рабочими, учеными, колхозниками, писателями, пионерами и комсомольцами — все это волновало Чкалова. Но особенно потрясло его решение ЦК ВКП(б) о приеме в партию его лично и членов его экипажа, состоявшееся через несколько дней после нашего возвращения.

Валерий непрестанно твердил нам: «Теперь я в неоплатном долгу перед советским народом и партией большевиков»...

ВТОРОЙ ПОЛЕТ ЧЕРЕЗ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН

Наша тройка поселилась в одном доме на Садовом кольце, и мы часто собирались поздними вечерами в кабинете Валерия Павловича, обсуждая полет в Америку через Северный полюс.

21 мая 1937 года над Северным полюсом был водружен флаг нашей Родины. Четырехмоторные самолеты Водопьянова, Молокова, Алексеева, Мазурука высадили на льдину отважных исследователей — Папанина, Кренкеля, Федорова и Ширшова, выгрузили и все необходимое для их длительной работы на вершине планеты.

А 25 мая Чкалова, Леваневского и меня неожиданно вызвали в Кремль. В этот день правительство дало разрешение на полет в Америку через Северный полюс.

Дома мы не сразу сказали об этом. Но по тому, как деятельно мы начали подготовку, Ольга Эразмовна сразу же догадалась, что вопрос о перелете через Северный полюс решен. Войдя как-то вечером в кабинет Валерия Павловича, где наша тройка изучала карту Канадской Арктики, она сказала:

— Не таитесь. Слышали, что разрешили... Лучше идите и посидите со своими женами, а то ведь мы вас знаем, завтра как в воду канете.

— Разве от вас что-либо скроешь? А насчет завтрашнего дня все правильно: мы перелетаем в Щелково. У нас, милые мои, очень мало времени до вылета.

Все отправились в столовую, здесь увидели и мою Евгению Сергеевну, и Сашину жену.

— Ишь какие тихонькие стали, — шутил Валерий над нашими супругами. — Такими бы и оставались всегда...

Женщины заулыбались сквозь слезы, а хозяин дома сказал:

— Вот почему вас не допускают к нам на аэродром — вместо того чтобы веселиться, вы навеваете тоску и уны-

ние... К чертям собачьим этикие настроения! Лелик! Друзья! Давайте сегодня выпьем за наше успешное путешествие, а завтра — перейдем на компот...

* * *

Наши подготовительные полеты проходили успешно.

Мы тщательно изучали Америку, сделали давно подготовленные доклады. Все они были чрезвычайно интересны и полезны.

Во время сообщения штурмана выяснилась одна очень важная деталь. Скажем, пролетели «полюс недоступности», вышли на территорию Канады, подошли к Скалистым горам, а тут, как назло, циклон с неперменной облачностью высотой более 5 — 6 километров и вдобавок ко всему ночь. Как быть? В облачности может возникнуть обледенение, а избавиться от него почти невозможно, так как вверх АНТ-25 выше 6 тысяч метров не залезет, а снижаться ниже 4 — 5 километров не позволят высокие хребты гор, вершины которых ночью и не заметишь. После длительного обсуждения Чкалов согласился с предложением разработать запасной вариант маршрута: с резким поворотом от меридиана полюс — Сан-Франциско в сторону Тихого океана с пересечением горного хребта перпендикулярно на траверзе города Кетчикан.

...После окончания подготовки вылетать решили 18 июня. Однако заключение метеорологов было крайне неблагоприятное: на нашем пути ожидалась мощная волна циклонов.

Никому еще не верилось, что при таком заключении метеорологов можно решиться на полет. Не верили и волновались. Но постепенно и метеоспециалисты, и штаб перелета согласились с экипажем. На лицах появились торжественные улыбки. Чкалов уже шутил и подначивал синоптиков, благодарил их, обнимал на прощание и говорил:

— Погода зависит от состояния психики потребителя, дорогие метеорологи. Это учитывайте обязательно. Взгля-

ды на погоду как на красоту — одному нравится, а другого с души воротит...

Пока мы с Беляковым бешеными темпами завершали окончательный подбор летной документации, наш командир вел бой за право вылететь. Азартная, убедительная речь Чкалова склонила чашу весов в нашу пользу, и нарком оборонной промышленности Рухимович решился позвонить Сталину.

Иосиф Виссарионович, выслушав наркома, спросил, как относится к вылету экипаж самолета и его командир. Рухимович передал трубку правительственного телефона Чкалову, и тот выложил все откровенно и предельно ясно. Но, видимо, Сталин почувствовал, что летчики спешат, и решил лично поговорить со специалистами метеорологии.

Валерий Павлович осторожно положил трубку телефона на место и удивленно смотрел на членов правительственной комиссии.

— Сказал, горячиться в таком деле нельзя, — медленно говорил Валерий Павлович. — Обещал дать ответ попозже.

Большую роль сыграли ученые-метеорологи, убедившие Сталина разрешить Чкалову вылет завтра, 18 июня, или в крайнем случае послезавтра.

В 18 часов раздался долгожданный звонок — Сталин согласился с решением экипажа.

* * *

Перед вылетом мы проспали полных четыре часа. Я вскочил первым. Час ночи. Пора вставать. Кричу во все горло, и это действует на Валерия и Сашу.

Говорят, история не повторяется. А вот клизму придется делать, как и в прошлом году. Врачи весьма довольны нашим кротким поведением. Они наблюдали, как проходила и другая, не менее ответственная процедура — надевание сложного обмундирования. Вниз — шелковое белье. Затем — тонкое шерстяное. Потом носки — шелковые и шерстяные. Дальше — свитер и кожаные брюки на гагачьем пуху и, наконец, собачьи унты. Куртки наденем в самолете.

На аэродроме много народа. Это больше всего провожающие. Они следуют за АНТ-25, выкаченным из ангара и полностью подготовленным к полету. Теперь его буксируют по бетонной полосе к взлетной горке.

В столовой мы выпили по стакану крепкого чая и съели по бутерброду с икрой и маслом.

Аэродром как-то затих. Огромное зеленое поле приглядывалось к чистому голубому небу. Ветра почти не было. Прохладно. Моноплан раскинул свои красные крылья и, высоко стоя на горке, казалось, хотел взять в объятия и узкую бетонную полосу, и всех провожающих, столпившихся вблизи АНТ-25 в плотном кольце вокруг Валерия Павловича.

Мы пытались миновать эту большую семью друзей и знакомых, корреспондентов и журналистов, но, услышав голос Чкалова и дружный хохот, решили пойти к нему на выручку. Оказалось, что этого только и ждали репортеры.

Сначала нас снимали в полном полетном обмундировании втроем, затем каждого отдельно, заставляя тут же подписывать приветствия читателям газет или просто давать свои автографы в блокнотах и на книгах.

Попрощавшись с провожающими, поднимаемся по лестнице и через задний люк попадаем в самолет.

— Боже мой, да здесь и повернуться негде, — замечает штурман.

Мы тут же кое-что переложили в крылья машины, и в первую очередь парашюты и рюкзаки. На поперечную трубу лонжерона повесили три шара-пилота, в которые каждый из членов экипажа будет собирать жидкость для медицинских анализов. Резиновую лодку перенесли на заднее сиденье. После этого нам показалось, что в кабине самолета стало просторнее.

Вот и убрана лестница. Я задраил задний люк. Беляков уже сидел на бачке для воды, необходимой для пополнения системы охлаждения мотора. Бачок служил одновременно и штурманским местом. Штурман отбирал все, что понадобится для навигации в первые 10 часов полета.

Командир самолета в повернутой козырьком назад кепке занимал пилотское место. Он перевел двигатель на максимальные обороты. Я располагался за спиной Чкалова и также следил за работой мотора.

Двигатель работал безукоризненно.

Чкалов обернулся и спросил:

— Все готово?

— Все в порядке! Проси старт!

* * *

Валерий высунул руку через боковое стекло кабины. Взвилась зеленая ракета, стартер поднял белый флаг. Мотор снова заревел на полной мощности. Самолет медленно трогается, словно не желая расставаться с насиженным местом. Но воздушный винт все сильнее разгоняет машину. Черная широкая линия посередине взлетной дорожки уходит под центральную часть АНТ-25. Панели бетонной полосы мелькают ровно с каждой стороны — значит, самолет бежит по центру. Только бы не свернуть в сторону! Иначе катастрофа... Но Чкалов удивительно спокоен: он в эти критические секунды умудряется еще высунуть в правую боковую форточку кабины руку и помахать ею в ответ на прощальные жесты сотен людей, стоявших вблизи предполагаемой точки отрыва самолета.

Чкалов совершает изумительный взлет. С каждой секундой удары шасси становятся мягче. Справа мелькнул последний ангар. Самолет, еще раз прыгнув, остается в воздухе. Я моментально убираю шасси. Под нами проскочил поваленный специально для нашего взлета забор аэродрома. Часы показывают 4 часа 5 минут по московскому времени или 1 час 5 минут по гринвичскому.

Справа и выше нас уходят назад дымящиеся трубы заводов.

Мне так радостно от мастерского взлета Валерия, что я душу его в объятиях и целую в щеку, стоя на коленях за спинкой сиденья пилота.

Чкалов широко улыбается.

— Ну вот, Егорушка, и полетели... Теперь все от нас зависит.

Функции экипажа распределены по-старому: Чкалов — первый пилот, я — второй и по-прежнему буду сменным штурманом-радиостом, чтобы Беляков мог отдыхать. Рабочий график мы также решили не менять: 6 часов работы и 3 часа отдыха. В общей сложности полет может продлиться 60 — 70 часов, и каждому из нас придется, если все будет идти нормально, работать 40 — 50 часов.

Уже 400 метров высоты. Уплыли под крыло города Казань и Кашин. Теперь командир АНТ-25 с нетерпением ожидает Череповец.

Внизу леса Приволжья. Солнце уже высоко и прогревает Чкалова основательно. Он попросил термос, чтобы утолить жажду глотком чая с лимоном.

Вот и Череповец. Валерий Павлович жадно разглядывает хорошо знакомый город, где он начинал учиться на мастера котельного дела.

За спиной Чкалова на койке раскладываю большой мягкий спальный мешок из собачьих шкур. И в это время Валерий попросил меня жестом к себе и высказал поразившую меня мысль:

— Лечу, Егор, а сам думаю, почему же нам никто не рассказал, как нужно себя вести среди американцев, что говорить, как держаться?

— Да кто тебя должен учить! Ты же коммунист... Важно, Валерьян, долететь, а там будет видно. Да и посольство не зря там завели.

— Долететь мы обязаны! — сердито отрезал Чкалов и со злостью закричал: — А чего ты болтаешься, а не спишь? Ложись-ка лучше...

* * *

В 9 часов меня разбудили, и я сменил Чкалова. Самолет шел на высоте 2 тысячи метров, как того требовали графики полета. Нижний слой облаков настолько близок, что

отсырели стекла кабины и прохладные пары чувствуют голые, без перчаток руки. Вскоре белая, безмерная облачная муть настолько плотно окутывает самолет, что уже не видны концы крыльев.

По давней договоренности между мною и Валерием слепой полет — моя обязанность. И Чкалов и Беляков мне верят и поэтому не беспокоятся, что обстановка так резко изменилась, хотя у меня этого спокойствия на сей раз не было, так как при наружной температуре минус 4 градуса началось интенсивное обледенение. Я резко засвистел, вызывая командира. Чкалов с красными от усталости глазами, встревоженный, подлез ко мне и сразу понял, зачем понадобилась его помощь. Лед уже забелил лобовое стекло пилотской кабины и плотно осел на передней кромке крыльев. Лопасты винта из-за того же обледенения стали разновесны, что привело переднюю часть самолета в лихорадочное состояние. Тряска распространялась и на весь фюзеляж. Машина вздрагивала, словно от ударов невидимой, но страшной силы.

Положение было чрезвычайно тревожное, так как всем нам стало ясно: страшнейший враг авиации — обледенение — схватил нас за горло мертвой хваткой. Через час такого полета либо я разломаю самолет, либо он устремится вниз под тяжестью льда.

— Нельзя долго идти на высоте по графику, полезу вверх за облака! — крикнул я командиру экипажа и прибавил обороты мотору.

— Лучше уж вверх! — согласился Чкалов.

Самолет медленно набирает высоту. Лишь через 500 метров слева стали тускло просвечивать лучи солнца.

— Скоро выскочим! — радостно закричал Валерий. Еще пять напряженных минут, и гигантский воздушный корабль вылез из облачности. Под действием лучей солнца и скоростного напора самолет, освобождаясь от чужеродных наростов, успокоился, продолжая держать курс на север...

Наступило 14 часов — конец моей вахты на месте пилота. Бесцеремонно бужу Чкалова, и мы вновь фокуснича-

ем, меняясь местами. Сон освежил командира, у него хорошее настроение.

— Ну что, видно там бороду Отто Юльевича Шмидта и белых медведей? — шутливо кричит мне Валерий, когда я между летчиком и правым бортом фюзеляжа пробираюсь назад, точно через заросли кустарника или бурелома в лесу.

— Не спеши, может, еще повстречаем их. Семь часов не видим земли, а у Саши, как назло, выбыл секстант. А помнишь, тебе штурман рассказывал, что без астрономии в Арктике много не налетаешь.

— Да ну тебя, Егор! Валяй к Сашке, он, поди, совсем ухайдакался.

Беляков, устало наклонив голову, силился принять радиogramму. Его посиневшие губы и резко очерченные морщины говорили об утомлении. Александр Васильевич старше Валерия на семь, а меня — на 10 лет. Но его жизнестойкость повыше нашей. Вот что значит строго следовать режиму!..

* * *

...Уже 18 часов без усталости летит на север АНТ-25. Сейчас он идет не колыхаясь. Равномерный гул мотора и пропеллера успокаивает экипаж и наполняет души блаженством и предчувствием победы. Солнца теперь так много, что штурман не может долго усидеть на своем месте. Он часто встает и через астролук, пользуясь четким очертанием естественного горизонта, берет высоты солнца и производит сложные расчеты.

У Белякова на каждый этап полета заготовлены навигационные карточки; на них записаны все сведения, которые могут потребоваться штурману. Из карточки можно всегда узнать, где находится ближайшая радиостанция, ее позывные и мощность, длину ее волны, каков рельеф местности, где расположена ближайшая техническая база на случай вынужденной посадки, названия наиболее удобных звезд для астрономических определений местоположения.

Я вижу, что штурман все время вращает рамку радиокompаса и ждет каких-то сигналов.

— Пока не услышу сигналов радиомаяка Рудольфа, — говорит Саша, — будем держать один и тот же курс.

Убедившись, что последние часы полета приблизили наш маршрут к меридиану острова Рудольфа, я пробрался к койке, лег в спальный мешок и силялся представить себе, что делают наши жены и дети. Сейчас полночь.

А в самолете становится все прохладней — термометр сполз до минус 6 градусов.

Уснуть сейчас легче, сидя за рулем, чем на койке, солнце круглые сутки щедро льет свои лучи. Но, видимо, я все же задремал, так как Валерию пришлось прибегнуть к разбойничьему свисту, чтобы привести меня в чувство.

— Земля! Земля! — услышал я громкий голос Чкалова и заторопился вылезти из спального мешка.

Пробираюсь к Белякову и вижу запись в бортжурнале:

«20.00 по Гринвичу — мыс Баренца на острове Норбрук архипелага Земля Франца-Иосифа».

Через окно кабины блестят, ослепляя, ровные и чистые снега и ледяные поля, из которых таинственно и молчаливо вылезли острова архипелага. Валерий качает с крыла на крыло АНТ-25, привлекая наше внимание к редкостной красоте первозданной природы Арктики.

— Как ни говори, а великолепен Север! — заключает Чкалов. — Раз увидишь — запомнишь на всю жизнь.

* * *

Наступило 19 июня. Летим только сутки, а устали основательно, и кажется, что прошел месяц. Видимо, это влияние длительного пребывания на высоте и отсутствия аппетита. Ели только один раз, и то плохо; бутерброды, куры, ветчина, апельсины и прочее — все лежит пока нетронутым в резиновых мешках.

Чкалову портил настроение появившийся справа очередной циклон. Вопреки всем теориям они бродят в не-

малом количестве, развеивая над собой космы высоких перистых облаков, желтоватых под действием лучей солнца. Они бродят, как призраки, по огромному воздушному океану, иногда продвигаясь с большой скоростью. Каждый раз они пугали нас обледенениями и часто крали скорость продвижения вперед. Понятно, что и очередной циклон, ставший поперек маршрута, не понравился командиру АНТ-25. Чкалов стал уклоняться от него влево, считая при этом, что этим самым будет немного скомпенсирован прошлый снос самолета вправо.

Валерий удачно обошел циклон и не затратил ни литра антиобледенительной жидкости из остатка, предназначенного на крайний случай. Командир вел самолет строго на север при солнечной погоде и туманной пелене, прикрывавшей внизу льды...

В 3 часа 25 минут Чкалов очень просил его сменить. Покурив во вред собственному здоровью, но для утехи души, я попил водички и занял место летчика. Очень уставший, измученный болью в ноге, сломанной еще в детстве, Валерий сразу же забрался в спальный мешок, подышал кислородом и тут же уснул, хотя и знал, что полюс будет вот-вот.

Штурман просит вести самолет с высочайшей точностью, а сам систематически, не торопясь, снимает высоты солнца, которое, будучи справа от нас, дает представление об уклонении от маршрута, а затем, уходя назад, отсекает нам траверз.

Внимательно следя за поведением линий положения, можно было заключить, что мы идем слегка левее полюса и что рубеж 90 градусов северной широты, то есть точку оси земного вращения, пройдем в 4 часа. С высоты 4 150 метров мы оглядывали гигантские ледяные пустыни, испещренные малыми и большими трещинами и разводьями, разбегавшимися в различных направлениях. Компасы стали еще более чувствительны и при малейших кренах вокруг любой оси бешено вращались. Лишь гироскопы работали, как будто бы и нет здесь никакой оси вращения нашей старушки планеты.

Взглянув вниз, мы с Беляковым еще лишний раз поморщились от однообразной дикости льдов и мысленно преклонились перед четырьмя советскими учеными, борющимися на благо Родины и мировой науки за овладение полюсом. Они где-то рядом, совсем рядом, возможно, чуть левее нашего маршрута.

Александр Васильевич старается по радио связаться с Эрнстом Кренкелем и передать ему, Папанину, Ширшову и Федорову наш пламенный привет, низкий поклон и огромное спасибо за те сообщения с полюса, которые позволили правительству разрешить нашей тройке полет в США на самолете АНТ-25. Прощайте, друзья! Счастливого вам плавания в полярном море на льдине! Прощай, Северный полюс! Пусть никогда не погнется земная ось!

* * *

В 6 часов бужу Валерия. Он, как обычно, сразу идет к штурману. Беляков ему сообщает о проходе полюса. Валерий рад, как ребенок. Он смеется, и от этого множество морщин на его лице собираются гармошкой. Часто выглядывает за борт и, ослепленный блеском солнечных лучей, щурится, отыскивает свои очки со светофильтром и снова оглядывает просторы двух океанов — воздушного и Ледовитого.

Валерий подходит ко мне.

— Как дела? Что же вы, черти, не разбудили?

— Пожалели... Да чего там было смотреть, кроме снега, истоптанного лыжами самолетов экспедиции Водопьянова.

— Ну и подлецы! — шутливо корит нас командир.

— Хватит с тебя «полюса неприступности»! Это тебе больше по характеру.

— Мошенники! Мне так хотелось взглянуть на вершину мира и на папанинцев.

— У папанинцев шел снег, а на вершине торчит кусок здоровенной оси твоего любимого шарика. Заметили, что ось сильно поржавела.

— Папанин человек хозяйственный, догадается покрасить и смазать ее, — бурчит над моим ухом довольный ко-

мандир экипажа, зорко вглядываясь в даль, где виднеется очередной лохматый циклон. — Нужно, Егор, дать телеграмму Сталину о проходе пупа Земли...

— А разве Саша не донес?

— Он нацарапал какие-то «ЦЩ де РТ...», сухарь окаянный.

— А ты сам напиши текст и прикажи передать его.

— Пойду сочинять...

Чкалов ушел к штурману. Я видел, как он взял блокнот и стал быстро писать. Он вырывал, комкал лист и снова принимался за творчество. Когда он закончил и передал Белякову две страницы текста, штурман взял радиожурнал и пространное донесение командира АНТ-25 превратил в лаконичное послание.

«Москва, Кремль, Сталину.

Полюс позади. Идем над полюсом неприступности. Полны желанием выполнить Ваше задание. Экипаж чувствует себя хорошо. Привет.

Чкалов, Байдуков, Беляков».

Меня меня на пилотском месте, Чкалов пожаловался:

— Сухарь твой Санька! Выбросил всю лирику человеческой души. Всего 23 слова пропустил, профессор.

— Так ведь Саша учитывает, что Сталин — человек весьма занятой и твою душещипательную лирику читать ему недосуг.

— Ладно, ладно, я это вам еще припомню, — грозил Чкалов.

— Ты же, Валериан, знаешь, что мы работаем по радиотелеграфу только цифровым кодом, а в нем нет места ни для ямбов, ни для хореев... Даже Пушкину не пролезть через наш радиожурнал.

Но первому летчику уже было не до шуток — самолет подходил к облачному морю. Горы облаков создают иллюзию внезапно застывших пенистых волн. Чкалов прибавляет обороты мотору, АНТ-25 постепенно набирает высоту, оставляя под собой причудливой формы нагромождения кучевых облаков.

В 9 часов 40 минут я почти без желания полез в первую кабину менять Чкалова, у которого от высоты, накопившейся усталости и кислородного голодания так сводит левую ногу, что больше трех часов сорока минут он не мог усидеть на пилотском месте. Все это означало, что график вахт на корабле окончательно сломан и штурману Белякову придется еще долго работать без отдыха, учитывая, что мы преодолеваем самый сложный участок намеченного маршрута.

Усевшись в кресло и взявшись за штурвал самолета, я ощутил сильное сердцебиение. Видимо, сказалось чрезмерное напряжение сил, которые пришлось затратить на виртуозную смену летчика на столь большой высоте полета.

Даже наш богатырь Валерий почувствовал себя скверно, когда попытался подкачать масла, — у него закружилась голова, и он кинулся к кислородной маске. Он виновато поглядывал то на Сашу, то на меня и, почувствовав себя немного лучше, немедленно отложил маску и перекрыл кран.

В 10 часов 45 минут я заметил, что в расходном баке началось снижение уровня бензина. Значит, нужно теперь переключиться на питание из крайних, крыльевых. Эта трудная на большой высоте работа досталась командиру. Скорчившись, он полез в крыло, переключил несколько кранов, а потом ручным насосом выкачал остатки горючего из главных баков в расходный бачок.

Командир сильно побледнел после таких манипуляций.

— Не валяй дурака! Дыши кислородом! — И я протянул ему свою маску.

Валерий уткнул усталое лицо в маску и, сделав несколько глубоких вдохов, сказал:

— Еще неизвестно, как придется над Кордильерами ночью, дорогуша... Там понадобится кислород.

Я хотел было тоже переключить кран, но Чкалов сурово загрохотал:

— Вот этого уж не допущу. — И он, открыв вентиль до отказа, пристроил на моем лице маску. — Чапай держится, но вижу, что ему приходится туговато...

Чкалов прилег на постель. Беляков прислал записку:

«Идем с попутным ветром, скорость путевая около 200 километров в час».

Это хорошо! Может, быстрее проскочим проклятый циклон...

К 11 часам наш АНТ-25 шел на предельной его высоте — 5 700 метров и от малейшего колебания просаживался вниз и цеплял за отдельные вершины бурлящих кучевых облаков. Иногда самолет оказывался окруженным белоснежными парами и с трудом выбирался из облачных ловушек, где его то подбрасывало, то осаживало вниз. Верхняя граница облачности все повышалась и повышалась. Я пытался уклониться влево, чтобы обойти ее, но проходило 10 — 20 минут, и самолет вновь оказывался перед еще более высокой преградой. Одно время мы повернули почти назад, но и такой маневр не принес успеха — перед нами высилась облачность высотой не менее 6 500 метров.

Самолет швыряло словно щепку, я еле справлялся со слепым полетом. Мне уже ничего не было видно через переднее стекло кабины пилота: сантиметровой лед скрыл водомерное устройство, показывающее уровень жидкости, охлаждающей мотор.

— Нельзя дальше так лететь! — с трудом прокричал мне Чкалов.

Я и сам вижу, что за час полета образовался толстый слой льда, который ухудшает профиль крыла и сильно перегружает самолет. К тому же антиобледенительная жидкость винта кончилась, и самолет угрожающе стал вибрировать от носа до хвоста.

— Пойдем вниз! — И я решительно убавил обороты мотору.

Термометр наружного воздуха показывал ноль. Я надеялся, что в этих слоях мы быстро избавимся от наросшего на самолете льда, и стал прибавлять обороты мотору, чтобы вывести машину в горизонтальный полет.

В это время из передней части капотов мотора что-то вдруг брызнуло. Переднее стекло еще больше обледенело. Запахло спиртом. Я сразу сообразил, что случилось почти невозможное — вероятно, трубка, отводящая пар водяной системы охлаждения мотора, замерзла оттого, что ее конец не стал достаточно обогреться выхлопными газами двигателя, когда я сбавил его обороты, чтобы самолет опустился в более теплые слои воздуха. А если это так, то накопившийся пар настолько поднял давление в расширительном бачке, что его просто разорвало, а воду из него выбросило наружу и теперь она осела льдом на фонаре пилотской кабины.

Мурашки побежали по телу. Я закричал во всю мочь, чтобы мне дали финку. Валерий тут же подскочил и подал острый охотничий нож. Просунув через боковую форточку руку, я быстро начал срубить лед на переднем стекле. Взглянув в образовавшийся просвет, побледнел: штырек водомера, или, как мы его называли, «чертик», установленный над расширительным бачком системы охлаждения, скрылся из-под стеклянного колпачка, а это означало, что головки цилиндров двигателя не омываются холодной водой, и если не выключить зажигание, то через 5 — 6 минут мотор заклинит, он остановится или разлетится на куски, и дело завершится пожаром. Я немедленно убавил обороты и начал бешено работать ручным водяным насосом, которым мы подкачивали воду в систему охлаждения, беря ее из резервного бака.

Но, увы, насос не забирал воду и ходил легко, вхолостую. Неужели катастрофа? Неужели приближается беда, которая приведет нас к вынужденной посадке в мрачном районе «полюса неприступности»? Кричу Чкалову:

— Насос не забирает воду! Воды, воды дайте, иначе сожжем мотор!

И вот где друзья проявили хладнокровие, мужество и находчивость, спасшие нас от страшного несчастья.

В такие вот минуты смертельной опасности за внешним спокойствием Чкалова особенно чувствовалась его огромная внутренняя сила. Трезво оценив обстановку, он мгновенно принимал нужное решение и при этом держался хладнокровно, уверенно. И у окружающих появлялась уверенность, что выход есть, может быть найден.

Чкалов бросился к запасному баку и вместе с Беляковым начал осматривать его. Там было пусто. Где взять воду? Я продолжаю планировать — осталось только 2 километра высоты.

Обернувшись назад, вижу, что Валерий и Саша режут резиновые мешки с запасной питьевой водой. Но они промерзли настолько, что, пробив ледяную корку, друзья находят лишь несколько литров незамерзшей жидкости. Они спешно сливают эти остатки воды в бачок и дают мне сигнал закачивать систему. Но насос снова работает впустую.

Валерий подбегает ко мне и сам пытается быстро качать насос.

— Вот беда! Не берет!

— Шары-пилоты! Попробуйте из них добавить! — вдруг догадался я.

Чкалов кинулся в хвост, за ним Беляков. Вскоре содержимое трех шаров-пилотов было слито в бачок.

И, о счастье! — насос стал напряженно закачивать смесь чистой воды с запасами человеческой жидкости, которую теперь мы не сможем сдать врачам для анализов.

Штырь-поплавок действительно, как чертик, неожиданно вынырнул снизу и показался под стеклянным колпаком.

* * *

Мы вновь летим на высоте 5 километров и вскоре вторично убеждаемся, что в облачности долго лететь нельзя — самолет начинает обледеневать. Снова ко мне пробираются командир и штурман, и мы решаем, как быть.

— Вниз, — предлагаю я.

— Только не так, как первый раз, — просит Саша.

Теперь я немного уменьшаю обороты мотора, снижаюсь больше всего за счет увеличения скорости на планировании. Чуть ниже трех километров облачность кончилась, перед нами, насколько видит глаз, тянутся большие острова. В проливах сплошной лед, отсвечивающий разноцветными красками. Он словно цветная мозаика. Я качаю самолет, призывая товарищей полюбоваться грандиозной цветной панорамой редкостной красоты.

Чкалов просунул голову в пилотскую кабину левее, а Беляков правее моей, и я им что-то говорил о красотах Канадской Арктики.

— Хорошо теперь заниматься поэзией, а вот эти три часа борьбы с циклоном нам дорого достались, — окал Чкалов над моим левым ухом.

— Поди, струхнули?

— Ну а как ты думаешь! Ведь в этих районах ни черта нет: ни метеостанций, ни полярных экспедиций, — отвечал командир.

— А ты, Саша?

— А он Чапай, как может дрейфить? — подначивал Валерий штурмана.

— Чего греха таить, дело было неприятное, — устало отвечал Александр Васильевич.

Пользуясь тем, что лица друзей соприкасались с моим, я, поцеловав обоих в колючие, уже заросшие щеки, сказал:

— Ну вы и мастера же выкручиваться!

— Ладно, расчувствовался, — добродушно проворчал Валерий и уполз назад. За ним ушел и Саша.

Конечно, красоты Арктики после упорной борьбы со стихией тянули на размышления о возвышенной музыке и поэзии. Но в полете обстановка меняется как в калейдоскопе. Уже закрадываются сомнения: не утащил ли нас дьявол в Гренландию? Что это за такая огромная коричневая земля, изрытая бесчисленными оврагами и речками? Внутри складок — снег, вместо рек — лед. Берега островов высо-

кие и обрывистые, и вид их очень схож с северной частью Кольского полуострова. Может, и впрямь это Гренландия?

Беляков непрерывно снимает секстантом высоты солнца. Сомнеровы линии ложатся через остров Банкс. Валерий принес карту, и мы вместе подтверждаем, что под нами тянется именно остров Банкс.

Чкалов говорит:

— Сашка вымотался совсем... Давай я сяду за штурвал, а ты позволь вздохнуть Чапаю, пока погодка есть.

Я отдаю управление самолетом командиру, достаю резиновые мешки с путевым довольствием. Вот курица, мясо, ветчина, апельсины, яблоки, шоколад. Ведь мы за 40 часов полета только раз ели, да и то часов 30 тому назад.

Выбираю розовое яблоко. Оно промерзло, но очень сочное. Даю товарищам по яблоку и сам начинаю уплетать. Апельсины совершенно промерзли и только на трубе обогрева кабины кое-как оттаяли. Командир отказался от этого блюда. Штурман не побрезговал и апельсином и курочкой. Но я поработал за всех — все, что оставалось, прикончил на месте...

* * *

В 16 часов 15 минут под нами проплыл мыс Пирс-Пойнт, о котором мы еще в Москве столько говорили.

Итак, основное задание экипаж уже выполнил — под нами Канада, и мы имеем право теперь сесть на первый попавшийся аэродром.

Я незаметно подлезаю к Чкалову сзади и слышу, что командир поет свою любимую: «Распрягайте, хлопцы, коней...» Значит, и он думает о том же самом, и я потихоньку возвращаюсь на место штурмана.

Подсчитываю итоги полета. Пройдено 6 200 километров пути. А сколько километров съедено прожорливыми ветрами Арктики? А сколько затрачено лишнего горючего на тяжелые подъемы в облаках, на обходы циклонов? Сделано примерно тысячи полторы лишних километров, то

есть около 25 процентов общего пути. Но кто нас осудит, если поймет, что мы были исследователями этого трудного пути, что этот путь пройден впервые, и пройден неплохо. Теперь на основе нашего полета могут по этому пути летать самолеты с большей скоростью и с более рациональным расходом энергии и горючего.

16 часов 37 минут. Отличный антициклон. Облаков почти нет. Горючего в баках самолета много. Как тут можно изменить первоначальное желание — достичь территории США? Конечно, нужно лететь в Соединенные Штаты.

В 18 часов показалось Медвежье озеро. Отмечаю на карте исключительную точность соблюдения намеченного пути. Затем составляю итоговое донесение для передачи через канадские радиостанции в Советский Союз. Начинаю работать с передатчиком и констатирую слабую отдачу в антенне. Все остальное на радиостанции работает хорошо, и я решаюсь передать подготовленный текст.

«Всем от РТ № 35. Сталину, Ворошилову, Рухимовичу, М. Кагановичу, штабу перелета.

Я понимаю, как вы беспокоитесь. Но поймите и нас, что полет происходит хотя и четко, но не так просто. Трудных часов полета было немало. Теперь я свободен от слепого полета, так как в начале Канады ясно и тихо, и передаю вам от экипажа наилучшие пожелания в ваших делах. Благодарим за все и просим не беспокоиться. Трудное поборол и рады, что в основном уже решили задание своего правительства и своего народа. Привет! Байдуков».

* * *

Мне скоро менять Чкалова, и следовало бы малость отдохнуть, но будить Александра Васильевича жалко — он очень много затратил сил на участке от Кольского полуострова до островов Канадской Арктики. Пусть поспит еще на новом, облюбованном им месте — прямо на днище фюзеляжа. Ноги штурмана протянуты куда-то под заднее кресло второго управления самолетом.

Пробираюсь к Валерию. Многочисленные приборы пилотской доски указывают, что сердце АНТ-25 — мотор — имеет нормальный пульс.

Обороты двигателя сбавлены до 1480, и это кажется слишком неестественным, прямо диким: почти нет шума и нет того задорного звона, который стоял непрерывно в течение предыдущих 42 часов полета.

В кабине спокойно можно разговаривать на расстоянии до 2 — 3 метров. И, пользуясь новым удобством и хорошей погодой, мы с Валерием болтаем без умолку.

— Кажется, что мы в тренировочном полете проверяем работу мотора и приборов, — улыбаясь, говорит Чкалов.

— Конечно, в тренировочном. Если собираешься лететь через Южный полюс, то этот считай за учебный полет...

— Для юга, Егор, нужна другая машина! Понял? С герметической кабиной! Такую нужно заказать.

— На это, Валериан, уйдет года два-три.

— А мы, Егор, пока что на этой старушке вокруг шарика крутанем...

— С посадками?

— Может, с дозаправками в воздухе... Думаю, Андрей Николаевич сумеет такое изобразить.

— Умеешь фантазировать, — говорю я командиру и переключаюсь на будни нашего полета: — Не пойму, в чем дело с радиостанцией — нет нужной отдачи в антенне. И никто ни слова не шлет нам сведений о погоде.

— В чем же дело, товарищи радисты? — спрашивает меня с хитринкой Валерий.

— Пока причину не установили...

— Это негоже... В Америку с неисправной рацией нельзя, — заключает командир.

* * *

...В 19 часов бужу Белякова, отдаю ему бортжурнал, а сам отправляюсь менять командира на вахте летчика.

Чкалов дремлет в спальном мешке, а Беляков упорно докапывается до причины скверной работы передатчика.

Тем временем погода начинает ухудшаться. Откуда-то издали слева надвинулся солидный циклон, преграждая нам путь. Справа виднелся на горизонте просвет. И так как видимость по горизонту была еще большая, я решил, что лучше всего уклоняться вправо с постепенным набором высоты, а затем, когда высота полета будет больше высоты облачности, свернуть на прежний курс.

С каждой минутой обстановка обостряется. Циклон над горами, вершины которых достигают уже 4 километров, не позволит в случае обледенения уйти вниз, в теплые слои воздуха, перепрыгнуть же через высокую облачность мы не сможем. Антиобледенительная жидкость для винта закончилась. Запасы кислорода иссякают. А впереди — ночь.

Штурман принес карту со вторым вариантом маршрута, который был нами предусмотрен перед вылетом. Его основная идея — пересечь Скалистые горы поперек и достичь Тихого океана до наступления ночи, а затем снизиться и следовать вдоль берега темное время суток, держа курс на Сиэтл, Сан-Франциско.

— Только так, Егор! — бледный, усталый, медленно говорит Валерий. — К Тихому пробивайся, к Тихому!

А мы с Сашей ляжем, чтобы все остатки кислорода тебе... Понял?

— Понял-то понял... А как вы-то без кислорода?..

— Лежа выдержим. За нас не бойся, — подтвердил штурман.

Я даю полные обороты мотору. Держу курс к Тихому океану. Облака окутали самолет. Начался очередной полет вслепую, по приборам. Очень сильно швыряет машину, и трудно удерживать намеченный курс к Тихому океану. На высоте 6 100 метров вышли за облака. В 22 часа 50 минут меня меняет Чкалов и, брея верхушки кучевых облаков, продолжает полет поперек Скалистых гор.

В 23 часа 55 минут я опять принимаю от командира вахту летчика и вскоре врезаюсь в мрачную темную стену об-

лачности. Через 45 минут слепого полета кончился кислород, без которого пилотировать самолет на шестикилометровой высоте очень тяжело, хотя я и тренированный летчик. А мои милые друзья — Валерий и Саша, — прижавшись друг к другу, сиротливо и смиренно полулежат возле радиостанции, приемник которой штурман держит включенным и упорно ждет вестей от канадских и американских метеостанций.

Уже более трех с половиной часов мы идем к Тихому океану и, по всем расчетам, должны пересечь горные хребты. Начинаю снижение. На высоте 4 тысяч метров сквозь разрывы нижних слоев облачности вижу воду.

После двух суток мук и лишений, кислородного голодания, после 48 часов полета мы наконец вышли в район, где обледенение нам не страшно — можно уйти ниже к водам теплого океана, здесь будет плюсовая температура. Теперь важно не попасть в грозовую облачность.

* * *

В 4 часа Валерий Павлович проснулся. Этому богатырю достаточно было короткого отдыха, чтобы вновь сесть за штурвал.

С большим удовольствием я сдаю вахту летчика, обращая внимание командира на то, что красненький «чертик», указывающий уровень жидкости водяного охлаждения мотора, чуть ниже оптимума, а в резервном баке некая смесь, точнее ее остатки, замерзла. Ко всему прочему термометр воды отказал, и теперь очень важно не перегреть мотор и не выпарить воду.

Кислорода нет ни грамма. Запасы масла загустели. Бензина остается часов на десять-пятнадцать, смотря как будем выдерживать режим: высоты, скорости, оборотов мотора и величину шага воздушного винта, какую температуру подогрева карбюратора и какой состав смеси горючего и воздуха в нем будем поддерживать.

Но все большие и мелкие неприятности, перечисленные мною командиру, мало подействовали на его отличное,

озорное и даже задорное настроение, так как он отчетливо себе представлял, что взамен всех горестей я ему одновременно «дарю» острова Королевы Шарлотты, которые, по астрономическим вычислениям Саши, вот-вот появятся под самолетом.

Пожелав Чкалову и Беякову хорошей погоды, я забираюсь в спальный меховой мешок и мгновенно засыпаю...

— ...Егор, вставай, вставай. — Сквозь сон я чувствую сильную руку Чкалова и вскакиваю совершенно заспанный.

— Плохо, Егор, со связью, никто ничего, — спокойно говорит мне Валерий как о чем-то привычном и обыкновенном.

В ответ я горожу всякую несурязицу, рассказывая свои сны.

— Я думал, ты после полюса поумнеешь, Егор. Ну, чего наболтал? Подумай, голова, более суток нет связи... А ты... трепаться... Давай лучше садись! Видишь, облака совсем сходятся! — уже сердито кричал командир, уступая мне пилотское место.

Усевшись за штурвал, я почувствовал, насколько легче стал самолет и каким он сделался послушным, быстро реагирующим на действия рулей.

Солнце скрылось совсем. Куда ни кинь взор, темно. Наружная температура минус 7°. Включаю лампочку освещения водомера — «чертика». Питание приборов-гироскопов включаю на мотор.

Вот дьявольщина! Опять слепой полет, да еще ночью, да еще над океаном...

* * *

Мы запакованы в двойную коробку. Одна коробка — сплошные облака с ледяной крупой, другая — тихоокеанская ночь. Вместе они создают полную изоляцию от мира. Радио по-прежнему ничего не сообщает нам о погоде. Словно вымерло человечество, погибла цивилизация, а мы упрямо верим в чудо, надеясь наперекор всем трудностям, преодолевая их, достичь заданной цели.

— Ты чувствуешь, как скучно? — спрашиваю командира.

— Как в карцере...

— Иди ложись, — предложил я Валерию, заметив справа тусклый проблеск луны.

В это время подошел штурман и сказал:

— Егор Филиппович! Я настроился на радиомаяк Беленгейма. Держи по радиокompасу на него курс...

— А куда выйдем?

— Он ведет на Сан-Франциско.

— Это хорошо! — заключил командир.

Беляков произвел подсчет расхода горючего. Если верить показаниям бензиномера, то осталось 718 литров бензина, что обеспечит 6 — 8 часов полета при условии точного соблюдения режимов, предусмотренных жесткими графиками.

Саша связался с Анкориджем, но не может разобраться в том, что принял. Наверное, передают на английском языке, в котором мы ни черта не смыслим. А ведь должны с нами держать связь по цифровому коду. Видимо, произошел какой-то конфуз. От обиды Беляков вновь улегся, проверив правильность курса.

Чкалов спит. Моя вахта затянулась. Я никак не рассчитывал, что она, начавшись в 6.30, продлится до самой посадки. Но мне стало веселее оттого, что наступает утро. С каждой минутой полоса слева все светлеет и ширится. Я уже могу выключить все освещение внутри. Оставляю только одну нижнюю лампу бензиномера.

В 11 часов солнце выскочило из-за облаков и, словно проспавшее свой нормальный час подъема, торопится наверстать время, оглядывая, что тут наделали за его пятичасовое отсутствие. И вместе с солнцем я вижу внизу еще двухслойную облачность. Верхняя, повыше, более плотная, нижняя же представляет собой разрывающийся туман.

В 12 часов внизу заблестели огни прибрежных городов. Я снижаюсь до 3 тысяч метров и различаю какую-то бухту и горы. Валерий и Саша безотрывно смотрят в иллюминатор левого борта и с радостью констатируют, что начался берег настоящей Америки. Расчеты оправдываются целиком.

Теперь я сменил кепку на шлемофон и веду самолет по зоне радиомаяка Сиэтла. Беляков слышит те же сигналы и контролирует правильность моих действий. Нас раздражают передачи радиомаяков на английском языке — мы ничего разобрать не можем, а не исключено, что разговор идет о погоде на нашем маршруте.

Что внизу? Туман? Низкая облачность? Или высокая? Где лучше: в Сиэтле, Портленде, в Юджине или в Сан-Франциско?

* * *

Командир уходит к штурману. Вскоре получаю записку: «Слушай сигналы радиомаяка аэродрома Портленд».

Валерий возвращается ко мне с картой. Я хорошо слышу позывные Портленда и подправляю курс по его зоне.

Валерий Павлович пытается подкачать воду, так как «чертик» опустился настолько низко, что стал нас беспокоить.

Но, несмотря на теплынь в кабине самолета, водяной насос работает вхолостую. Чкалов все, что можно было причислить к жидкости, слил в запасной бачок и все же добился своего — пополнил водяную систему до нормы, и «чертик» теперь кокетливо выглядывал из-под стеклянного колпака.

Но командир мрачнел все больше.

Беляков запиской уведомил нас, что, по его вычислениям, бензин подходит к концу. Чкалов еще раз полез в крыло и убедился, что все основные баки пусты.

Значит, нужно думать о посадке.

Чкалов и Беляков сидят за спинкой моего кресла и рассматривают карту участка Портленд — Сан-Франциско. Я тоже рассматриваю карту, временами отрывая взгляд от приборов, по которым веду самолет в облачности.

Меня привлекает маяк Портленда — он имеет зону вдоль довольно широкой реки Колумбии, правда с берегами весьма гористыми. Но я уже уверовал в точность американских радиомаяков и научился держаться в центре их зоны.

— Валериан, Саша, пока еще есть горючее, давайте попробуем пробиться к Портленду и взглянем на погоду, чтобы иметь надежный вариант посадки...

— А не лучше у Юджина, который между Портлендом и Сан-Франциско? — спросил Чкалов.

Беляков покачал головой:

— Юджин — в гористой местности. Если попробовать, то только сейчас. Мы подходим к Портленду.

— Давай, Егор, попробуем... — уныло согласился Чкалов и добавил: — Нужно же так: пролететь весь маршрут, а в конце не знать, куда сесть, из-за того, что нет связи по коду.

Чкалов обеспокоен созданным положением и, подняв правое ухо моего шлемофона, говорит:

— Представляешь, что творится на Родине, если мы ни с кем больше суток не установили связи!

— Сюрприз будет...

— Плохо, Егор, лететь в одиночестве. Только и поддерживает сознание, что работающий мотор, шевелящиеся стрелки приборов, вздрагивающие крылья самолета, гул мотора и пропеллера — это все наша Родина, это труды наших граждан, это их забота о нас...

* * *

15 часов 20 июня. Под нами, безусловно, территория США. Краснокрылый советский самолет моется после длинного и опасного пути, летя в дождевой облачности.

Пробили один слой облачности, затем другой. Несемся над разорванными клочьями тумана, прикрывающего горы и леса, которых здесь так много. Еще ниже, и вот под нами река. Высота на глаз не более 100 метров, так как показавшийся впереди мост через реку Колумбию в туманной с дождем мгле вырисовывался высоченным небоскребом.

Отворачивая от моста вправо в сторону Портленда, я на высоте метров пятьдесят подхожу к аэропорту с бетонной полосой. Делаю над ним круг и вижу, что никто здесь не летает, множество самолетов стоит на поле, залитом лужами воды.

Но откуда тысячи людей, машущих руками и шляпами? Неужели о нас они что-либо знают?

— Егор! Не надо садиться сюда! Распотрошат самолет на сувениры... Пойдем на другой берег!

— Куда?

— В Ванкувере есть военный аэродром! Должен быть! — тыкал пальцем Чкалов в карту, держа ее перед своим лицом.

Я осторожно развернулся над Портлендом, опасаясь высоких зданий города, и полетел к мосту, который оказался железнодорожно-автомобильным. Пройдя мимо него, я увидел справа вдоль реки зеленую полосу и высокие ангары с надписью, говорящей о принадлежности их ВВС США. Знаков на аэродроме никаких нет. Полоса узкая, и длина вроде маловата для нашего АНТ-25, с которого мы сняли тормоза перед перелетом.

Мы с Чкаловым внимательно вглядываемся и видим, что аэродром намок от дождей и хотя полоска не так велика, но торможение на ней будет солидное.

— Садимся без разговора! — кричит Валерий...

Я выключаю мотор, чтобы увеличить силы торможения, и самолет заметно приближается к зеленой траве. Подтягиваю штурвал на себя, и вот самолет плавно коснулся американской земли.

Сквозь заливаемое дождем переднее стекло вперед по движению самолета вижу, как у ангара забеспокоился часовой. Но мне ясно, что АНТ-25 катится, быстро замедляя бег. Теперь можно снова включить мотор, пока воздушный винт еще вращается от набегающего потока воздуха. Неожиданно машина подпрыгнула. Валерий беспокойно протискивается туловищем справа по борту ко мне и, касаясь моей головы, спрашивает:

— Что это ты затанцевал?

— Какая-то дорога поперек...

Самолет заканчивает бег. Валерий говорит:

— Ну, Егор, трехжильный: после десяти часов и так посадил. Век не забуду!

— Это тебе часть платы за Удд...

— Ладно тебе считаться, — отвечает Валерий и, оглядываясь назад, видит, что Беляков никак не реагирует на факт посадки на земле США и продолжает собирать карты, бортовые журналы, приборы, книги, термосы, резиновые мешочки и веревочки. Чкалов говорит: — Этого Чапая, видимо, ничем не удивишь...

* * *

Самолет остановился, но мне неясно, куда же следует поставить его на чужом и вдобавок военном аэродроме. Оборачиваюсь и вижу, как усталые, но радостные мои друзья прижались друг к другу, а затем Валерий скрылся в хвостовой части корабля.

Я открыл створки верхней части пилотской кабины и ощутил теплый воздух, пропитанный дождем, который нас преследует много часов подряд. А наш командир уже приступил к выполнению новых обязанностей — обязанностей дипломатических.

Мы с Сашей с улыбками наблюдали, как удивительная способность Чкалова находить мгновенно контакт с людьми в любых условиях, в различной обстановке сейчас проявляется на чужой земле с таким эффектом. Метрах в двадцати от остановившегося после многочасового непрерывного полета АНТ-25 его командир, Валерий Павлович Чкалов, стоял с каким-то военным американцем и, отчаянно жестикулируя, «договаривался» о том, куда поставить самолет.

Мотор АМ-34Р в ожидании, лениво вращая трехлопастный винт, бормотал, отдыхая после трудов праведных, и не давал возможности услышать нам, как «по-аглицки»

Валерий Павлович уже выпросил колодку. Подняв над головой, он несет ее к самолету, подставляет под правое колесо и дает мне знак начинать маневр на земле. Когда самолет оказался рядом с какими-то воротами, Валерий перекрестил руки, давая тем самым сигнал выключить мотор. Я поворачиваю рычажок зажигания в положение «выключено».

Сразу становится удивительно тихо после более двух с половиной суток непрерывного полета.

Штурман Беляков сделал последнюю запись в бортовом журнале:

«20 июня 1937 года. 16.20 по гринвичскому среднему времени посадка в Ванкувере. Всего пробыли в воздухе 63 часа 16 минут. Израсходовано горючего 7 933 литра, или 5 658 килограммов. Остаток горючего 77 килограммов».

* * *

Мы с Сашей еще находились в самолете, а откуда-то уже бежали солдаты, мчались автомобили. Вскоре наш командир жал руку высоченному сухощавому генералу и, стуча ладонью по фюзеляжу АНТ-25, кричал:

— Робята! Слезайте быстрее! Генерал Маршалл нас ждет!..

Беляков посмотрел на меня:

— Вот что не предполагал... — улыбаясь, сказал штурман.

— А я что-то не понял Валериана: или генерал, или маршал встречает нас?

— В Америке маршалов, по-моему, нет, а генералы имеются, — ответил мне Александр Васильевич.

А Валерий Павлович настойчиво барабанил по самолету.

— Да скорее, дорогуши! Ждут ведь!

Когда мы вылезли из АНТ-25, то увидели сотни машин и огромную красочную толпу, которую сдерживали вооруженные солдаты.

— Видимо, это результат нашего захода в Портленд, — заметил штурман. — Смотрите, сколько машин мчится сюда через мост.

Около самолета уже появились фотокорреспонденты местных газет, и, невзирая на дождь, они умоляли нас стать рядом втроем у фюзеляжа. Нас не нужно было умолять, так как это предложение соответствовало нашему желанию по-

смотреть на себя после многочасового полета, достигших цели, улыбающихся друг другу, хотя и изрядно уставших и сильно заросших. Особенно удался снимок, который изображал улыбающегося штурмана с волосами, мокрыми от дождя, закрывшего глаза от усталости. А мы с Валерием в накинутых на плечи кожаных куртках и в кепках глядим на Сашу и доброжелательно смеемся.

Попытки взять у нас подробные интервью и автографы были прекращены начальником гарнизона генералом Маршаллом. Он распорядился отметить столбиками и натянутой между ними веревкой охранную зону, которую должны были оберегать солдаты, чтобы публика не подходила к самолету.

Однако это не избавило нас от настойчивых представителей прессы.

— Чей мотор стоит у вас? — спрашивали одни.

— На какой высоте вы летели? — спрашивали другие.

— Какая была погода на маршруте? — выясняли третьи.

Пришлось попросить стремянку, открыть капоты мотора и показать, что мотор у нас не американский, и не английский, и даже не немецкий, а наш, русский, советской конструкции, построенный на московском заводе.

Какой-то средних лет мужчина взялся переводить, помогая сержанту, первым встретившему Чкалова на земле.

Они переводили надписи на фабричной марке — темно-голубой эмалевой эмблеме московского завода.

Корреспонденты были явно сконфужены и отчаянно фотографировали раскрытый нами мотор и его эмблему.

* * *

Солдаты стали закрывать кабину АНТ-25 брезентом, а Чкалов уже распорядился все резервные продукты, в том числе и аварийные, раздавать на память, как сувениры. Когда американцы это поняли, они начали доставать доллары. Мы удивились и просили сержанта Джорджа Козмиц-

кого и человека, добровольно ставшего нашим переводчиком, объяснить, что мы это все дарим и никаких денег не возьмем.

Тут мы были приняты за чудаков или, по крайней мере, неделовых людей.

Конечно, пришлось под зонтиками любопытных американцев и американок дать немало и автографов.

А вскоре подскочили корреспонденты «Сан-Франциско кроникл», «Лос-Анджелес таймс», «Колорадо ньюс». Они расспрашивали об этапах полета, о рационе питания, об одежде, об обледенении, о «полюсе неприступности» и еще о многом, как это умеют делать предприимчивые представители американской печати.

Прикончил цепную реакцию вопросов и просьб автографов вновь появившийся седоватый, стройный начальник гарнизона генерал Маршалл, который, отдав все распоряжения по части сохранности нашего АНТ-25, усадил нас в свою машину и умчал от восторженной публики и репортеров прямо к себе домой.

ЧКАЛОВ В АМЕРИКЕ

Мы мчались по улицам небольшого города Ванкувера, где разрасталось дождевое утро. По некоторым признакам можно было определить, что многие кварталы заселены военными.

Остановились около двухэтажного особняка. Нас приветливо встречали жена и дочь генерала, видимо преудрежденные им.

Представляя нас своей семье, генерал назвал Валерия «чиф-пайлотом», меня — «ко-пайлотом», а Белякова — «нэвигейтером». Хозяйки уже приготовили завтрак. Нас пригласили наверх, на второй этаж, чтобы подкрепиться и отдохнуть.

Генерал Маршалл из разговоров понял, что мы хотели бы сменить теплую летнюю одежду. Он тут же стал прино-

сильно нам из своего гардероба гражданские костюмы. Долго смеялись мы вместе с генералом, когда я, примеряя брюки сэра Маршалла, вынужден был застегивать пуговицы чуть ниже подбородка. Даже Александру Васильевичу, самому высокому из нас, пришлось отказаться от любезного предложения генерала по причине огромных размеров костюмов хозяина.

Вскоре Валерия пригласили к телефону. Он поспешил к аппарату. Сам генерал держал трубку.

Вызывал Сан-Франциско, где нас поджидал Александр Антонович Трояновский, полпред СССР в США (так называли раньше советских послов).

Низким окающим голосом чиф-пайлот говорил:

— Докладываю — задание правительства выполнено. Нам было приказано перелететь полюс и сесть на Американском континенте. Сталин сказал: достаточно, если сядем в Канаде. Мы пролетели ее и сели в США...

После завтрака мы приняли ванну и побрились. Правда, репортеры все же успели сфотографировать небритого Чкалова рядом с генералом Маршаллом.

Когда мы собирались спать, вошел переводчик и попросил кого-нибудь из экипажа к телефону. Вызывала Москва.

— Видите, как близко мы отлетели от дома... — сказал Валерий и добавил: — Тебя, Егор, уполномочиваем для разговора... Давай!

Впервые в истории состоялся радиотелефонный разговор между Москвой и Портлендом:

«Москва: Кто говорит?

Портленд. У аппарата Байдуков.

Москва. Члены правительственной комиссии нарком связи И. А. Халепский и заместитель наркома оборонной промышленности М. М. Каганович. Поздравляем вас с успешным перелетом. Как вы себя чувствуете?

Я ответил. Все здоровы, сели благополучно. От имени экипажа передаю привет партии, правительству, товарищу Сталину, членам Политбюро, социалистической Родине.

Москва. Мы все вас обнимаем, целуем, шлем горячий привет!»

Вскоре мы спали крепким сном.

* * *

В это время жители Ванкувера, фотографы, корреспонденты и военные подняли такую суматоху около дома генерала Маршалла, что он просто потерял голову, увидев установленные вдоль стен киноаппараты с юпитерами, радиостов с микрофонами. Посыльные агентства Уэстерн Юнион один за другим прибегали с поздравительными телеграммами на имя Чкалова. Белокурая и такая же высоченная, как и ее отец, симпатичная мисс Маршалл принимала почту и давала интервью многочисленным журналистам, которых она усадила за большой круглый стол и угощала коктейлями.

Как снег на голову появился в особняке Маршалла советский полпред Трояновский, доставленный самолетом из Сан-Франциско в Портленд, невзирая на непогоду. Генерал еще больше разволновался. Но очень спокойный, приветливый тон советского полпреда сразу же снял напряжение. Трояновский упорядочил всю дальнейшую процедуру пребывания экипажа АНТ-25 в районе места посадки.

Генерал сообщил, что он опустошил все гардеробы, но ничего советским пилотам не подошло по размеру, и поэтому он вызвал из портлендских магазинов портных с готовыми костюмами. Полпред это одобрил и спросил:

— А летчики еще спят?

Маршалл выразил свою озабоченность: с одной стороны, гости спят не больше трех часов, а с другой — непрерывные звонки из всех городов Америки и Канады и других стран.

— Вы видели, господин посол, что делается внизу: Америка желает видеть Чкалова и его спутников на экранах наших кино, слышать их голоса.

Генерал подвел полпреда к окну, и Трояновский увидел многочисленную толпу. Яркие раскрытые зонты колыхались на фоне свежей зелени пихт и кедров.

— Да, жалко ребят, — вздохнул полпред, — но будить их надо.

Потом Трояновский рассказал, как трудно было разбудить наш экипаж.

Первого растолкали чиф-пайлота, и он тотчас узнал полпреда:

— Товарищ Трояновский! Ну слава богу, встретились наконец.

Увидев Чкалова, вышедшего из ванной в генеральском халате, полы которого он запрятал за пояс, наш изумительный шеф, наша умнейшая выручалочка — Александр Антонович Трояновский понял всю комическую сторону положения. Он вышел вместе с генералом, а минут через 15 вернулся, сопровождаемый какими-то людьми с коробками и чемоданами. Это были представители различных фирм Портленда, которые привезли костюмы и портных, чтобы подогнать обновки по нашим фигурам.

— Ну-с, дорогие мои гости, — улыбаясь, сказал Александр Антонович, — будем наряжаться.

Не прошло и двух часов, как мы заново экипировались по последней американской моде.

Трояновский сразу обратил внимание, что Чкалов особенно умело подобрал цвет и фасон костюма и ловко завязал галстук.

— Вы, Валерий Павлович, с большим вкусом оделись, — одобрил Александр Антонович.

— Это один из московских модников, — заметил я.

— А ты, Егор, галстучек-то замени, — серьезно посоветовал мне Чкалов.

Пока шла экипировка, генерал Маршалл через Трояновского попросил Чкалова дать хозяевам магазинов одежды до завтрашнего дня наши летные костюмы, которые они хотели вывесить в своих витринах для обозрения и рекламы. Трояновский, поглядывая умными карими глазами, передал нам просьбу американских бизнесменов и советовал ее уважить.

Так наши кожаные куртки и брюки оказались на витринах фешенебельных магазинов готовой одежды Портленда.

Переодевшийся по американской моде, чиф-пайлот Чкалов был весьма элегантен, он отлично вписался в окружающую обстановку. Генерал Маршалл пригласил советского полпреда и экипаж АНТ-25 в столовую, где уже был накрыт стол. Чкалов был галантным и внимательным, мило улыбался хозяйке дома и ее дочери, через Александра Антоновича сказал им несколько комплиментов, поблагодарил всю семью Маршаллов за гостеприимство и просил извинения за беспокойство, которое создали мы своим вторжением с воздуха.

Миссис и мисс были довольны, а генерал откровенно сказал:

— Какое беспокойство! Вы не представляете, как мне повезло: я, старый вояка, уже давно сижу в этой дыре. А ведь в прошлую войну я командовал дивизией в Европе! С вами я приобретаю популярность, а это в Америке бывает дороже денег...

Чкалов сфотографировался с генералом, а в беседах с журналистами всячески подчеркивал участие генерала и его семьи в душевном приеме рашен флайерс, как теперь нас называли американцы.

Потом Чкалов подошел к окну. Дождь продолжал накрапывать. Валерий увидел огромную толпу, прикрытую колышущейся мозаикой зонтов и зонтиков.

Трояновский и генерал Маршалл пригласили экипаж Чкалова выйти к собравшимся.

Как только на балконе показался чиф-пайлот, многотысячная толпа еще больше оживилась: в воздух полетели шляпы, загремели аплодисменты, послышались мощные крики:

— Ур-рей, рашен флайерс! Ур-рей...

Долго не расходились американцы, непрерывно приветствуя советских летчиков. Они ожидали, что чиф-пайлот Чкалов скажет им несколько слов. И Валерий выступил

с короткой блестящей речью. Он говорил, что есть реки Колумбия и Волга, которые находятся на разных континентах, имеют различный нрав и характер, их берега окружают разные горы и леса, но они текут по одной и той же планете, не мешают друг другу, а в конечном счете являются элементами одного и того же Мирового океана. Так и наши народы — народы Советского Союза и народы США — должны жить на одном и том же земном шаре мирно и совместной работой украшать океан жизни человечества. Он закончил свою речь так:

— Примите от нашего великого народа пожелания счастья и процветания народам великой Америки, которые мы принесли на красных крыльях АНТ-25, преодолев все козни и препятствия природной стихии.

Мы попрощались с публикой, собравшейся перед генеральским особняком, и спустились с балкона на первый этаж, где сразу же попали под яркие лучи юпитеров — началась киносъемка. Эти кадры на следующий день появились на экранах Америки. До позднего вечера кинооператоры не давали покоя экипажу Чкалова, полпреду Трояновскому. А хозяина дома Чкалов много раз приглашал стать рядом с нами, помня, что это так важно для генерала.

* * *

...Комфортабельный пассажирский самолет «дуглас» авиакомпании «Юнайтед эйрлайнс» принял экипаж АНТ-25, чтобы доставить его в Сан-Франциско, как это предусматривалось планами дальнейшего пребывания в Америке.

Самолет, кроме полпреда СССР в США и экипажа Чкалова, имел на борту представителей всех трех телеграфных агентств Соединенных Штатов, прессы, в том числе и корреспондента ТАСС Дюранти. Естественно, что за три часа полета чиф-пайлоту АНТ-25 пришлось провести достаточно бесед и дать многим интервью.

Беседа Чкалова с корреспондентами была прервана весьма симпатичной стюардессой, которая принесла в пас-

сажирскую кабину кофе, чай, бутерброды и огромный великолепный торт с флагами СССР и США и дружественной надписью на русском языке: «Привет советским летчикам».

Отдавая дань уважения американским летчикам, доставлявшим нас в Сан-Франциско, Валерий Павлович через Трояновского договорился со стюардессой, чтобы она передала часть преподнесенного советским летчикам торта экипажу «Дугласа». Чкалов вместе со стюардессой отправился к пилотам.

Американские летчики были очень тронуты вниманием «чиф-пилота рашен флайерс» и почти до самой посадки заставляли Валерия то пробовать пилотировать их самолет, то угощали сигаретами и много раз просили автографы на самых различных бумажных изделиях. Экипаж «Дугласа» подарил Чкалову авторучку с подсветом от малюсенькой батареи, чтобы летчик мог делать записи без включения других источников света ночью.

Вскоре летчики самолета «Дуглас» мягко посадили машину на огромную бетонную полосу. Полпред и американские представители телеграфных агентств и печати попросили экипаж Чкалова выйти из самолета в венках из роз, которые преподнесли нам перед отлетом из Портленда королевы красоты штатов Вашингтон и Орегон. Валерий Павлович пытался было протестовать, но потом согласился и даже подарил стюардессе розу.

На мои протесты: не очень, мол, скромно в другой город прилетать с венками, подаренными в Портленде, наш командир реагировал решительно и бурно:

— Не бузи, Егор! Раз требуют дипломатические соображения, то, дорогуша, соображать нужно...

В роскошных автомобилях под вой сирен полицейского эскорта мы проскочили знаменитый 13-километровый мост, перекинутый через залив «Золотые ворота». Мелькнули далеко внизу боевые корабли Тихоокеанского флота, торговые, пассажирские пароходы, федеральная тюрьма Алькотрас.

Вот и советское консульство — уголок Родины на далекой чужбине. Но и тут ожидали фотографии и репортеры.

Чкалов, обнимая нас, позировал без буркотни, настроение у него было хорошее...

Следующий день был заполнен официальными приемами. Сначала экипаж АНТ-25 был принят мэром Окленда, затем состоялись торжественные приемы экипажа АНТ-25 в торговой палате Окленда, позже в торговой палате Сан-Франциско, где, кроме гражданских властей, присутствовали и военные в лице командующего военным округом генерала Саймоса и начальника военно-морской базы адмирала Смита. В честь чкаловского экипажа генерал Саймос приказал дать салют 19 артиллерийскими залпами.

В честь чкаловского экипажа не раз звучали салюты во всех городах, больших и малых, его встречали многотысячные толпы. Всюду были цветы, улыбки, восторженные возгласы и армии корреспондентов и репортеров. Мы пожали тысячи рук, оставили десятки тысяч автографов, дали не одно интервью.

На Чкалова всегда необычайно сильное впечатление производили встречи с рабочими. Так было по дороге в Вашингтон, в Огдене, где советских летчиков приветствовали рабочие депо, в Чикаго, где на перроне поезд ждала настоящая демонстрация. Среди них было много коммунистов и выходцев из России. С большим чувством встречавшие пели «Интернационал».

* * *

27 июня в 8 часов 25 минут экипаж Чкалова прибыл в столицу США. Его встречала вся советская колония, представители властей, печати и, как водится, армия фотографов и корреспондентов.

На следующий день первый визит экипажа АНТ-25 был к государственному секретарю США Хэллу. В 11.30 Чкалов, Беляков, Трояновский и я вошли в кабинет господина Хэлла. Нас встретил бравый, высокий, стройный старик, который заговорил высоким тенорком. Он учтиво здоровался с каждым, поздравляя нас, летчиков, и нашу страну с огром-

ной важности авиационным достижением. Трояновский легко руководил беседой, выполняя одновременно роль переводчика.

Государственный секретарь США интересовался подробностями полета и особенно тем, как экипаж решал задачи аэронавигации между полюсом и берегами Канады. Здесь же присутствовал министр почт и телеграфа.

Господин Хэлл спросил мнение Чкалова о возможности установки через полюс воздушного сообщения.

— Думаю, что это может стать реальностью при значительном увеличении высоты полета, скажем, до 9 — 10 километров, при крейсерской скорости машины 300 — 400 километров в час и, наконец, создании в канадской части Арктики ряда полярных баз типа нашей базы на острове Рудольфа архипелага Земля Франца-Иосифа.

В 12 часов мы уже были в Белом доме. Нас тут же провели в кабинет президента. Рузвельт сидел в каком-то специальном кресле за огромным столом, заставленным моделями кораблей, самолетов и других машин, а также книгами. Он расположился вблизи открытого окна, выходящего в сад, и был одет в легкую белую рубашку с расстегнутым воротником. Запомнилась большая поседевшая голова, приветливая улыбка. Когда мы подошли к президенту, чтобы пожать ему руку, Рузвельта за руки приподняли над креслом двое мужчин: у него были парализованы ноги. Заметив, что мы внимательно рассматриваем картины в его кабинете, президент сказал:

— Вы летчики, а я моряк. Поэтому у меня множество всякой всячины, связанной с морской службой.

Валерий непринужденно ответил Рузвельту:

— Вам не хватает здесь нашего Айвазовского...

Трояновский, улыбаясь, перевел его слова президенту, который оживился и сказал:

— Я очень, очень люблю Айвазовского...

В заключение президент пожелал нам дальнейших успехов и просил быть гостями Америки. Чкалов поблагодарил за теплое гостеприимство, пожелал президенту и народам США счастья, процветания и дружбы с Советским Союзом.

Рузвельту очень понравились эти слова. При прощании он долго пожимал руку Чкалова.

На торжественном банкете в гостинице «Мейфлауэр», устроенном руководителями Национального клуба печати, присутствовало более двухсот писателей, журналистов и других представителей литературного мира. Американская национальная радиоккомпания транслировала по всей стране и за границу все выступления.

Вечером в советском посольстве полпред Трояновский устраивал в честь экипажа АНТ-25 большой прием.

На прием прибыло более 800 человек. Среди приглашенных были члены дипломатического корпуса во главе с дуайеном — английским послом Линдсеем, министр торговли Ропер, министр труда Перкинс, начальник штаба армии США генерал Кренг, начальник авиационного корпуса армии (по-нашему начальник ВВС) генерал Вестовер, около 70 членов конгресса, в том числе сенаторы Кинг и Лафоллет, помощник государственного секретаря Карр, начальник дальневосточного отдела государственного департамента Хорнбек, директор бюро гражданской авиации Фагт. В числе гостей были журналисты, писатели, представители деловых кругов, военные летчики, прилетевшие из других штатов страны, представители крупных авиационных заводов и гражданских авиакомпаний США.

Впервые экипажу АНТ-25 во главе с его командиром стало трудно в Соединенных Штатах, так как каждому из нашей тройки пришлось пожать более 800 рук при встрече гостей и столько же при прощании с ними.

Чиф-пайлот был великолепен: элегантно одетый, красивый, любезный, он отличился и как танцор...

* * *

Утром 30 июня сели в поезд Вашингтон — Нью-Йорк и за 4 часа проехали 400 километров, разделяющие эти два города.

После краткой речи командира АНТ-25 его экипаж усадили в открытый автомобиль и в сопровождении полицейского эскорта помчали по улицам города к ратуше, где нас ожидал мэр Ла Гардиа, который произнес несколько приветственных слов на ломаном русском языке.

На пути из ратуши в советское консульство полиции пришлось туго, хотя она сменила маршрут следования чкаловского экипажа, объявленный в утренних газетах Нью-Йорка. Много раз мы были вынуждены останавливаться перед большими скоплениями людей, преграждавшими движение по улице.

К удивлению людей, хорошо знавших Америку, популярность Чкалова и его экипажа не уменьшалась.

Однажды наш гид Миша Мильский, сам ведя автомашину, когда мы ехали на Кони-Айленд в тесноте городских улиц, что-то сделал не так, и нас тут же остановил полисмен.

Начался обычный грубый и часто необъективный разнос шофера полицейским. Михаил извинился, сказав, что торопился отвезти в назначенное место трех советских пилотов, перелетевших полюс.

— Чкалофф? Нордпол?.. — недоверчиво переспросил инспектор. Он тут же подошел к машине, открыл дверцу и, увидев Валерия Павловича, заулыбался и, обращаясь к Мильскому, уже иным тоном попросил, чтобы на отрывном листке штрафного блокнота советский летчик подарил ему автограф. Валерий Павлович расписался, пожал руку здоровенному ирландцу; тот, взяв под козырек, сел на свой мотоцикл и повел нас под вой полицейской сирены с большой скоростью через улицы Нью-Йорка.

Не меньшее удивление вызывала и печать: непрерывно, в течение многих дней она говорила в восторженных тонах о нашем перелете, о Советском Союзе.

«Три человека, чьи имена будут запечатлены историей, перелетели через верхушку мира из Москвы в США в течение 63 часов. Для авиации открылись новые горизонты...»

«Совершенный русскими гудвиг — чудо умения и закалки. Препятствия на пути были велики, риск невероят-

ный, естественные трудности ужасающие. Только воображение может предвидеть практические результаты этого полета. Пока же это поразительный показатель русского мужества и изобретательности и знаменательная демонстрация возможностей дальних полетов».

Однажды, когда Трояновский перевел нам подряд несколько статей, Чкалов взмолился:

— Уволь, дорогой Александр Антонович! Уволь! За эти три дня понял: я стал такой исторической ценностью, что даже чувствую, как тело каменеет и покрывается налетом или плесенью подвалов, в которых хранятся документы прошлого.

Когда Трояновский показал Чкалову программу пребывания в США, тот взъерошился:

— Да что вы задумали? На целый месяц? Пора домой! Там же ждут нас.

Консул Боровой, держа в руках телеграмму, сказал:

— Правительство, Валерий Павлович, продлило вам командировку, и мы составили все с расчетом закончить поездки по США к 25 июля.

Чкалов оторопел было, потом зашумел с новой силой:

— Как туристы мы еще успеем сюда приехать и попутешествовать вволю. А сейчас баста: планируйте, пожалуйста, быстрее наше возвращение домой. Вот мой сказ, а Саша и Егор пусть подтвердят...

В этот момент генеральный консул Боровой положил перед Трояновским какую-то новую бумагу. Александр Антонович пробежал ее взглядом и с улыбкой проговорил:

— Все споры наши ни к чему. Вот, Валерий Павлович, распоряжение правительства — вашему экипажу находиться в США, пока не прилетит Громов.

Вылет его экипажа, как уточнил консул, намечался на период между 10 и 14 июля.

— Это совсем другое дело! А то экскурсии да гостевание, — сказал Чкалов и поспешил узнать расписание трансатлантических пароходов.

Боровой выяснил по справочнику, что 14 июля отходит из порта «Нормандия».

— Великолепно! — забасил Валерий. — Великолепно! Я чувствую: Громов вылетит числа десятого и будет здесь двенадцатого. Мы его встретим и тут же передадим эстафету поездок по Америке. А на Тихоокеанское побережье возвращаться не будем — слишком много уйдет времени, а по побережью Атлантики поездят Егор и Саша.

— А ты куда денешься? — спросил я Валерия.

— Буду караулить вылет Громова и пароход «Нормандия», чтобы вам, любителям посмотреть, поглядеть да послушать, вам, чертям таким, вовремя свистнуть, а то, чего доброго, опоздаете домой.

* * *

Для Чкалова главным стало ожидание вылета АНТ-25—1. Он отказывался от многих поездок, и мы с Беляковым были вынуждены часто одни отвечать на приглашения американцев. Валерий Павлович в это время не давал покоя консульским и амторговским советским работникам, требуя от них сведений о подготовке экипажа Громова.

Громов, Юмашев и Данилин стартовали в 22 часа 21 минуту 11 июля по нью-йоркскому, то есть утром 12 июля по московскому времени.

Чкалов уже достал наши полетные карты и наготовил флажки на булавках, чтобы отмечать движение экипажа Михаила Михайловича Громова.

А Беляков и я в это время побывали еще на ряде авиационных заводов, и, когда вернулись в консульство в Нью-Йорке, наш командир возмущался:

— Черти бездушные! Взгляните на карту: видите, как Мих Мих погладил полюс — на 12 минут раньше расчетного времени!

— Значит, с опережением, — сказал Беляков.

— Это почерк нашего Михаила Михайловича, — гордо ответил Чкалов.

13 июля в 8 утра я зашел в гостиную. За столом, положив голову на карту, дремал Валерий Павлович. Очередной маленький красный флажок на булавке был вонзен в остров Патрика, а около него рукою Чкалова было написано: «13.7.37 5 часов 47 мин. по-ню-йоркски или 10 часов 47 мин. по Гринвичу».

В это время подошел Саша Беляков и, не поняв, что Чкалов уснул за столом над картой, громко спросил:

— Как идет полет?

Валерий поднял голову, сильно потянулся и, резко вскочив со стула, стал приглаживать рукой свалившиеся на глаза русые волосы.

— Проснулись все же, окаянные? — бурчал добродушно наш командир и, обняв меня и Сашу, склонился к столу, где лежала карта с цепочкой флажков.

— Видали как чешут Мих Мих, Андрей и Серега? — радостно говорил невыспавшийся, но довольный Чкалов...

Наконец наступило 14 июля 1937 года, день отъезда на Родину. Билеты на пароход «Нормандия» уже были у нас. Но Чкалова это словно не касалось: он не собирал вещи, пластинки с произведениями Бетховена, Чайковского, Рахманинова в исполнении крупнейших музыкантов, в частности самого Рахманинова, не говорил ничего о последних часах пребывания в США, поглощенный одним тревожным раздумьем: хватит ли у Громова горючего, чтобы найти аэродром, который быстрее всего очистится от тумана?

В напряженной атмосфере мы поздно позавтракали, и Чкалов снова ушел к столу, где лежала карта с южной, конечной частью маршрута Громова, Юмашева и Данилина. Стереотипное «все в порядке», передаваемое Сергеем Алексеевичем Данилиным, казалось какой-то насмешкой.

На наше счастье, на той стороне США действовал всезнающий и всюду проникающий спецкор «Правды» Левушка Хват, который попросил к телефону Валерия и сказал ему о том, что «Громов отвалил от Сан-Диего, где, правда, уже образуются разрывы в тумане, и что будто бы он сделал круг над аэродромом Марчфилд».

Долго мы искали более подробные карты, пока не нашли такой городок.

— Ну слава богу! Тогда, ребята, поехали домой...

Прибыв в порт, мы увидели тысячи провожающих, среди которых находились полярные исследователи, ученые и летчики США. Перед отплытием стало известно, что Громов ходит по кругу вблизи военного аэродрома, но не садится на него.

— Видимо, маловат аэродромишко, — заметил я.

— Михаил Михайлович уж как-нибудь выберет место и припечатает своего АНТа, — без тени сомнения говорил Чкалов...

* * *

Утром 19 июля наш пароход подходил к пристани английского города Саутгемптона. Нас разбудили шумные голоса толпы газетных корреспондентов, прорвавшихся к нашим каютам в 5 часов утра местного времени. Осажденные энергичными представителями прессы, мы быстро вскочили, умылись, оделись и вскоре уже «фильмовались» для кинохроники и отвечали на вопросы, задаваемые наперебой: как летели, что чувствовали, было ли страшно или только «ничевоу»?

В это время появился наш полпред в Англии Майский Иван Михайлович со своей супругой Агнией Александровной, с которыми мы подружились в прошлом году, отдыхая в одном санатории в Сочи. Иван Михайлович, видя, что мы уже перешли в необратимую стадию интервьюирования, предложил всей корреспондентской братии перейти вместе с нами в салон.

В салоне «Нормандии» любопытный разговор состоялся у Валерия Павловича с репортером «Дейли геральд», который спросил нашего командира:

— Скажите, что вы чувствовали во время полета над Северным полюсом?

— Ничего особенного, — улыбаясь, ответил Чкалов, — повседневная работа и даже сон согласно вахтенному графику.

— Где вы учились? — задал второй вопрос тот же корреспондент.

— Да там же, где учились все наши ребята в давно прошедшие дни. Настоящей школой была гражданская война, революция, партия большевиков. Это была школа второй степени. Хорошая школа, смею вас уверить, — весело сказал Чкалов и тут же добавил: — Запишите, что летному делу я был обучен Михаилом Михайловичем Громовым, асом советских летчиков.

— В этом случае учитель может быть доволен своим учеником, — заметил лондонский корреспондент американской газеты.

Кто-то из окружавших нас незнакомых людей в салоне «Нормандии» задал еще вопрос лично Чкалову:

— Вы очень богаты, мистер Чкалов?

Валерий, чуть подумав, оглядел всю окружающую нас публику и серьезно сказал:

— Да, я очень богат!

— Сколько же миллионов имеете? — снова спросил иностранец.

— Сто семьдесят миллионов! — уже с хитринкой во взоре озорно ответил Валерий.

— Чего? Рублей, долларов? — пытался уточнить вопрос, по-видимому, американец.

— Сто семьдесят миллионов человек! — разъяснил Чкалов удивленному иностранцу. — Все они работают на меня, а я на них... — весело закончил Валерий.

ПОСЛЕ ПЕРЕЛЕТА

... Вот уже поезд мчится по родной советской земле. Вот он плавно подошел к перрону Белорусского вокзала. В дверях вагона показался весело улыбающийся Чкалов. Он был

взволнован, увидев забитый тысячами людей перрон, услышав восторженные овации.

С женами и детишками поднимаемся на трибуну.

Площадь неистовствовала. Ливни оваций, приветственные крики. Валерий сказал мне на ухо:

— Черт его знает почему, а волнуюсь, как еще до этого ни разу не было даже в Америке.

— В Америке легче, там волнения сбивают свистом...

Лишь звуки мощного оркестра, заигравшего «Интернационал», усиленные радиорепродукторами, смогли унять восторги встречающих.

Чкалов держит под руки Ольгу Эразмовну и сына. Девятилетний Игорек в новенькой матроске неотрывно смотрит на отца. Мальчик пригибает к себе его голову и что-то шепчет. Валерий заразительно смеется и целует сына в щеку.

Митинг открылся. Один оратор сменял другого. Бурные аплодисменты заставляли их делать частые паузы. По поручению ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР экипаж Чкалова приветствовал нарком оборонной промышленности.

С краткой ответной речью выступил Валерий Павлович, которому несколько минут тысячи встречающих не давали возможности начать говорить, приветствуя его непрерывными, бурными аплодисментами.

— Здравствуй, родная страна! — начал командир АНТ-25. — Здравствуй, родная Москва! Мы очень счастливы и горды тем, что нам первым пришлось проложить новый маршрут, который лежал через Северный полюс в Соединенные Штаты Америки...

И вновь долго не смолкающие аплодисменты и крики «ура!».

Митинг окончен. Мы сошли с трибуны. Нас каждого вместе со своими родными усадили в увитые гирляндами цветов открытые автомобили. Медленно выехали на улицу Горького, эту уже традиционную магистраль героев. Люди плотными шпалерами стояли от Белорусского вокзала до самого Кремля.

Чкалов, прижимая к себе жену и сына, говорил восторженно:

— Лелик, Игорюшка! Поглядите кругом: какие улыбки, сколько доброжелательства...

По мере продвижения по Горьковской магистрали сильнее становилась пурга листовок (их бросали с балконов и из окон домов), напоминая Чкалову и его друзьям о тех настоящих полярных циклонах и вьюгах, сквозь которые пробивался АНТ-25, летя через пространства «полюса недоступности».

Машина, в которой ехали мы с женой, следовала сразу же за автомобилем Чкалова, и я мог по его жестам судить, что командир АНТ-25 растроган встречей до предела. Машины остановились у Большого Кремлевского дворца.

В Георгиевском зале состоялся прием, устроенный ЦК ВКП(б) и правительством СССР. Принимали наш экипаж со всеми нашими чадами и домочадцами и знакомыми.

В газетах на следующий день была подробно изложена встреча экипажа Чкалова на вокзале и много давалось материалов о приеме в Кремле.

* * *

В первое же утро после возвращения домой Чкалова начал доносить телефон, посыпались бесконечные просьбы «выступить и рассказать о своих полетах». Затрещивал и мой телефон, цель звонков была та же. Частота вызовов стала настолько высокой, что пришлось подключить жену, которая смутно объясняла о моем срочном выезде «куда-то». Конечно, это был не научный метод планирования, но его эффективность к вечеру повысилась до значительного уровня. Этим опытом моя Евгения Сергеевна поделилась с Ольгой Эразмовной, и Валерий Павлович сразу почувствовал великую пользу товарищества в семейной жизни.

Однако вскоре были найдены другие формы просьб и приглашений.

Делалось это очень просто. Вожатый или вожатая с солидной группой пионеров добирались до дома на Садовой. Входили в подъезд, где тетя Люся, равнодушная к цветам и детям, усаживала ребят по очереди в лифт, поднимала на 5-й этаж и с самой доброжелательной улыбкой нажимала кнопку звонка квартиры 102. Обычно Чкалов сам открывал дверь, и детвора с ходу брала его сердце на абордаж. Он вводил их в свой кабинет, мусолил листки календаря и, нюхая подаренные цветы, кряхтел, выбирая возможные варианты посещения школы, лагеря или костра.

Если ребята не заставляли Чкалова, то они по совету лифтерши тети Люси звонили напротив, в мою, 101-ю квартиру, и я часто становился «невинной» жертвой, когда ребята за неимением Чкалова нажимали из последних сил на Байдукова. Их третий запасной вариант — это добыть Сашу Белякова, который жил в соседнем с нами подъезде. Пока мы ломали голову над планированием своих поездок, «график лифтерши тети Люси» действовал безотказно и оптимально...

2 августа 1937 года газеты писали, что Валерий Павлович в Рыбинске, на городской площади отчитывался о перелете перед 15 тысячами трудящихся города и ближайших деревень.

3 августа мне сообщили, что Чкалов теперь снова в кадрах ВВС РККА и ему присвоено звание полковника.

Я позвонил в Рыбинск и разыскал Валерия в райкоме партии. Он собирался выступать на городском партактиве.

— Поздравляю, Валериан, со званием «полковник»!

— Да что ты, Егорушка! — взволнованно окал мой друг и спрашивал: — А тебе и Саше что?

— Мне — «майора», а профессору — «бриг-инженера».

— Ну рад за тебя и Сашу. Только обождите моего возвращения — отпразднуем вместе...

Утром 9 августа Валерий Павлович прибыл на пристань Горького. Невзирая на рань, встречать земляка-героя вышли десятки тысяч во главе с секретарем обкома ВКП(б). В яркой и живой форме командир АНТ-25 отчитался перед

горьковчанами, рассказав много интересного из небывалого путешествия.

В то время как Чкалов вел беседы со своими земляками, в Кремле подписывалось следующее постановление:

«За осуществление героического впервые выполненного беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет:

1. Наградить орденом Красное Знамя Героев Советского Союза:

Чкалова В. П. — командира экипажа АНТ-25, Байдукова Г. Ф. — второго пилота, Беякова А. В. — штурмана.

2. Выдать единовременную денежную награду участникам перелета: Чкалову В. П., Байдукову Г. Ф., Беякову А. В. — по 30 тысяч рублей.

Председатель Центрального Исполнительного
Комитета СССР *М. Калинин*

Секретарь Центрального Исполнительного
Комитета СССР *А. Горкин.*

Москва. Кремль. 9 августа 1937 года».

Мы с Беяковым тут же отправили Валерию поздравительную телеграмму.

* * *

11 августа Чкалов отплыл из Горького на скоростном катере «Дзержинец» вверх по Волге и днем прибыл в родное село Василево.

На Василевской пристани и на высоком волжском откосе тысячи односельчан ждали своего героя — Валерия Чкалова.

Почти все василевские дома были украшены флагами, как в государственный праздник. Над головами встречающих — лозунги приветов и портреты земляков.

Обнявши старушку мать, Чкалов с женой и сыном прошли на приволжскую площадь, где состоялся митинг.

— Дорогие земляки, — сказал знаменитый василевец, — разрешите рапортовать вам, что экипаж АНТ-25 честно выполнил задание партии и правительства.

Затем Валерий подробно рассказал о перелете, о самолете, о людях, создавших машину, о своих друзьях и, конечно, об Америке.

Гордые за своего земляка василевцы горячо приветствовали Чкалова. Его просили почаще и подольше гостить в родном Василеве.

13 августа «Правда» поместила письмо Чкалова Сталину. Валерий Павлович благодарил руководство партии и страны за награждение членов экипажа АНТ-25 орденами Красного Знамени. В конце он писал:

«...Думаю, что выражу мнение своих товарищей Байдукова и Белякова, если в ответ на новую награду дам Вам обещание — любое Ваше задание, любое задание партии и правительства будет выполнено. Я же лично буду летать до тех пор, пока правая рука способна держать штурвал управления самолета, а глаза — видеть землю.

Ваш Валерий Чкалов, г. Горький».

...Наступило время первых выборов депутатов народа в Верховный Совет Союза ССР. Естественно, что такого самоотверженного летчика-испытателя и горячего патриота, каким был В. П. Чкалов, многие советские люди с большой любовью называли в числе кандидатов в депутаты. На многочисленные предложения дать согласие избираться в том или ином округе Валерий Павлович отвечал так: «Любовь и доверие народа — дело огромное. Нужно оправдать эту любовь народа новыми подвигами. А баллотироваться буду там, где укажет ЦК партии. Я большевик... Признаться, хотел бы избираться у земляков».

И вот 23 октября 1937 года в городе Горьком открылся многотысячный митинг: выдвигали кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР. Первый же оратор, рабочий за-

вода имени Орджоникидзе, предлагает в Совет Национальностей от Горьковского избирательного округа выдвинуть кандидатуру любимого земляка — Героя Советского Союза Валерия Павловича Чкалова. Это предложение мгновенно облетело всю Горьковскую область и Чувашскую республику. Сормовичи, выксунские металлурги, муромские железнодорожники, колхозники Пыщуга и работники многих других предприятий и организаций дружно поддержали орджоникидзевцев.

С 22 ноября Валерий Павлович в течение двадцати дней провел более 70 встреч с избирателями в различных районах избирательного округа. Более полумиллиона человек непосредственно видели и слышали своего героя — кандидата в депутаты.

Известный журналист и писатель Леонид Александрович Кудреватых тогда писал:

«...Чкалов проявил еще одну недюжинную способность: он оказался прекрасным агитатором. На собраниях и митингах он не только рассказывал о своих перелетах — а рассказывать приходилось везде, ибо на этом настаивали избиратели, — он непременно говорил о делах, имевших прямое отношение к аудитории. Говорил ли он со студентами или учителями, с рабочими или колхозниками, он всегда находил нужные именно для них слова. Он передавал слушателям свои глубокие чувства любви к партии, к Родине и сам впитывал эти же чувства народа. Он не раз говаривал:

— Народ-то какой! Силища-то русская! Да разве такой народ кто-нибудь сможет победить?!

Появление Валерия Павловича везде встречалось восторженно, ему подносили цветы, подарки. Он получал массу записок. Это не всегда были вопросы. В этих записках выражалась горячая любовь народа к ленинской партии, к героям-летчикам, к Чкалову».

* * *

Можно лишь подтвердить, что Кудреватых точно подметил любовь Чкалова к людям труда, его искренний ин-

терес к их жизни, его изумительную находчивость, способность найти нужное слово в каждой конкретной ситуации.

Выступая на тридцатитысячном митинге в городе Дзержинске, Чкалов увидел близ трибуны седоусого старика в форме речника. Сбежав с трибуны, Валерий с неподдельным восхищением и радостью обнял старика и крикнул окружающим:

— Вот товарищ Бармин, мой бывший капитан парохода «Баян», на котором я кочегарил, плавая по Волге...

Чкалов объехал северную часть Горьковской области. Побывал в Чувашии. Непрерывные поездки и выступления на морозном воздухе вымотали его: он занемог, стал хрипеть. Поэтому было решено впредь выступать Чкалову только в закрытых помещениях. Но что делать, если, приехав в Канаши, Валерий увидел на площади 12 тысяч избирателей, ожидавших его, несмотря на 30-градусный мороз!

Не слушая возражений сопровождавших его руководителей Чувашской республики, он вышел на площадь, отказавшись надеть тулуп. «Вот еще придумали! — отрезал Валерий. — Какой же я летчик, если перед народом в пальто постоять не могу!»

Целый час длился митинг, в конце которого Чкалов произнес горячую речь. И так всюду.

В декабре состоялись первые выборы депутатов в Верховный Совет СССР. Чкалов был единогласно избран в Горьковском избирательном округе, в который входили Горьковская область и Чувашская республика. 14 декабря 1937 года Валерий выехал в Москву. За подписью Председателя Президиума Верховного Совета СССР М. Калинина и секретаря Президиума А. Горкина Валерий Павлович получил депутатский билет № 17, в котором было написано: «Предъявитель тов. Чкалов В. П. избран депутатом Совета Национальностей от Горьковского избирательного округа РСФСР».

Два с половиной миллиона избирателей голосовали за Валерия Чкалова, и он почувствовал, что оказанное ему доверие нужно оправдывать постоянно, упорно и ответственно, невзирая на перегруженность летной работой и большой общественной деятельностью.

Ольга Эразмовна исполняла секретарские обязанности депутата. С 12 января 1938 года она зарегистрировала 288 заявлений, жалоб и просьб, адресованных Валерию Павловичу как депутату Верховного Совета СССР. Ни одно обращение, ни одна просьба не остались без ответа.

«Чкалова интересовали все мелочи жизни района, — писал секретарь Чкаловского райкома партии. — При каждом приезде он стремился узнать все, что делается на предприятиях и в колхозах. Он сам шел в райком партии или в райисполком, узнавал ход выполнения планов по хозяйственно-политическим кампаниям. Он бывал в магазинах, парикмахерских, в строчевых и столярных артелях, на рынках, в колхозе, в цехах, в больнице, в школе, в избе-читальне и клубе, в библиотеке и радиоузле. И все затем, чтобы лучше узнать, как живут его земляки, как они работают и творят.

Торфопредприятию «Чистое» угрожал пожар. Огненное страшилище шириной 15 километров наступало на «Чистое». Все люди были брошены на борьбу с огнем, но своих сил не хватало. Чкалов был в Горьком. Узнав об опасности, он приехал в Чкаловск, выехал на место пожара, чтобы помочь организовать колхозников на помощь «Чистому». Тысячи колхозников вышли на борьбу с огнем и скоро ликвидировали его...

В Катунках открывается клуб, построенный при участии Валерия Павловича. Катунцы пригласили его на открытие клуба. И он едет. Погода холодная, скверная, дождь и грязь, на машине проехать в Катунки нельзя. Чкалов предлагает восемь километров идти пешком. Я достаю катер. Но так как в это время плыть опасно, штурвальный не решается... Чкалов берет ответственность на себя и действительно на обратном пути ночью сам встает за руль управления на место штурвального...»

* * *

Чем покорял людей Валерий? Прежде всего своей простотой и силой, которая видна была во всем его облике: в

коренастой фигуре, властных руках, в орлином взгляде. Каждый, встречаясь с ним, веселел и полнее чувствовал бие-ние жизни.

Без преувеличения можно сказать, что за гостеприимным столом в доме Валерия Павловича побывали тысячи людей. Писатели Панферов, Новиков-Прибой, Лебедев-Кумач, Шолохов, А. Толстой, Рахилло, Михалков, Пришвин, Бобров, Костылев, артисты Москвин, Козловский, Тарханов, Качалов, Ливанов, Михайлов, сотни горьковчан и василевцев, множество летчиков, механиков, мотористов, конструкторов и неперечисляемое количество людей, избравших Валерия своим депутатом...

При той летно-испытательной нагрузке, которую нес Чкалов до последней секунды своей жизни, требовавшей бескомпромиссной отдачи всех духовных и физических сил и профессионального таланта, его дополнительные депутатские обязанности, его связи с миром писателей и артистов, его бесчисленные блестящие ораторские выступления, поездки на волжскую рыбалку, на охоту, походы в театр и непрерываемое общение со все умножающимся кругом друзей, признаюсь, удивляют меня до сих пор.

Не однажды я говорил Чкалову, что так напряженно, без передышки, жадно и азартно жить летчику-испытателю нельзя, опасно. На что он всегда отвечал убийственно просто:

— А зачем тогда жить? Летать? Что-то создавать?.. Нет, Егор, жизнь я понимаю прежде всего через сердца и души людей. Ведь я человек все же...

Я смотрел на его заразительную улыбку, слушал громахающий хохот, кряхтел в его медвежьих объятиях и думал: «Эх ты и человечиче!..»

В стихотворении А. Твардовского «Богатырь» очень метко подмечено самое характерное в Чкалове:

Изо всех больших имен геройских,
Что известны нам наперечет,
Как-то по-особому,
По-свойски,
Это имя называл народ.

Попросту —
Мы так его любили,
И для всех он был
Таким своим,
Будто все мы в личной дружбе были,
Пили, ели и летали с ним...

В дни заседаний XVIII съезда ВКП(б) в один из перерывов писатель А. Фадеев, беседуя с Водопьяновым, Шолоховым, Тихоновым и мной о героизме, сказал: «Чкалов был народной гордостью Советской страны, одним из любимых образов, которые мы носим глубоко в сердце...»

ГИБЕЛЬ ЧКАЛОВА

Наступила осень 1938 года. К этому времени Валерию Павловичу было присвоено новое очередное воинское звание — «комбриг».

Чкалов уходил в воздух, облетывая серийные истребители и «отводя душу». А душа-то последние месяцы была в состоянии тревожного ожидания, потому что задерживался монтаж истребителя И-180, которого ждали и наши добровольцы-летчики, дравшиеся в Испании с новейшими самолетами фашистской Германии, и весь состав истребительной авиации Военно-Воздушных Сил Красной Армии.

Прибыв из краткосрочного отпуска в начале декабря, Валерий появился на летной станции своего завода, но И-180 он не нашел. Ведущий инженер по испытаниям Лазарев рассказал летчику, что с новым самолетом на заводе не ладится, обнаружена масса дефектов, что программа испытаний еще не подписана, хотя по всему чувствуется, и наркомат, и главное управление торопят, надо машину быстрее поднять в воздух.

— Да не пугай ты себя этими дефектами, ведь машина рождается, друг мой, — утешал Чкалов молодого инженера...

Несмотря на начало зимы, сильных морозов и установившегося снежного покрова в первой половине декабря не было. Это метеорологическое обстоятельство, казалось бы, не имело прямого отношения к созданию самолета И-180, однако некоторые работники пытались извлечь из прихотей природы выгоды. На новом самолете еще не были установлены средства, позволяющие выдерживать номинальные тепловые параметры двигателя при низких температурах наружной атмосферы, однако часть конструкторов и руководство завода считало, что сравнительно теплое начало зимы позволяет надеяться, что первый полет удастся провести без особых устройств, регулирующих температуру головок цилиндров мотора.

Стремление поскорее дать новый истребитель, который так ждала Красная Армия, заставило их идти на подобный риск. А новый истребитель действительно был необходим. Международная обстановка день ото дня становилась напряженной. Германский фашизм открыто вел подготовку к новой большой войне. Гитлер использовал Испанию как полигон. Здесь испытывали новые виды вооружения, здесь появилась новая модель истребителя «мессершмитт» Me-109E, превосходившая наши машины в скорости и мощности огня.

Вечером 7 декабря самолет И-180 перевезли с завода на аэродром, не составив даже акта о передаче машины летно-испытательной станции.

Из записей в дневнике ведущего инженера по испытаниям Лазарева видно, что 8 и 9 декабря самолет спешно готовили к первому вылету, ликвидируя недоделки и дефекты.

Валерий 11 декабря договорился, что завтра, в воскресенье 12 декабря, он прилетит на полигон и будет отстреливать пушки на опытном самолете ВИТ, предназначенном для истребления танков противника с воздуха. Для подготовки самолета и вооружения туда направляется ведущий механик М. Г. Барский.

Чкалов не подозревал, что к вечеру положение резко изменится, так как Главное управление авиационной про-

мышленности требовало внесения ясности по поводу ввода в серийное производство самолета И-180 в наступающем году.

В воскресенье 12 декабря утром был подписан акт о сдаче заводом самолета И-180 на летно-испытательную станцию и акт о готовности опытного самолета к первому вылету.

* * *

15 декабря Валерий приехал на аэродром. На стоянках летно-испытательной станции он увидел И-180, красный цвет которого факельно горел на фоне крупянистого замороженного снега, пятнами устлавшего затвердевшую поверхность аэродрома — в этот день заметно похолодало.

Потирая уши, Валерий удивленно наблюдал, как сам директор завода бегал вокруг самолета, покрикивая на десятки людей, облепивших И-180. Валерий покачал головой и решил побыстрее одеться в летное обмундирование, чтобы прекратить этот «шабаш ведьм».

В комнате летчиков Чкалов увидел Владимира Константиновича Коккинаки и Юлиана Ивановича Пионтковского. Они беседовали с инженерами, готовясь к заданиям на испытания.

— Здоровы были! — громко приветствовал Валерий товарищей, пожимая им руки. — Что вы пропускаете спектакль: сам директор бегает вокруг моего «ястребка», от которого пар так и валит, так и вьется...

— Тебя ищет Поликарпов. Пошли их к чертовой матери, Валерий! Не нравится мне эта чехарда! — сказал Пионтковский.

— Юлиан Иванович! — ответил Валерий. — Ты сам знаешь, что устарел наш И-16. Поговори с ребятами, побывавшими в Испании. Вилли Мессершмитт есть тот Вилли! Его «сто девятый» будь здоров орешек! А ты можешь дать мне гарантию, что, проглотив Австрию и закусив чехами вместе со словаками, Гитлер завтра также не наденет на вилку яс-

новельможного пана Пилсудского, у которого, кроме гонора, ни черта нет? И вот тебе — фашисты у наших границ...

— Но не один И-180 на свете... — как-то неожиданно и не очень понятно начал Пионтковский и тут же умолк.

— Не понял тебя... — сказал Валерий.

— Александр Сергеевич заложил истребитель...

— Юлиан! Ты знаешь, от закладки в стапеля опытной машины до большой серии времени требуется много. Дай бог, как говорят в народе, чтобы у тебя и твоего талантливого Саньки Яковлева дело пошло на лад! А время упускать страсть как опасно...

— Валерка прав! — поддержал Чкалова Коккинаки.

В это время в комнату вошел Лазарев, ведущий инженер по испытаниям.

— Закончили подготовку самолета и оформление документов. Я хотел, чтобы вы посмотрели задание и акты.

— Садись! Дай штаны и унты надену... — спокойно ответил Чкалов.

Тем временем Владимир Коккинаки закончил подготовку к заданию. Взяв кислородную маску, парашют и планшетку для записей в воздухе, он направился к выходу, но у двери задержался и сказал:

— Желаю удачи, Валерий!

Вскоре ушел и Пионтковский, тоже пожелав Валерию успеха. Он еще сказал, что придет посмотреть на его полет.

* * *

Подойдя к столу, на котором Лазарев разложил свои бумаги, Чкалов присвистнул:

— Ого! Тут хватит до Нового года... Давай взгляну на акт о готовности самолета к вылету.

Летчик прочитал акт, составленный 14 декабря 1938 года заместителем главного конструктора, ведущим инженером ОКБ, ведущим инженером по производству, начальником ОТК завода и рядом других лиц, в котором отмечалось, что дефекты, указанные в дефектной ведомости от 11 декабря,

не могут служить препятствием для первого вылета. В акте говорилось, что машина готова к первому вылету без уборки шасси и с ограничением перегрузок и скоростей. К акту прилагалась дефектная ведомость.

Чкалов не знал, что по просьбе директора завода начальник ЛИСа пишет докладную на его имя, в которой сообщает, что программа земных испытаний самолета в большинстве пунктов не выполнена.

Многие задаются вопросом: должен ли был Чкалов, наблюдавший, как шла подготовка к первому вылету, совершать полет? Надо знать Чкалова, его редкостную щепетильность, честность, верность долгу и дисциплинированность, чтобы понять: Чкалов не мог отказаться от выполнения задания. Особенно теперь — он Герой, депутат, всемирно известный летчик, он обязан лететь. Тем более что перед ним лежали полностью оформленные акт о готовности самолета к первому вылету и полетный лист. А полетный лист — боевой приказ для испытателя, и, кроме того, этот документ свидетельствует о полной исправности машины.

Чкалов отбросил все сомнения, еще раз прочитал задание на полет и красным карандашом поставил свою подпись, что означало: с заданием ознакомлен. На этом процедурная часть была закончена.

Они вышли из комнаты. В коридоре им встретился Поликарпов.

— А я решил к вам, — сказал главный конструктор летчику, здороваясь с ним.

На улице обдало всех холодом. Лазарев, поняв, что он здесь «третий лишний», сказал:

— Я пойду вперед, к самолету.

— Идите, — сухо ответил Поликарпов.

Со стороны было видно, что, несмотря на сильный мороз, легко одетый конструктор довольно долго говорил с Чкаловым, выразительно жестикулируя. Должно быть, Николай Николаевич пояснял испытателю его машины задание, напоминая расчетные режимы полета И-180.

Но вот испытатель кончил разговор с конструктором. Поликарпов долго тряс руку Чкалова. Валерий Павлович отошел от Николая Николаевича, оглядел морозный безоблачный день. Синеватое небо манило к себе, и лишь коварный ветер охлаждал не только лицо, но и металл краснокрылого маленького самолета...

Валерий закрыл плотно колпак и начал пробовать мотор. Внимательно вглядывался он в приборы, тщательно ощупывал множество рычагов и кранов. Чкалов был спокоен. Давно уже прошли минуты тревожных волнений перед первым вылетом. Что будет с самолетом на взлете? Не свалится ли он беспомощно на крыло и не погибнут ли пилот и машина? Не завибрирует ли какая-нибудь мелкая деталь, из-за которой может на куски разлететься самолет? Не подведет ли мотор?

Тысячи мельчайших, часто трудно уловимых причин могут привести пилота в безвыходное и катастрофическое положение. Но Чкалов был спокоен: уже много конструкций прошло через его руки, и он наметал глаз, умело отличая скверную машину от хорошей. Сегодня он был убежден, что самолет не подведет.

Летчик все внимание сосредоточил на приборах, контролирующих мотор. Лишь бы не подвел мотор — остальное должно работать хорошо.

* * *

Стартер взмахнул зеленым флажком. Валерий повел машину на взлет. Частые удары колес о закоченную землю передавались по всей машине, но крепкая рука волжского богатыря твердо удерживала самолет. Машина в воздухе. Пилот осторожно отжимает ручку, набирая скорость. Самолет послушно летит над землей. Чкалов улыбается — с самолетом все в порядке. Перед надвигающимися громадами ангаров испытатель плавно берет ручку на себя, и краснокрылая птица мгновенно уходит ввысь.

Набрав метров пятьсот, летчик медленно и почти нежно покачивает машину с крыла на крыло — значит, элероны, управляющие креном самолета, работают. Только теперь Валерий решается сделать первый разворот. Но это не те лихие повороты, какие мы привыкли видеть, зная, что Чкалов в воздухе. Нет, это очень маленький крен и медленное движение по плавной кривой. Но ведь и сидит сейчас в самолете Чкалов-испытатель, а не Чкалов-виртуоз на уже изведанной машине...

Все, что происходило дальше, можно лишь вообразить, зная характер Чкалова и обстоятельства его гибели.

«Нужно запомнить: туговато управление рулем поворота», — думает летчик-испытатель.

Он увидел слева скопище высоченных антенн радиостанции — далеко затянуло его от аэродрома. Он делает второй разворот более смело. Истребитель энергично разворачивается снова на 90 градусов и ходко идет мимо аэродрома «Фили» в сторону ангара ОЭЛИД ЦАГИ, вблизи которого стоят сейчас сотни людей, ожидая возвращения Чкалова.

Оставшиеся на земле смотрят в морозное небо, слышат ровный гул мотора И-180, описывающего круг вдоль границ Центрального аэродрома.

Владимир Коккинаки, вылетев на ЦКБ, уже завершал задание, когда увидел, что краснокрылый истребитель подошел к нему близко, покачав крыльями. Владимир Коккинаки видел, как Валерий Чкалов поднял левую руку в перчатке с большим пальцем, загнутым вверх.

После этой встречи в воздухе Валерий Павлович развернул И-180 в третий раз под прямым углом и взял курс, какой был при взлете. Внимательно следя за указателем скорости, летчик радовался: «Хорош будет «ястребок». Он чувствовал, что самолет таит в себе большие резервы... «Видимо, мы добились той скорости, о которой мечтали...»

Что такое? Почему падает температура масла и головок цилиндров мотора? Чкалов немедленно подворачивает

влево, ближе к аэродрому. Что-то неладное с двигателем, и пилот начинает осторожно снижаться.

Мотор выбросил черное облачко недоработанного го-рючего и несколько раз вздрогнул так, что тряска пробежала по всему истребителю. «Остыл, окаянный», — беспокойство пилота усилилось, и он еще ближе подвернул к Центральному аэродрому.

Чкалов в минуты смертельной опасности всегда хладнокровен. Он уже вышел на посадочный курс. Впереди показались бараки. «Жилье, нужно подтянуть, а то не добраться до границы аэродрома...»

Самолет стал резко снижаться. «Значит, остыл движок или оборвалось управление им... На него надежд нет...» — оценивал положение летчик.

Чкалов слева заметил небольшой кусок, изрытый оврагами, но свободный от построек. «Вот туда бы — там нет людей, никого не убью». Летчик, прикладывая все свое искусство, чутко и напряженно повел машину, выжимая из нее что было возможно.

Вдруг все пространство перед взором испытателя заполнила крыша большого барака. Будь это сарай, следовало бы «вмазать» в не очень прочные стропила, которые, разрушаясь, смягчат, амортизируют удар... Но это барак, из труб его валит дым, там живут люди, и без колебаний, мгновенно летчик накреняет истребитель в последний вираж, проскакивает мимо жилья и тут же плоскостью цепляется за столб. Удар о столб был настолько сильным, что сиденье и соединенный с ним электрический аккумулятор, сорвавшись с креплений, были, словно с катапульты, выброшены вместе с привязанным к ним летчиком.

От страшной перегрузки пилот потерял сознание, и тут же, после баллистического полета, он ударился головой о торец штабеля из дюймовых металлических арматурных прутьев. Этим завершился последний, трагический полет бесстрашного волжского богатыря.

Жители барака, того барака, который еще мог бы спасти Чкалова, бросились к разрушенной машине и сразу об-

наружили истекающего кровью пилота. Подбежавшим казалось, что летчик жив, и они приняли срочные меры, чтобы доставить его побыстрее в ближайшую больницу имени Боткина...

* * *

16 декабря 1938 года все газеты и радиостанции страны передали:

«Правительственное сообщение.

Правительство Союза ССР с глубоким прискорбием извещает о гибели великого летчика нашего времени, Героя Советского Союза тов. Валерия Павловича Чкалова при испытании нового самолета 15 декабря сего года».

«Соболезнование Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП (большевиков).

СНК Союза ССР и ЦК ВКП (большевиков) выражают семье тов. Валерия Павловича Чкалова свое соболезнование в связи с гибелью Героя Советского Союза тов. Чкалова».

В тот же день правительство Союза ССР решило для похорон Валерия Павловича Чкалова на Красной площади у Кремлевской стены создать правительственную комиссию, в нее вошли и друзья летчика — Громов, Байдуков и Беляков.

Некролог «Валерий Павлович Чкалов» за 68 подписями, среди которых первой стояла подпись К. Е. Ворошилова, газета «Правда» поместила на первой полосе, рядом с передовой, озаглавленной «Великий летчик нашего времени». Здесь давалась объективная оценка жизни и деятельности сына рабочего, сына народа-победителя, воспитанника Красной Армии, питомца партии большевиков.

«...Погиб великий летчик нашего времени, имя которого являлось синонимом героизма и мужества, — писала «Правда». — Валерий Чкалов был храбрейшим из храбрых. Среди советских летчиков он пользовался громадным уважением как несравненный мастер своего дела. Среди всего

советского народа он пользовался широчайшей известностью и любовью как народный герой...

...Когда-то великий русский ученый и поэт Михаил Ломоносов писал:

Колумбы Росские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами путь отворят на восток,
И наша достигнет Америку держава.

Валерий Чкалов был первый, кто осуществил мечту великого Ломоносова. Пионеры трансарктического перелета Чкалов, Байдуков и Беляков, восхитив своим героизмом и мужеством весь мир, пронесли над ледяной крышей мира, покрыв за 63 часа 25 минут расстояние свыше 10 000 километров земного пути...

...Чкалов заявил своим избирателям:

«Я обещаю, не щадя сил, работать во славу любимой Родины и ее замечательного воздушного флота. Обещаю приложить все свои силы, чтобы не запятнать высокого звания депутата Верховного Совета Союза ССР, никогда не «финтить», не свертывать с правильного ленинского пути, не забывать о своей зависимости от народа, от избирателей... и покажу свое мастерство боевого летчика-истребителя, если фашистские поджигатели войны посмеют напасть на нашу любимую Родину. Ручаюсь, враги тогда на деле убедятся, что Чкаловых, Громовых, Байдуковых и Юмашевых в Советской стране куда больше, чем они себе это представляют».

Торжественную клятву народного депутата Валерий Чкалов нерушимо держал до конца своей жизни...

...Неуклонное укрепление авиационной мощи Советского Союза — лучший памятник великому летчику нашего времени Валерию Павловичу Чкалову.

Советский народ, скорбя о жестокой утрате, склоняет свои боевые знамена над прахом героя. Валерий Чкалов умер, но вечно будет жить память о нем. Никогда не померкнет слава его подвигов! Никогда не потускнеет блеск его легендарного имени!»

* * *

Гроб с телом Чкалова был поставлен в Колонном зале. Несмотря на жесточайшие морозы, сотни тысяч советских людей шли, чтобы попрощаться с любимым героем. За два с половиной дня — 16, 17 и 18 декабря — мимо гроба прошло более полумиллиона человек.

В ночь на 18 декабря тело Валерия Чкалова было предано кремации, а днем 18 декабря состоялись похороны на Красной площади.

Десятки тысяч людей с траурными портретами героя и приспущенными знаменами с черными лентами заполнили всю Красную площадь.

После окончания митинга руководители партии и правительства сошли вниз с трибуны Мавзолея Ленина и понесли урну к Кремлевской стене.

Под артиллерийские залпы урну с прахом великого летчика замуровали в нише Кремлевской стены, где появилась золоченая надпись:

*«Валерий Павлович Чкалов.
1904 года — 1938 года».*

Александр Беляков

НАСТОЯЩИЙ СОВЕТСКИЙ ЧЕЛОВЕК

(Из книги А.В. Белякова «Чкалов»)

ШКОЛА ВЫСШЕГО МАСТЕРСТВА

...В молодые годы Советской Республики в Москве за Тверской заставой, которая располагалась вблизи Александровского (ныне Белорусского) вокзала, начиналась шоссейная дорога на Петроград.

Собственно, у Петровского дворца по этой дороге кончался город и начинались его предместья. Трамвай № 6 шел из центра до Петровского дворца и делал на кольце трамвайных путей конечную остановку. Здесь, за дворцом, благоухал Петровский парк со своими вековыми липами и соснами, с прудами и лодками, с чистыми песчаными аллеями, удобными скамейками и диванчиками. А напротив, через дорогу, располагалась Ходынка — огромное в то время травяное поле, превращенное в аэродром. По краям поля стояли большие брезентовые палатки для размещения самолетов, а ближе к шоссе — приземистые дощатые, тщательно окрашенные ангары — мастерские прежней фирмы «Дукс». В них ремонтировались, а в гражданскую войну и строились самолеты «Ньюпор».

Вот на этом Центральном аэродроме и размещалась Московская авиационная школа высшего пилотажа. Через дорогу, в Стрельниковском переулке, были ее классные помещения и клуб летчиков «Крылья Коммуны».

Инструкторский состав состоял из опытных, передовых и энергичных летчиков, владевших в совершенстве техни-

кой пилотирования боевых самолетов того времени, и в первую очередь самолетов-истребителей. В одной из групп инструктором был М. М. Громов, ставший впоследствии известным летчиком-испытателем.

Валерий Чкалов был зачислен слушателем и назначен в группу инструктора Александра Ивановича Жукова.

В то время у нас в Красной Армии была только что введена новая форма одежды. Шинель и гимнастерка имели на груди нашивные красивые клапаны из сукна цветом соответствующего рода войск: для пехоты — красные, для авиации — нежно-голубые. Головной убор был в виде старинного богатырского шлема с яркой звездой того же цвета, что и клапаны.

Вот в такой форме и явился Валерий к своему инструктору. На Жукова широкоплечий, краснощекий и крепко скроенный парень в шинели, туго перетянутой поясным ремнем, сразу произвел хорошее впечатление. А на первых же провозных и контрольных полетах на двухместном «фоккере» с двойным управлением инструктор почувствовал огромную силу Валерия и его твердую настойчивость.

— Не зажимай управление, — требовал инструктор, давая очередные указания.

— Ясно. Исправим! — добродушно обещал Чкалов.

Программа высшего пилотажа была сложная и интересная. Жуков показал ему, как выполняется бочка, двойной переворот, пикирование, виражи с переменной рулей и, конечно, «мертвая петля».

Инструктор запомнил Валерия простым, общительным человеком и сильным летчиком, с неумемной жадной к полетам и особенно к высшему пилотажу — «воздушной акробатике», как тогда его называли.

Вскоре Чкалов перешел на другой тип самолета — «Мартинсайд» (английского производства). Летчики окрестили этот самолет «Мартыном». Выполняя самостоятельно многочисленные полеты, Валерий все более чувствовал страстное влечение к овладению самолетом так, чтобы машина выполняла любые фигуры — уставные и неустав-

ные — по воле летчика. На «Мартинсайде» он впервые овладел такой сложной фигурой, как штопор. Надо было освоить ввод в штопор, выполнение точно определенного числа витков и, главное, безопасный и своевременный вывод из него.

Сорвавшись однажды непроизвольно в штопор на «Мартинсайде», Чкалов с трудом вывел его у самой земли, чем вызвал большое беспокойство инструктора.

Но Чкалова близость земли и грозившая опасность, казалось, не волновали. Обладая уравновешенным характером и неимоверно крепкими нервами, Валерий снова набрал высоту и преднамеренно свалил самолет в штопор и, отсчитав несколько витков, плавно вывел из него машину.

...Программа полетов подходила к концу, когда в январе 1924 года партия и правительство оповестили наш народ о тяжелой утрате — скончался Владимир Ильич Ленин. Чкалова, как и других слушателей, это известие потрясло до глубины души. Командование школы вместе с другими лучшими слушателями послало Чкалова в Колонный зал проститься с любимым вождем. Он стоял в почетном карауле у гроба Ильича. Сильный и возмужавший, Валерий тогда впервые в жизни заплакал...

* * *

В мае Чкалов окончил школу высшего пилотажа. Теперь он умел выполнять все фигуры «воздушной акробатики», предусмотренные программой, но оставался при своем мнении, что не все еще взято от самолета и мотора.

При окончании школы он был аттестован «в истребительную». Но прежде чем послать в строевую авиационную часть, Чкалова направили в город Серпухов — в Высшую авиационную школу воздушного боя, стрельбы и бомбометания — «Стрельбом».

В Серпухове Валерий освоил еще несколько новых фигур высшего пилотажа. Среди них полупетля с переворотом — иммельман.

Здесь же, в Серпухове, Валерий освоил крутое пикирование. Ведь чем больше угол пикирования, тем точнее летчик может поразить наземную цель из своего пулемета. Трудность крутого пикирования состоит в точном расчете расстояния до земли, которое особенно на последнем этапе сокращается с невероятной быстротой, а запоздалый вывод из пикирования сопряжен с риском удара о землю...

Чкалов тренировался в выполнении каждой фигуры в отдельности, затем переходил к комбинациям фигур, постепенно сливая одну фигуру с другой. В воздушном бою он не знал сомнений, шел без колебаний напролом и самые смелые решения приводил в исполнение. Все силы его могучей природы были устремлены к одному — к победе.

В воздушном бою самолеты-истребители близко подходили друг к другу. Всегда оставалась опасность столкновения, хотя каждому пилоту строго указывались меры предосторожности. Но Чкалов был так напорист и смел, что многие весьма храбрые летчики побаивались вступать с ним в «бой». А сам он не умел бояться и блистательным маневром ошеломлял «противника», атаковал его с самой неожиданной стороны и неизменно выходил победителем.

Вот таким и предстал Валерий перед новым инструктором в школе «Стрельбом», Михаилом Михайловичем Громовым, который получил ответственное задание: поставить в новой школе обучение молодежи на прочную методическую основу.

Громов был для этой цели наиболее подходящим человеком, ибо, работая несколько лет в Московской школе, он не только в совершенстве изучил высший пилотаж на новых по тому времени зарубежных аэропланах, но и внес в технику пилотирования много своего нового, отечественного. Михаил Михайлович был одним из самых известных, опытных и всесторонне подготовленных инструкторов-летчиков. В отряде Громова были собраны в основном иностранные самолеты для изучения их качеств и пилотажных свойств.

Михаил Михайлович сразу отметил в молодом Чкалове несомненный авиационный талант. После провозных

М. М. Громов предложил ученику выполнить воздушный «бой». Оба — ученик и инструктор — поднялись на «мартинсайдах». На указанной высоте Чкалов первым атаковал инструктора, который сразу же почувствовал смелость захода, молниеносные и точные эволюции и даже несколько пугающую напористость своего «противника».

На земле, разбирая закончившийся полет, М. М. Громов сказал ученику:

— Бой вы ведете искусно и настойчиво, но грубовато. Я вас должен в дальнейшем сдерживать. Дабы не случилось столкновения в воздухе, — добавил он.

— Есть! Учту, товарищ инструктор! — спокойным баском ответил Чкалов.

«Он был не только храбр, но дерзок и напорист, — говорил о Чкалове его инструктор. — Это сказывалось и в технике воздушного боя. Он не знал никаких колебаний и самые смелые решения приводил в исполнение раньше, чем могло бы появиться чувство страха. Чкалов действовал так решительно, что, в сущности, и времени не оставлял для сомнения».

ИСПЫТАНИЕ ХАРАКТЕРА

Гражданская война закончилась, и применить свою силу и умение в воздушном бою с врагом Валерию не довелось. Предстояла длительная и по-армейски трудная служба в военной авиации. И вот в 1924 году 20-летний летчик Валерий Чкалов едет в Ленинград: он назначен младшим летчиком в 1-ю авиационную истребительную эскадрилью, созданную еще в 1918 году на базе авиационного отряда царской армии, которым когда-то командовал автор «мертвой петли» летчик П. Н. Нестеров.

Эскадрилья занималась боевой подготовкой как в классах, так и непосредственно в полетах. Во главе эскадрильи был опытный командир, летчик еще с 1916 года, Иван Панфилович Антошин. Он носил густую красивую бороду, за что летчики звали его «батей». Человек он был весьма строгий,

особенно в отношении летной дисциплины. Малейшее ее нарушение не оставалось безнаказанным. А запрещалось многое: нельзя нарушать правила полетов и полученные от командира указания, нельзя летать без разрешения на малых высотах, нельзя делать незаданные фигуры и т. д. и т. п.

Валерий аккуратно выполнял полетные задания и воздушные бои, стрельбы по мишеням и по шарам-пилотам. Выполнял блестяще, но по своему неумному складу характера иногда не удерживался и допускал нарушения, за что получал нотации, различные взыскания, в том числе и арест с содержанием на гауптвахте. В лагере этой самой гауптвахты не было, поэтому арестованные ехали поездом в Ленинград «в командировку» и там у коменданта города отсидывали свой срок...

Вскоре начались большие маневры Балтийского флота. Эскадрилья И. П. Антошина активно участвовала в учении на стороне «красных». Вскоре разведка обнаружила главные силы «противника», готовящего десант. Эти сведения нужно было передать на флагманский корабль «красных» — «Марат», сбросив вымпел на его палубу.

Ввиду важности задачи комэск решил поручить это задание самым хорошим летчикам эскадрильи — Чкалову и Леонтьеву. Погода была нелетной: из низких сплошных облаков моросил дождь. Видимость по горизонту была очень плохая.

Получив задание, летчики запустили моторы, взлетели и скрылись в морозящем дожде.

Полет над морем вообще труден и опасен. А в условиях плохой погоды он становится еще сложнее, и, если даже корабль будет найден, летчику трудно установить — «свой» он или «чужой».

Леонтьев вернулся первым. Горючее в баках его самолета уже кончалось. Уставший и огорченный, Леонтьев доложил: «Марат» он не нашел, а Чкалова потерял из виду в первые же минуты полета.

Время шло, а о Чкалове не было никаких вестей. Горючее у него, по расчетам, давно кончилось, и можно было

предполагать что угодно, даже самое крайнее... Командир эскадрильи от волнения уже не находил себе места, когда дежурный по аэродрому подбежал к нему:

— Товарищ командир, вас срочно просят к телефону!

— Батя! Задание я выполнил, но кончилось горючее. Сел около Ораниенбаума, — услышал в трубке комэск бодрый голос Чкалова. — Прошу прислать моториста и бензин.

У «бати» отлегло от сердца.

Наутро Чкалов перелетел с места вынужденной посадки на свой аэродром. Самолет был в полном порядке.

— Долго я искал этого «Марата», — баском докладывал Валерий с нижегородским ударением на «о». — Решил искать, пока хватит горючего. Много мне попадалось кораблей. А как узнать своего «Марата»? Видимости ведь почти никакой. Вот я и летал над самой водой и читал надписи на борту кораблей, пока не нашел флагмана...

А через некоторое время Чкалов, пролетая над Ленинградом, снизился над Невой и пролетел под аркой Троицкого моста. Комэск побранил его за слишком большой риск, но внутренне был восхищен виртуозным мастерством летчика.

* * *

Через некоторое время в эскадрилью, где служил Чкалов, прибыл новый командир — опытный боевой летчик Шелухин. Ознакомившись с летной и боевой подготовкой своих летчиков, он твердо решил дать возможность Чкалову усовершенствовать его мастерство, учиться овладевать новой техникой.

В 1926 году Валерий был командирован в одну из школ усовершенствования в полетах. В Гатчину он вернулся, когда на аэродроме шли очередные полеты. Новый командир эскадрильи Шелухин приказал ему продемонстрировать, чему его научили. Валерий понял приказ так: ему разрешается показать все те фигуры высшего пилотажа, какие он только умеет делать. Вот как об этом рассказывает его сослуживец В. В. Брандт:

«Чкалов ответил: «Есть, показать», — и, щелкнув каблучками, направился к своему самолету.

Через несколько минут его желтая «пятерка» была в воздухе.

Набрав необходимую высоту, машина выполнила каскад фигур высшего пилотажа, как всегда, по-чкаловски стремительно и четко. Все шло очень хорошо, командир и все мы с удовольствием наблюдали за полетом.

Вдруг самолет начал пикировать на ангар. Пикирование выполнялось с большим углом, мотор работал на полных оборотах.

Машина с ревом неслась к земле, как раз к тому месту, где стоял командир. Все присутствующие недоуменно смотрели на стремительно падающий самолет, не зная, что будет дальше.

Примерно на высоте 50 метров машина начала выход из пикирования и, продолжая снижение, пронеслась над самой землей в непосредственной близости от ангара. В кабине был отчетливо виден Чкалов в шлеме и очках — он смотрел на командира.

В следующее мгновение летчик пошел круто вверх с явным намерением идти на петлю.

Но ведь делать петлю на такой высоте — самоубийство!

Все замерли... Набрав высоту около 150 метров и показав зрителям «спину», Чкалов плавно и четко повернул самолет на 180° вокруг продольной оси, продолжая полет на набранной высоте. Вот это здорово! На минимально возможной высоте летчик выполнил фигуру Иммельмана!..

Вот чему он научился, будучи в командировке! Но там, как было известно, он летал на более мощной машине — «Фоккер Д-13», а ведь это «Фоккер Д-11», на котором Иммельман не получается. Как правило, машина в верхней точке при попытке совершить переворот сваливается в штопор. А вот у Чкалова не свалилась. Но какой риск!

Однако Чкалов думал иначе. Он уверенно повторил эту фигуру пять или шесть раз, причем совершенно стандартно: крутое пикирование с мотором, вывод у самой зем-

ли, резкий бросок на петлю и четкий поворот на высоте 150 — 200 метров.

Закончив свою программу, Чкалов начал заход на посадку, но и здесь зрителей ждал сюрприз.

Подходя к границе аэродрома, летчик сделал поворот и продолжал планирование вверх колесами. Когда до земли оставались считанные метры, машина совершила второй поворот и тут же приземлилась на три точки. Что это такое? Замедленная бочка, выполненная при планировании на посадку. Это второе, чему научился Чкалов в командировке. Ну что сказать? Отлично! Такое наверняка еще не видел гатчинский аэродром! А он многое видел! Но чем все это кончится?

...Чкалов подрулил к ангару, неторопливо вылез из кабины, снял шлем, надел фуражку, подтянул ремень на кожаной куртке и не спеша направился к командиру эскадрильи.

Шелухин долго смотрел на приближающегося Чкалова, молчал.

Как летчик он, конечно, очень доволен полетом, но как командир!..

Чкалов подошел, щелкнул каблуками, взял под козырек и глуховатым баском доложил:

— Товарищ командир, старший летчик Чкалов ваше приказание выполнил.

После некоторой паузы, в течение которой и командир, и Чкалов как бы впервые рассматривали друг друга, Шелухин сказал:

— Товарищ Чкалов, вы нарушили целый ряд пунктов наставления по полетам... Но, в общем, я вас благодарю. — И пожал Чкалову руку.

Но оказалось, что это не конец: к ангару быстро приближался автомобиль командира бригады.

Комбриг, не вылезая из машины, крикнул:

— Кто летал?

— Старший летчик Чкалов, товарищ комбриг!

— Двадцать суток ареста на гауптвахте и двадцать суток отстранения от полетов!

Автомобиль развернулся и уехал.

Так закончился этот своеобразный «отчетный» полет, в котором Валерий попытался показать «чему его научили»...

* * *

Летная работа Валерия продолжалась. Позже Чкалов напишет об этом периоде своей жизни:

«В течение ряда лет я работал в авиачастях военно-воздушных сил. И здесь не могу не рассказать о том ошибочном пути, по которому я шел некоторое время, воображая, что этот путь и есть подлинный героизм, не видя, что за моей «смелостью и отвагой» по сути дела кроется недисциплинированность.

После первой сотни часов, которые я пробыл в воздухе, мне стало скучно. Казалось слишком однообразным и обыденным часами летать в общем строю самолетов. Зачастую я ловил себя на желании «пикнуть» вниз к земле, сделать какую-нибудь замысловатую фигуру, «удивить», как мне тогда казалось, храбростью и риском своих товарищей. Лишь позже я понял, что настоящий риск основан на точном расчете, знаниях и ничего общего не имеет с моим, попросту говоря, «авиалихачеством».

Но понял я это позже, а пока зачастую самовольно уходил на своей машине в сторону от аэродрома и там «накручивал» одну фигуру за другой, вводил машину в штопор, делал резкое «пике», неожиданно переворачивал самолет и летел вниз головой. Часто я ставил и себя, и машину в рискованные положения. Достаточно сказать, что однажды в течение сорока минут я сделал двести пятьдесят «мертвых петель».

И вот, продолжая этот ложный путь, в погоне за новыми «подвигами», как-то в Ленинграде я проделал даже такие «трюки»: пролетел под мостом, едва не коснувшись колесами воды, а в следующий раз, увидев два дерева, расстояние между которыми было меньше размаха крыльев, я поставил машину на ребро и проскочил узкое место...»

Проделки Валерия, видимо, достаточно надоели его командирам. Тем более что летал он всегда на одноместном самолете и в полетах, по сути дела, был бесконтрольным.

Как-то в Белоруссии он на своем «фоккере» шел над лесом на малой высоте. За лесом начиналось обширное поле, и можно было еще убавить высоту. «Брея» поперек поля и воображая, как это он внезапно выскочит на «вражескую» цель, Валерий заметил дорогу, вдоль которой стояли деревянные телеграфные столбы.

«Нырну под проволоку! — рассказывал мне потом Валерий. — И вдруг на близком расстоянии вижу, что проволока опустилась почти до земли. Удар! — и я лежу на земле в обломках. Оглянулся. Часть плоскости оторвана и повисла на проволоке».

Чкалов отделался ушибами и царапинами. Но самолет был разбит, и Валерия списали из боевой авиации. Он переживал свое лихачество, но в то же время отчасти оправдывал себя: ведь полеты на одноместном самолете-истребителе были опасны только для него одного. Другое дело, если бы с ним был экипаж, пассажиры...

ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ

И вот Чкалов откомандировывается в Осоавиахим. Это было Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству СССР. Впоследствии оно было преобразовано в ДОСААФ.

Увлекательная была работа в Осоавиахиме, но... орлу было тесно в этом, относительно спокойном, гнезде. Возить пассажиров, давать молодым «крещение» в воздухе, слушать их восторженные отзывы о полете было приятно, но могучие силы Чкалова были выше этого. Его тянуло снова в истребительную. Да и как не стремиться туда, где за эти годы начали нарождаться новые, более совершенные самолеты с невиданными скоростями и потолками. Самолеты Григоровича, Поликарпова, Туполева удивляли мир своими

техническими данными и требовали искусных мастеров для их испытания и освоения.

Расширялся Научно-испытательный институт ВВС (НИИ ВВС). На Центральном аэродроме в Москве ему стало тесно, и для института было начато строительство нового мощного комплекса. Там требовались грамотные и смелые летчики-испытатели.

По ходатайству ряда авиационных работников начальник ВВС П. И. Баранов и его заместитель Я. И. Алкснис решили вернуть Чкалова к прежней деятельности и назначить в НИИ ВВС.

Так Валерий становится летчиком-испытателем. Он сразу же начинает сознавать, что нужен Родине, что с его силами и умением он может сделать для советских людей гораздо больше, чем делал до сих пор. Надо было отплатить своему народу за выучку, за возможность работать в авиации, использовать весь свой талант на укрепление обороноспособности социалистического Отечества. И Чкалов с головой ушел в летную испытательную работу.

Сначала авиационная бригада НИИ ВВС базировалась в Москве на Центральном аэродроме. Недалеко от летного поля торчали две высокие стальные мачты широкоэвещательной радиостанции. Высота мачт была порядка 200 метров. Летчики давно жаловались на то, что эти мачты создают дополнительные трудности и опасности в полете, особенно при испытаниях самолетов.

В то время И. В. Сталин, внимательно следивший за развитием авиации, имел обыкновение периодически созывать в Кремле совещания авиационных работников. Его особенно интересовали результаты испытаний опытных самолетов. Чкалов, бывший на одном из таких совещаний, резко высказался о помехах, которые создают мачты радиостанции. В то время никто не решался потребовать сломать или перенести эти мачты в другое место. Сталин выслушал внимательно жалобу летчика и сказал:

— Сломают, сломают, товарищ Чкалов!

Это обещание в скором времени было выполнено.

...Кожаный реглан, туго перетянутый поясом, шлем, очки, планшет с картой и ремешком через плечо, зимой теплый комбинезон и собачьи унты — в такой одежде остался в нашей памяти неутомимый, смелый и настойчивый, простой и общительный летчик-испытатель Валерий Чкалов. Он летал на многих типах самолетов и днем и ночью, «выжимая» из машины все, на что она способна. Валерий выполнял на самолетах фигуры высшего пилотажа. И предусмотренные уставом и не предусмотренные...

Свою летную работу испытателя он любил больше всего на свете и пребывание на аэродроме не ограничивал никакими часами. Чкалов и его командир звена Анисимов вскоре стали лучшими летчиками в бригаде. Им поручались наиболее рискованные полеты...

В 1933 году Валерий Чкалов был переведен на должность летчика-испытателя в промышленность. Обогащенный практикой в пилотировании и в испытаниях боевых самолетов, летчик Чкалов был, по общему мнению, «большим приобретением» для самолетостроительного завода, куда его направило Главное управление авиационной промышленности. Этот Главк входил тогда в состав Наркомата тяжелой промышленности, а наркомом был уже известный Чкалову старый большевик и член Центрального Комитета партии Григорий Константинович (Серго) Орджоникидзе.

На заводе уже существовало опытное конструкторское бюро, которым руководил известный в нашей стране авиационный конструктор Николай Николаевич Поликарпов. В ту пору (1933 год) ему уже «стукнуло» сорок.

Еще в 1930 году Поликарпов и конструктор Григорович предъявили на испытание новый образец одноместного самолета — истребителя И-5, со скоростью горизонтального полета до 280 километров в час. Самолет пошел в серийное производство, но вскоре Николай Николаевич приступил к проектированию более совершенного истребителя И-15 с

мотором М-22. Этот полутораплан имел очень малый радиус виража и на высоте 1000 метров выполнял его за восемь секунд! В 1935 году на И-15 с турбокомпрессором летчик В. К. Коккинаки достиг высоты 14 575 метров. Это был мировой рекорд!

Однако идея создания нового, более совершенного самолета-истребителя по схеме моноплана — И-16 не оставляла Николая Николаевича, и он приступил к его проектированию.

Вот в этот период и прибыл на завод новый летчик-испытатель Валерий Павлович Чкалов. Директор завода встретил его очень дружелюбно.

— Валерий Павлович! Мы рады видеть вас! Нам очень нужны такие летчики, как вы! Смелые, решительные, опытные и предприимчивые. Мы вас направляем в конструкторское бюро Поликарпова. Он сейчас занят изготовлением опытных образцов и проектированием новых, отвечающих всем современным требованиям истребителей. Мы надеемся, что вы поможете ему в ответственной работе.

— А я давно мечтал работать испытателем в промышленности, — ответил Чкалов. — Интереснее, да и запретов меньше. Задания можете поручать любые. А машины бить не буду! — заключил Валерий.

* * *

Приближался конец года. Все сотрудники ЦКБ работали не покладая рук. Надо было выполнить правительственное задание в срок. Накануне Нового года, 31 декабря 1933 года, Валерий Чкалов произвел на И-16 пробежку по аэродрому, а затем первый взлет и посадку. Первый и чрезвычайно ответственный полет Валерий выполнил хладнокровно и с большим мастерством. Самолет был устойчив в полете, хорошо слушался рулей. Сотрудники ЦКБ страшно волновались за свое детище и после его посадки кричали «ура!» и качали летчика. А Николай Николаевич крепко обнял Чкалова и расцеловал.

В следующем году производились дальнейшие испытания И-16 в воздухе. Первый образец самолета весил всего 1 354 килограмма. При замере скорости он показал 454 километра в час — на сотню километров больше, чем имели в ту пору зарубежные истребители. Это за счет убирающегося шасси и хорошей обтекаемости. Самолет И-16 Поликарпова стал замечательной победой отечественного самолетостроения. В этой победе был весомый вклад и летчика-испытателя Валерия Чкалова.

В процессе испытаний самолет подвергался доводке, улучшалась его конструкция и летные качества. Надо было подготовить его к суровым испытаниям у военных в НИИ ВВС. Много раз поднимался в воздух Валерий на И-16. Если не все было ладно в полете, Валерий шел к «папане». Так называли Поликарпова его сотрудники. Чкалов высоко ценил боевые качества И-16: летчик спереди был надежно защищен мотором от пуль противника, а сзади — бронеспинкой; самолет обещал быть весьма живучим, что вскоре (в 1936 году) было подтверждено в боевой обстановке. Но вот со штопором не ладилось. Из-за малой площади его рулей и вертикального оперения в ЦАГИ даже было сделано отрицательное заключение. Чкалов это воспринял болезненно.

— Развели разговоры! — ворчал он. — Я на И-16 делаю плоский штопор и вывожу из него машину, действуя рулем высоты. Короче говоря, вывожу ее из плоского штопора на нос. Чего же еще надо?

Вскоре заключение ЦАГИ было изменено. Так Валерий спасал свой И-16.

Самолет И-16 прошел государственные испытания и поступил в серийное производство. Поликарпов продолжал совершенствовать машину. В содружестве с известным конструктором оружия Б. Г. Шпитальным была значительно усилена огневая мощь самолета, решена сложная задача пушечного вооружения истребителя. Коллектив ЦКБ разработал установку двух автоматических пушек калибра 20 миллиметров (ШВАК) и двух пулеметов. В воздухе их испытывал, как и сам самолет, Валерий Чкалов.

Во всех комиссиях и инстанциях Чкалов обоснованно и горячо защищал самолет И-16. Не боялся отстаивать его на совещаниях у самого наркома Серго Орджоникидзе. Когда самолет прошел госиспытания, Валерий с удовольствием подумал: «Год у меня не прошел даром!»

САМОЛЕТ ИЗ ЛЕГЕНДЫ

Тридцатые годы нашего столетия были годами бурного развития отечественной авиационной промышленности. Один за другим появлялись новые образцы самолетов. Они активно внедрялись в серийное производство, а начиная с 1930 года, наша авиационная промышленность стала полностью удовлетворять потребность военной и гражданской авиации и мы прекратили закупку самолетов за границей. Быстро росли скорости, высоты и дальности самолета, выводя советскую авиацию на одно из первых мест в мире. Наши летчики и штурманы, парашютисты и планеристы завоевывали мировые авиационные рекорды.

В это время конструкторское бюро А. Н. Туполева, существовавшее в качестве филиала ЦАГИ (Центрального аэрогидродинамического института), получило правительственное задание на постройку самолета, обладающего дальностью беспосадочного полета порядка 10 000 километров. Самолет должен был иметь спортивный характер — на нем не предусматривались вооружение и перевозка пассажиров. Коллектив А. Н. Туполева блестяще справился с поставленной задачей, и вскоре машина АНТ-25 была готова к испытаниям. Для проверки дальности полета мне было поручено изыскать в пределах Советского Союза замкнутый маршрут. В то время я работал преподавателем кафедры аэронавигации Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. По моему предложению был утвержден маршрут Москва — Свердловск — Симферополь — Москва. Два таких треугольника давали 10 000 километров. Дополнительно в районе Москвы был выбран малый треугольник на 500 километров.

В 1934 году летчик-испытатель М. М. Громов произвел испытания АНТ-25 на дальность по замкнутому маршруту. Без всякого дополнительного снаряжения и оборудования самолет продержался в воздухе 72 часа и покрыл расстояние свыше 12 000 километров. Теперь предстояло обдумать, как испытать машину на дальность по линии кратчайшего расстояния между точкой взлета и посадки, иначе говоря, пролететь по «ортодромии», т. е. по дуге большого круга на земном шаре. Для этого надо было иметь отрезок пути, равный по длине одной четверти меридиана или экватора. Такого отрезка на территории Советского Союза уложить нельзя.

Первым инициатором подобного испытания был Герой Советского Союза полярный летчик С. А. Леваневский. Учитывая качества самолета, он предложил маршрут из Москвы до города Сан-Франциско в США. Это предприятие поддержал В. В. Куйбышев, и по его докладу было поставлено задание на подготовку и осуществление такого полета.

Как известно, попытка С. А. Леваневского совершить дальний беспосадочный полет через Арктику в 1935 году на самолете АНТ-25 окончилась неудачей. По причине неполадок в системе маслопитания двигателя экипаж вернулся от Баренцева моря на территорию Советского Союза и произвел посадку в районе Ленинграда. На комиссии, разбиравшей причины неудачи, Леваневский заявил, что одномоторный самолет не подходит для подобного перелета.

* * *

На некоторое время репутация самолета оказалась «подмоченной». Работы по его доводке прекратились, и машина была задвинута в дальний угол цаговского ангара. Однако оружие в борьбе за полет через Северный полюс не было сложено. Самолетом заинтересовался летчик-испытатель Валерий Чкалов. Большую энергию при этом проявил второй летчик экипажа Леваневского Георгий Байдуков. Этому способствовало и то обстоятельство, что Чкалов

и Байдуков хорошо знали друг друга еще по совместной работе в НИИ ВВС.

Чкалов подробно ознакомился со всеми данными самолета АНТ-25, получил разрешение его опробовать в воздухе и остался очень доволен машиной. Больше всего ему понравилась отменная устойчивость самолета, легкость управления и богатое оборудование. Вместе с Байдуковым он подробно изучал маршрут, вникал во все тонкости испытания и доводки самолета. Вскоре Валерий пришел к твердому убеждению, что АНТ-25 — отличная машина и при некоторых доделках вполне пригодна к дальнему арктическому полету.

В начале 1936 года мои друзья — Чкалов и Байдуков, обуреваемые страстным желанием снять незаслуженное пятно с такого отличного творения отечественной авиационной мысли, как самолет АНТ-25, обратились к тогдашнему наркому тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе. Они изложили ему все свои соображения и просили разрешить еще раз испробовать АНТ-25 в дальнем рейсе.

Орджоникидзе представил их Сталину, и тот утвердил полет, но предложил вместо маршрута через Северный полюс лететь по маршруту Москва — Петропавловск-на-Камчатке...

Что можно сказать о моих друзьях? Это были опытнейшие летчики-испытатели. Чкалов по своему мастерству, по своей смелости и настойчивости был отличным командиром экипажа и организатором перелета. Байдуков в совершенстве владел слепым полетом — техникой пилотирования вне видимости естественного горизонта, по приборам. В то время в нашей стране еще не было автопилотов, и Георгий был надежным и очень нужным помощником Чкалова.

Ну а штурман? Мои товарищи считали меня вполне подготовленным для вождения самолета на предельно большое расстояние — над землей, над морем, над льдами Арктики, днем и ночью. Аэронавигация — моя специальность с 1921 года. В 1934 году мне довелось совершать большие полеты по Западной Европе. Я был штурманом группы тя-

желых самолетов и штурманом на корабле, где командиром был летчик-испытатель Байдуков. Здесь мы хорошо узнали друг друга и прониклись взаимным уважением...

В начале мая 1936 года многие из наших летчиков были награждены орденами и медалями. Годом раньше за испытательную работу орденом Ленина был награжден Чкалов. Я получил орден Красной Звезды за полеты по Европе и за длительную подготовку кадров в академии.

После вручения орденов нас всех собрали в Центральном Доме Красной Армии. В зрительном зале стояли накрытые столы. Присутствовали многие руководители партии и правительства, в том числе Сталин и Ворошилов. Нас поздравляли тепло и дружественно. Выступая, Сталин сказал, что в ближайшее время правительство организует беспосадочный полет из Москвы на Дальний Восток.

Эти слова ободрили нас и вместе с тем напомнили, что с подготовкой медлить нельзя. Весь наш экипаж вместе с бригадой ЦАГИ по доводке и подготовке самолета переселился ближе к аэродрому.

* * *

В июле экипаж и самолет были готовы к вылету. В одном из подготовительных полетов у самолета при выпуске шасси не вышла одна нога. Устранить неисправность в воздухе не удалось. Поэтому Чкалов производил посадку с неисправным шасси, на одну ногу.

Виртуозная посадка сравнительно тяжелого АНТ-25 практически была спасением самолета. Расчет посадки на этот раз для Чкалова был очередным испытанием мужества, знаний, мгновенной реакции и самообладания. Мы, естественно, немного волновались. Но Чкалову, очевидно, было не до этого. Приземление прошло отлично.

Восхитительное мастерство при посадке еще более укрепил уважение и доверие к летчику...

Самолет АНТ-25 при всей своей совершенной по тому времени аэродинамике и конструкции обладал скромным, в современном понятии, потолком и такой же скромной

скоростью — 150 — 185 километров в час. Причиной этому была сравнительно небольшая мощность авиационного мотора, хотя она по тому времени была пределом в авиационном моторостроении.

Мы должны быть готовы к обходам и пробиванию облачности, изменениям курса с тем, чтобы сохранить ортодромическую дальность полета, т. е. поневоле нарушать предписанный режим полета и идти на перерасход топлива. Все это весьма заботило нашего командира. Он часто ездил к конструкторам самолета и двигателя за разъяснениями и консультациями.

Чкалов хорошо знал Георгия Байдукова, надеялся на него и не раз говорил:

— В случае захода в облачность Егор мне поможет лететь вслепую...

Я, как штурман, был занят подготовкой карт, навигационными расчетами и оборудованием самолета. Кроме того, должен был подготовить второго летчика Байдукова в качестве второго штурмана с тем, чтобы он мог меня заменить в часы моего отдыха. Георгий Филиппович изучал все штурманские расчеты, измерение путевой скорости и ветра в полете, расчет курса для соблюдения заданного путевого угла, учет магнитного склонения и девиации компаса, использование радиомаяков и наземных радиопеленгаторов, вождение по радиокомпасу, определение своего места по наблюдению небесных светил — прежде всего солнца и луны — и учился водить самолет с помощью солнечного компаса. Мой ученик оказался на редкость способным и быстро постигал тонкости штурманской науки.

Но, помимо этого, я и Егор должны были знать самолетную радиостанцию и овладеть приемом на слух и передачей радиogramм по азбуке Морзе, чтобы сообщить в адрес штаба перелета сведения о местонахождении самолета, о высоте и направлении полета, о запасе горючего и о работе матчасти.

...Когда все было готово, испытано и проверено, Чкалов и его экипаж снова отправились в Кремль — доложить

о готовности к полету руководителям партии и правительства. Доклад Чкалова был выслушан с большим вниманием. Нам сказали, что разрешение на вылет будет дано по погоде. Когда мы уже уходили, Сталин остановил нас и еще раз спросил:

— Скажите, нет ли у вас какого-либо червяка сомнения в благополучном совершении полета? — При этом он рукой покрутил у себя на груди.

Мы дружно ответили:

— Никаких сомнений у нас нет, к полету готовы!

* * *

Первый дальний беспосадочный полет АНТ-25 начался рано утром 20 июля 1936 года. Самолет оторвался от земли, пробежав более 1500 метров. Время 2 часа 45 минут по Гринвичу, московское — 5 часов 45 минут. Но все навигационные записи ведутся по гринвичскому времени — это удобно для астрономических определений.

Мы летим вдоль 38-го меридиана на север. Пройдя реку Мологу, Чкалов был вынужден увеличить высоту, так как появилась облачность. К 7 часам в нарушение графика мы идем на высоте 2000 метров.

Но все ли у нас в порядке на самолете? В нашем небольшом двухзначном коде для связи по радио есть фраза: «Все в порядке». По коду это будет 38. Георгий и я пользуемся этой цифрой часто, почти в каждой передаче на землю. Однако уже появились тревожные сигналы: при нормальной работе мотора вдруг происходит выхлоп в карбюратор. На фоне совершенно ровного гула, к которому ухо привыкает так, что как будто и не замечаешь работы мотора, раздался сильный хлопок, значительно превосходящий шум двигателя: начиная с высоты 2000 метров, Чкалов немедленно начал пользоваться обеднением и подогревом смеси. Хлопки прекращены. Чкалов постепенно опять доводит обогрев и обеднение смеси до предписанной нормы. Кажется, все обошлось благополучно. Это ободряет нас: отечественный мотор не подвел...

Над Кольским полуостровом Георгий определил скорость и направление ветра по трем углам сноса — это стандартный способ в штурманской практике. Ветер — 40 километров в час, встречно-боковой. Путевая скорость уменьшилась и стала 158 километров в час.

Через 9 часов полета мы вышли на северный берег Кольского полуострова — далее перед нами безбрежное Баренцево море. Не прошло и получаса, как море стало закрываться туманом и низкой облачностью. Мы летим выше белых облаков, поверхность которых ярко освещена солнцем. Надеваем очки со светофильтрами. Однообразная картина полета над молочной поверхностью облаков сопровождает нас на всем протяжении Баренцева моря почти до широты 80°. Льдов и поверхности моря не видно...

Валерий сидит за штурвалом с момента взлета уже более 10 часов. Он устал и просит смены. Я сажусь на штурманское место, а Георгий по масляному баку пробирается к Чкалову. Валерий на своем сиденье первого летчика отодвигается влево и, придерживая штурвал рукой, переносит обе ноги на левую педаль. Егор протискивает свои ноги правее летчика и ставит их на правую педаль. Затем Чкалов откидывается назад и вылезает из передней кабины. Смена летчиков трудна, но что делать — так был устроен наш сверхкомпактный АНТ-25.

Впоследствии смена повторялась неоднократно, и Байдуков уверял, что это даже интересно — отвлекаешься от однообразного длительного полета. А однообразие полета плюс кислородное голодание клонят ко сну. Внимание летчика притупляется, и бывали случаи, когда первый летчик «клевал носом». Самолет при этом тоже клевал носом и тем выводил летчика из сонного оцепенения...

* * *

Начался новый день — 21 июля. Вся наша энергия была направлена на преодоление циклона, который сделал полет в этом районе чрезвычайно трудным. Магнитный ком-

пас даже при небольших кренах самолета уходил вправо и влево на 10 — 20°. Зато гиромангнитный компас работал отлично и на крены не реагировал.

Чкалов стремился кратчайшим путем лететь к Петропавловску-на-Камчатке. Мы идем с опозданием на три часа. Они ушли в основном на борьбу с циклоном. Пересекаем хребты Кулар, Бао-Хой и Черского.

В 13 часов 10 минут Байдуков передал на землю подробную радиограмму: «Все в порядке. Пересекли Лену. Идем на Петропавловск. Высота 4 400 м. Сегодняшний день отнял большую часть энергии экипажа в борьбе с Арктикой. Сильные лобовые ветры, облачность 3 — 4 ярусная с обледенением заставили нас потратить много времени и горючего для выхода с острова Виктории на Землю Франца-Иосифа и мыс Челюскина. Все это прошло, идем с заходящим солнцем на Петропавловск. Все устали, поэтому поочередно отдыхаем. Мы убедились сегодня в коварности Арктики, узнали, какие трудности она несет и какие вместе с тем сказочные прелести таит она в себе.

Неуклонно выполняем Сталинское задание, трудности нас не пугают. Всем привет. Байдуков».

Под нашим крылом — Якутия. Болотистая тундра, многочисленные горные хребты, тайга и суровый климат сильно затрудняют освоение этого края человеком. А между тем в недрах гор и долинах рек таятся несметные неизведанные богатства...

— Это здесь академик Обручев отыскивал платину? — спросил меня Чкалов.

— Да, именно здесь, — ответил я, показывая на горы мощного хребта. — Эти горы Обручев и назвал хребтом Черского по имени исследователя, погибшего при изучении реки Колымы, — добавил я.

К 23 часам в разрыве облаков мы видим берег моря — это залив Бабушкина в бурном Охотском море. В это время по радио была принята радиограмма в адрес экипажа Чкалова от руководителей партии и правительства:

«Чкалову, Байдукову, Белякову. Вся страна следит за вашим полетом. Ваша победа будет победой Советской страны. Желаем вам успеха. Крепко жмем ваши руки.

Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Димитров».

Эта радиограмма влила в нас новые силы, придала энергии. Особенно был рад Валерий Павлович. Чкалов понимал, что дальний беспосадочный полет его экипажа совершается не для личной славы, а во имя горячо любимой Родины. Успех нашего полета в глазах трудящихся всего мира будет успехом страны социализма.

* * *

Начался новый день — 22 июля. В 3 часа по Гринвичу 22 июля самолет АНТ-25 достиг города Петропавловска на восточном побережье Камчатки, сбросив вымпел над городом и бухтой, мы взяли курс на запад. Весь путь от Москвы до Петропавловска занял двое суток. За эти 48 часов из-за непогоды мы имели небольшой перерасход горючего.

Дальнейший путь лежал вдоль 53-й параллели, до Николаевска-на-Амуре 1 184 километра. Вскоре землю снова закрыла сплошная облачность. Радиограмма из Хабаровска гласила: «Холодный фронт смещается к юго-востоку». Метеорологические сведения были неутешительными, а для полета опасными. Мы знали, что такое «холодный фронт». Он несет дожди, мощную, беспокойную и грозовую облачность, сильный порывистый ветер. Так оно и оказалось в действительности.

Нам светило солнце, а внизу над водой была низкая облачность. По мере приближения к острову Сахалину погода стала ухудшаться. Появились облака, они часто застилали солнце. Чкалов решил снижаться. Северную часть Сахалина мы пересекли на высоте всего в 100 метров и к 9 часам утра 22 июля вышли к Татарскому проливу. Читатель, однако, должен иметь в виду, что местное время на Сахалине отличается от гринвичского на 11 часов и теперь на Сахалине было 20 часов. До наступления темноты оставалось немногим более одного часа.

В Татарском проливе облачность прижала нас до 50 метров. Начался дождь, видимость ухудшилась. Под самолетом бушевали волны. Чкалов, опасаясь возвышенных берегов материка, делает смелую попытку идти с набором высоты, рассчитывая выйти выше облаков. Эта попытка окончилась неудачей. В облаках началось обледенение самолета. В этих тяжелых условиях мы решили садиться на одном из островов в устье реки Амур. Чкалов выполнил это со свойственным ему мастерством. Самолет, увязая в мокром песчаном грунте, приземлился на острове Удд (ныне остров Чкалова), пробыв в воздухе 56 часов 20 минут. Мы прошли без посадки 9374 километра. И какого пути!..

Самолет неподвижен, двигатель остановлен. Чкалов вылезает из своей кабины и спрыгивает на землю. Мокрая от дождя морская галька шуршит под его унтами. На ее поверхности следы пробега самолета, увязшего в грунте и чудом не вставшего на нос. Рядом лежит отбитое с правой стойки колесо. Валерий садится около него на корточки и внимательно осматривает ось, стараясь разобраться в причинах поломки.

— Эх ты, голубушка! Не выдержала! А что мы с тобой будем делать? — сокрушается Чкалов.

Недалеко виден берег и на нем несколько домиков. Оттуда бегут люди. Это нивхи, или, как прежде звали эту малую национальность, гиляки. Мужчины носят косы. Они живут и работают в колхозе на рыбном промысле. У них мы нашли первый приют и отдых после трудного и утомительного полета. Экипаж самолета расположился в домике начальника лова Тен-Мен-Лена и его хозяйки Фетиньи Андреевны Смирновой.

* * *

25 июля Чкалов предпринял попытку взлететь. Для этого жители перетаскивали с помощью канатов и веревок наш самолет на более ровную площадку. Но здесь тоже была вязкая галька. Руление и взлет оказались невозможными.

Чкалов предложил для взлета устлать досками полосу длиною хотя бы 400 метров и с такой просьбой обратился к маршалу Блюхеру, находившемуся в Хабаровске.

29 июля заботами маршала В. К. Блюхера на острове началось строительство взлетной полосы из бревен и досок. Потребовалось около 12 тысяч кубометров пиломатериалов. Их доставляли к острову баржами. Нижнеамурские партийные и советские работники, руководители лесопромышленных и транспортных предприятий, все труженики острова были охвачены желанием помочь экипажу самолета АНТ-25 в его обратном пути к Москве.

1 августа площадка была готова. Узкий настил из досок шириною 50 метров и длиною в полкилометра требовал искусного взлета. Самолет был освобожден от части грузов, и 2 августа Чкалов с непревзойденным мастерством поднял наш АНТ-25 в воздух. При плохой погоде мы пролетели более 600 километров и опустились на аэродроме в Хабаровске.

Дальневосточные жители тепло встретили наш экипаж. Среди встречавших — маршал В. К. Блюхер. На аэродроме состоялся митинг, а после обеда — второй митинг в парке культуры и отдыха. Все желали повидать экипаж и послушать наш рассказ о перелетах.

На следующий день Чкалов вылетел из Хабаровска, имея на борту инженера и специального корреспондента «Правды» — нас стало 5 человек. Под нами сопки и тайга. Летчики меняются местами. Байдуков преодолевает холодный фронт — мощные кучево-дождевые облака с молниями, громом, дождем и градом. Озеро Байкал пересекли при хорошей погоде и вскоре прибыли в Красноярск. Теплая встреча и отдых на берегу исполинского Енисея освежили наши силы, и в 6 часов утра следующего дня Чкалов вылетел дальше.

Посадка в Омске... На аэродроме митинг. Затем поездка в центр города, где почти все его жители — от мала до велика — вышли встречать Чкалова.

На следующее утро мы поднимаемся в воздух, чтобы завершить последний этап перелета. До Москвы осталось

2248 километров. Самолет АНТ-25 может их пролететь за 13 — 14 часов. Прошли Свердловск, затем Казань. Штаб перелета предупреждает, что самолет должен сесть в Москве точно в 17 часов. Почему такое загадочное требование? Мы подсчитываем время. Ветер нам помогает, поэтому мы прилетим в Москву ранее 17 часов. Чкалов просит сообщить на землю: «Ввиду избытка времени разрешите до посадки дать круг над Москвой». Через некоторое время получаем ответ: «Вас встретит эскадрилья легких самолетов у станции Черусти. Можете зайти на Москву. Ждем вас к 17 часам».

Скоро нас встретила группа самолетов, мы прошли над Москвой и повернули вдоль шоссе на аэродром. Сбавляем газ, делаем большой круг над аэродромом, выпускаем шасси и заходим на посадку. Сердце у всех стучит быстрее, глаза горят, на лицах радостная улыбка. Посадку производит Чкалов. Пробег у нашей машины порядочный, тормозов нет, поэтому надо терпеливо ждать остановки самолета. Дюралевые листы обшивки и баков звучно похрустывают. Мотор на малом газу работает совсем тихо. Но вот самолет останавливается.

* * *

Около здания поста управления на границе аэродрома видим множество людей, встречающих нас.

Но что это? От ворот аэродрома отделяются легковые автомобили, их несколько, и очень хорошие. Автомобили быстро движутся по летному полю и направляются к самолету. Вот первый из них останавливается рядом с самолетом, открываются дверцы и оттуда показывается фигура Серго Орджоникидзе. Затем выходят К. Е. Ворошилов и И. В. Сталин. Мы были потрясены: Сталин приехал на аэродром встретить Чкалова и его экипаж!..

Валерий в это время еще стоял на крыле самолета. Увидев приехавших, он быстро скользнул по гладкой обшивке крыла и легко спрыгнул на землю. Поправил свою короткую куртку, принял по-военному подтянутый вид и, твердо шагая, быстро подошел к Сталину.

Чкалов пытается рапортовать, но Сталин, весело и дружески улыбнувшись, широко раскинул руки, крепко обнял его и расцеловал.

Мы все идем к трибунам. Среди встречающих наши близкие: жены, сестры, отцы, братья и дети. Все настолько изумительно, что мы задумываемся — не сказочный ли это сон? Но это не сон. Это наша великая Родина, необъятная Страна Советов встречала своих пилотов, на долю которых выпала величайшая честь, величайшая радость — выполнить ответственное задание нашего правительства и Коммунистической партии.

Митинг открывает Серго Орджоникидзе. После поздравительных речей выступает Валерий Чкалов.

— Мне здесь хочется сказать, — громко раздается его голос, — что нас не три человека, а нас тысяча человек, которые также могут выполнить любой маршрут по заданию Родины.

Его слушают и ему аплодируют приехавшие на митинг летчики, инженеры, техники и радисты Научно-испытательного института, в котором Валерий работал несколько лет.

Митинг окончен. Нас везут в Москву в автомашинах, украшенных гирляндами цветов. В столице нас приветствуют многие тысячи москвичей. Тысячи и тысячи приветственных листовок, словно снег, сыплются на улицы с крыш, балконов, из окон верхних этажей.

В Наркомате тяжелой промышленности на площади Ногина мы гости Серго Орджоникидзе. Накрыты столы. С нами наши близкие, работники наркомата, корреспонденты. Здесь же присутствует Сталин. Все поздравляют и слушают наши бесхитростные рассказы о трудностях законченного полета...

Через несколько дней Председатель ЦИК СССР Михаил Иванович Калинин вручил Чкалову и его экипажу грамоты о присвоении высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина. Чкалов с волнением сказал слова благодарности, обещал приумножить славу нашей авиации: «Награда Родины слишком высока, и я со своими

друзьями могу и должен совершить более трудный подвиг, не откладывая его до будущих времен».

Через некоторое время руководители партии и правительства организовали в Кремле в Георгиевском зале многолюдный торжественный прием по случаю завершения экипажем Чкалова дальнего полета по Советскому Союзу. Выступая с благодарностью за высокую оценку его достижений и обращаясь к Сталину, Чкалов сказал: «За великую награду, за такую высокую оценку разрешите нам повторить дальний беспосадочный полет».

Чкалов думал о более трудном маршруте из СССР в Соединенные Штаты Америки через Арктику, к этому готовился.

ГЛАВНЫЙ ПОЛЕТ

В сентябре нам был предоставлен отдых. Мы с семьями поехали на юг в санаторий и старались набраться сил для новых полетов. В соседнем санатории отдыхал М. И. Калинин. В один из дней его помощник явился к Чкалову с сообщением, что И. В. Сталин, находившийся на отдыхе на одной из правительственных дач, приглашает Чкалова и его экипаж приехать к нему на обед.

В назначенный час М. И. Калинин заехал за нами и мы с женами тронулись в путь. Чем ближе подъезжали к даче, где отдыхал И. В. Сталин, тем больше росло наше волнение. К этому примешивалось и другое: каждый надеялся, что, может быть, удастся в подходящий момент еще раз повторить нашу просьбу о перелете в Америку.

Сталин встретил нас в саду. С ним был Жданов. Осмотрев сад, мы направились к столу. Чкалов уже успел справиться у Сталина о событиях в Испании и просил послать его туда в качестве добровольца. Но ему было сказано, что там добровольцев уже достаточно.

Валерий не сдавался. И мы понимали его. Вся его летная жизнь мысленно промелькнула перед нами. Он виртуозно владеет самолетом, летает на всех скоростях и на

всех высотах. А сколько он за свою жизнь выполнил фигур высшего пилотажа: «мертвых петель», переворотов, виражей, бочек, штопоров! А сколько еще он выполнил фигур, не предусмотренных уставами и наставлениями, фигур, им, Чкаловым, изобретенных и выдуманных! Сколько раз он смотрел смерти в глаза, выполняя головокружительные каскады фигур на предельно малой высоте, вызывая восхищение всех наблюдавших. Сколько стрельб, бомбометаний и учебных воздушных боев закалили его энергию для того, чтобы неизменно выходить победителем! Чкалов знает все наши новые самолеты, он их испытывал или в НИИ ВВС, или на заводах.

И вот этому Чкалову нельзя поехать добровольцем в Испанию. Там в боях за республиканское правительство он преподал бы фашистским молодчикам боевой урок!

Но Сталин с явным сочувствием ласково ответил:

— Для Чкалова есть другое задание: в конце 1936 года перегнать самолет АНТ-25 во Францию на международную авиационную выставку и там продемонстрировать его посетителям. Пусть европейцы подивятся достижениям советской авиационной промышленности.

Приглашенные разместились за длинным обеденным столом. За обедом шел непринужденный разговор, который постепенно вернулся к теме дня — о полете из Москвы на остров Удд. Чкалов посчитал, что наступило удобное время поговорить о дальнейших делах. Он встал и в обстоятельной форме и обоснованно изложил Сталину просьбу разрешить нам в будущем году беспосадочный полет через Северный полюс в Америку. Видимо, Сталин и сам в душе этого хотел, ибо слушал Чкалова внимательно. Но все же стал отговаривать Чкалова, ссылаясь на то, что самолет одномоторный и что мы не знаем, какую погоду встретит экипаж в центре Арктики.

Тогда Чкалов, ища поддержки у своих товарищей, торжественно обратился к нам:

— Саша, Егор! Вставайте! Давайте попросим еще раз Иосифа Виссарионовича!..

Мы встали и хором поддержали просьбу, но Сталин ее отклонил.

Тогда меня осенила мысль. Сталин ссылается на то, что мы не будем знать погоду в центре Арктики. Но мы уже слышали, что Главсевморпуть готовит экспедицию для создания полярной станции на Северном полюсе. Ведь тогда погода будет обеспечена!

Я еще раз встал и обратился к Сталину:

— Можно ли надеяться, что после этого нам будет дано разрешение на полет в Америку?

Сталин помолчал, а затем неожиданно для нас сказал:

— Мне об этой экспедиции ничего неизвестно.

Так мы и уехали домой, не получив даже обещания...

* * *

После отдыха Чкалов и Байдуков возвратились к своей прежней работе заводских летчиков-испытателей. Я же вернулся на должность флаг-штурмана соединения тяжелой авиации.

В конце 1936 года мы побывали на авиационной выставке во Франции, где показали наш самолет АНТ-25. После возвращения в Москву АНТ-25 был поставлен в ангар ЦАГИ для дальнейшего усовершенствования.

По мере различных доделок и переделок Чкалов и Байдуков продолжали испытание самолета в воздухе. Однако никаких распоряжений о полете в Америку пока не было, хоть мы и ждали благополучной высадки дрейфующей полярной станции на Северном полюсе.

В апреле 1937 года такая экспедиция состоялась. На тяжелых четырехмоторных кораблях под руководством академика О. Ю. Шмидта 25 мая на полюс была доставлена группа исследователей: И. Д. Папанин, П. П. Ширшов, Э. Т. Кренкель и Е. К. Федоров. Их оставили там на льдине с запасом продовольствия и научными приборами на много месяцев. Льдина с лагерем исследователей начала дрейфовать к берегам Гренландии. Э. Кренкель передавал систематически сведения о погоде...

Однажды Чкалов и Байдуков были вызваны в Кремль. Разрешение на подготовку к полету через полюс было дано. Но у нас к тому времени она была уже по сути дела закончена. Оставалось выполнить лишь несколько полетов на испытание дополнительного оборудования...

Наш маршрут пролегает от Москвы по 38-му меридиану восточной долготы, а после Северного полюса пойдет по 123-му меридиану западной долготы. Предполагалось, что при благоприятных условиях мы можем долететь до города Сан-Франциско. Значительная часть пути будет проходить над водной поверхностью и льдами Арктики — более 3500 километров в малоизведанном районе.

Если облачность не помешает, мы увидим полярную станцию И. Д. Папанина. Дальнейший путь пролегает вблизи магнитного полюса. На этом участке магнитные компасы работать не будут, необходимо пользоваться солнечным компасом.

Выйдя на острова, расположенные у северных берегов Канады, а затем и на территорию самой Канады, мы будем пересекать многочисленные горные хребты и возвышенности. На территории США мы воспользуемся радиомаяками воздушных линий, и осуществлять аэронавигацию станет легче.

Чкалов настойчиво интересовался, как мы определим момент достижения полюса.

— Ты, Саша, штурман. Вот и расскажи, как установишь пролет полюса, если лагерь Папанина не будет виден? — требовал он от меня конкретного ответа.

— Мы берем с собой на самолет таблицы высот солнца для заранее выбранных точек на маршруте, — излагал я ему порядок астрономических определений. — Будем определять высоту солнца секстаном и наносить на карту линии равных высот. Пересечение этих линий и укажет нам, где мы находимся относительно географического полюса.

— Да! Северный полюс — заветная мечта многих исследователей. Жаль только, что мы не первыми будем над «макушкой» Земли, — грустил Валерий. Но тут же оживлялся: — Зато беспосадочный перелет через полюс никто еще до нас не совершал!..

Утром 17 июня 1937 года Чкалов и Байдуков уехали в Москву. Я остался на аэродроме и занялся приведением в порядок американских карт, которые были получены только накануне. На них были обозначены все аэродромы западного побережья США, радиосветовые маяки и их сигналы, а также маркеры — маленькие наземные радиостанции, автоматически излучающие в эфир одну или две буквы по азбуке Морзе.

По телефону мне сообщили: дано разрешение вылетать завтра. Самолет поставили под заправку горючим. Продовольствие и снаряжение уже отправлены к ангару и укладываются в отсеки.

Днем приехали из Москвы Валерий и Георгий. Втроем пошли в столовую. Сейчас уже не хотелось говорить о технических деталях перелета. Важно, чтобы голова немного отдохнула; завтра начнется настоящая напряженная работа.

Обед сегодня — неважный. По предписанию врача нас угощают каким-то жиденьким бульоном. Валерий ест с аппетитом. Он считает, что самое главное сделано — получено разрешение на вылет. Байдуков также весел. Рассказывает, как уговаривал метеорологов:

— Когда мы с Валерием приехали в Бюро погоды, то метеорологи в один голос заявили, что погода для вылета неблагоприятная: на пути будет много циклонов, циклончиков и фронтов. Начали спорить. Метеорологи в конце концов согласились с тем, что лететь можно.

Действительно, было одно обстоятельство, которое заставляло нас торопиться с вылетом. Последние дни в районе Москвы стояла прохладная погода: по утрам, несмотря на июнь, температура не поднималась выше 10°. Это благоприятствовало вылету, так как мотор на нашем самолете при температуре воздуха выше 15° обладал способностью перегреваться на большом числе оборотов. Между тем по всем синоптическим картам выходило, что через два-три

дня средняя европейская часть Союза будет охвачена мощным теплым воздушным потоком. Тогда установится жаркая погода, и взлет будет весьма труден.

Кроме того, 18 июня весь участок нашего пути до 75° северной широты предполагался свободным от всяких фронтов. Небольшая облачность намечалась только на Кольском полуострове.

В некоторых пунктах Новой Земли зимовщики должны были отметить пролет нашего самолета и тем самым выполнить обязанности спортивных комиссаров. Но от захода на Новую Землю, над которой мы предполагали пролететь при условии видимости земли, пришлось отказаться. Новая Земля будет закрыта мощным слоем облаков.

* * *

Покончив с обедом, мы вернулись в свою комнату. За дверью, в коридоре, раздавались гулко шаги. В соседних комнатах радисты, инженеры и врачи о чем-то спорили, перекладывая с места на место наше имущество. На учете был каждый грамм. Валерий в это время был занят проверкой своего рюкзака. Его беспокоило главным образом, положены ли туда спички, табак и трубки. Кое-что он перекладывал из рюкзака в карманы кожаных штанов. Все лишнее долой! Это относилось также и к моим ботинкам и к черным брюкам, в которые я был одет. Но, вспомнив о том, как в прошлом году на острове Удд мы оказались без подходящей для земной жизни одежды, я незаметно от товарищей положил в мешок кое-какие вещи, не предусмотренные расписанием. Чкалов и Байдуков делали втихомолку то же самое. Кто знает, может быть, ботинки еще и понадобятся.

Вошел в комнату врач и начал уговаривать нас лечь в кровати. До вылета оставалось еще шесть часов. Я решил перед сном побриться. Во время полета о бритье нечего и думать. Валерий и Георгий бриться не стали.

— Отращу бороду, — шутил Байдуков, ложась в кровать, — буду отпугивать на льду любопытных медведей.

Но как трудно уснуть! Чкалов и Байдуков лежат на кроватях и курят. Валерий испытывает свою новую трубку.

— На Новую Землю заходить не будем, — говорит он, обращаясь ко мне.

— Знаю. Георгий мне говорил об этом еще два часа назад, — отвечаю я, стараясь скорее уснуть.

— Значит, чешем прямо на Землю Франца-Иосифа, — продолжает Чкалов, выпуская струйку дыма. — Настроимся на радиомаяк Рудольфа, оттуда пойдём по солнечному указателю курса.

Валерий хорошо усвоил разнообразные приемы воздушной навигации, которые нам придется применять в полете.

— Спать, ребята! — говорит Чкалов командирским тоном и натягивает на себя одеяло.

Но я отлично вижу, что он возбужден, и ему, как и мне, не спится. Каждый из нас понимает всю важность и сложность полета. Завтра мы начнем дело всей страны...

Наше правительство позаботилось о всех мерах по безопасности перелета. Радиостанции Северного морского пути приведены в действие, и их радисты будут самым внимательным образом слушать сигналы нашего самолета. Ни одно тире и ни одна точка не пропадут в эфире бесследно. Все радиограммы передадут в штаб перелета в Москву. Здесь их сличат, отбросят все сомнительное и точно установят текст, переданный с борта самолета.

Пароходы и ледоколы Северного флота приведены также в готовность и, если понадобится, окажут нам немедленную помощь.

В Канаде и США подготовлена сеть радиостанций для приема наших радиограмм и для передачи нам сведений о погоде. Народный комиссариат иностранных дел обо всем подробно договорился с представителями США. Из Нью-Йорка в Сиэтл выехал советский инженер. Он будет дежурить на радиостанции и отвечать на наши вопросы.

Что касается самолета, то в нем мы уверены. В прошлом году перед полетом по маршруту Москва — остров Удд он безотказно поднялся в воздух с весом в 11 250 ки-

дограммов. И хотя на этот раз его взлетный вес меньше на несколько десятков килограммов, все же момент подъема очень ответственный.

Я думал обо всем этом, а усталость с каждой минутой все больше наваливалась на меня. Чкалов и Байдуков уже спали...

* * *

Прежде чем описать старт, расскажу, как была оборудована кабина нашего самолета и что она собой представляла.

Кабина похожа на длинную металлическую овальную трубу. Ее основу составляет металлический каркас из дюралевых шпангоутов и стрингеров. Снаружи каркас обшит также дюралем, внутренние же стенки обшиты тонкой шерстяной тканью, которая скрадывает звук и делает кабину похожей на маленькую, длинную, хотя и тесную, но уютную комнату с оконцами и двумя люками.

Переднее сиденье летчика имеет откидывающуюся спинку. Летчик, управляя самолетом, может облокотиться. На сиденье лежит парашют. Когда летчик должен смениться, он сначала откидывает спинку, тем самым освобождая пространство, чтобы мог пролезть другой летчик.

За спиной первого летчика, на уровне его сиденья, находится масляный бак. Он протянулся в кабине более чем на метр. К нему приделана откидная полка. Бак и полка — это место для лежания в самолете, оно крайне необходимо: без капитального отдыха в сверхдальнем перелете не обойтись.

Мое штурманское сиденье — это небольшой цилиндрический бак вроде ведра. В нем 30 литров воды с примесью спирта. Эта смесь нужна нам на тот случай, если в радиаторе и в системе водяного охлаждения мотора воды окажется недостаточно.

Я буду сидеть на круглой кожаной подушечке, положенной на крышку ведра. Водой я не заведу: подкачивать

ее будут летчики с помощью небольшого альвейера — ручного насоса.

Справа от меня к стенке кабины прикреплен откидной столик. На нем — большой медный ключ для радиостанции. Ключ мягок в пользовании и очень удобен для радиопередачи. На столик, когда мы взлетим, я положу бортовой штурманский журнал. В него я буду время от времени записывать курс, часы, местонахождение самолета, воздушную скорость, высоту полета, обороты мотора, температуру наружного воздуха, показания бензосчетчика. Впоследствии эти записи нам пригодятся для тщательного и всестороннего анализа полета.

Ближе к хвосту самолета находится кабина второго летчика. Так же, как и передняя, она оборудована приборами для пилотирования самолета вне видимости земли.

Снаряжение наше размещалось в крыльях. Там лежали в прорезиненных мешках продовольствие на полтора месяца, спальные меховые мешки, рюкзаки, ружья, револьверы, патроны, примус, не гаснущий на ветру, кастрюли, сковородки, канадские лыжи, топорик, лопата, альпеншток, электрические фонарики, шелковая палатка.

Резиновая надувная лодка в сложенном виде лежала на сиденье второго пилота. А под сиденьем — прорезиненный мешок с запасной питьевой водой. Кроме всего этого, еще были шесть термосов, наполненных черным кофе и горячим чаем с лимоном.

Часть пути нам придется лететь на большой высоте. Поэтому на самолете установили три кислородных прибора. Запас живительного газа рассчитан на девять часов непрерывного пользования.

Самолет наш отапливается. Наружный чистый воздух, проходя по трубам, будет нагреваться коллектором выхлопных патрубков и, не смешиваясь с выхлопными газами, поступать в кабину.

Во время полета, вероятно, можно даже загореть: яркие лучи полярного солнца будут врываться в нашу кабину. В прошлый рейс я часто снимал шлем и мои виски обожгло солнцем.

Для предохранения от солнца у каждого были очки со светофильтром.

Вот с таким оборудованием и снаряжением мы и отправились в далекий путь.

* * *

...В то памятное утро 18 июня 1937 года наших семей среди провожавших не было. Так лучше. Все приготовления к старту закончены.

Утренние сумерки отступают перед пробуждающимся днем, и небо розовеет. Авиамеханик заканчивает пробу мотора. Я прошу его убавить газ, чтобы вылезти через задний люк и проститься с провожающими. Недовольный голос Байдукова заставляет меня остановиться:

— Куда ты! Сейчас вылетать будем!

Конечно, из-за меня не следует задерживать вылет. Я наглухо закрываю задний люк. Но мысль о том, что многие приехавшие на аэродром друзья и знакомые могут подумать, что я умышленно скрылся от них, не покидает меня еще несколько часов после взлета.

Авиамеханик уже вылез на крыло и уступил место Чкалову. Валерий внимательно осматривает приборы, проверяет краны, затем не спеша закрывает над своей головой люк и начинает всматриваться в лежащую впереди ровной лентой бетонную двухкилометровую дорожку. Конца ее почти не видно. У самолета она кажется широкой — целых 50 метров, а дальше, в перспективе, сужается и становится похожей на нитку.

Провожающие нестройной гурьбой спешат вдоль дорожки ближе к выходу с аэродрома. Каждому хочется увидеть, как самолет оторвется от земли и пойдет в воздух.

Из кабины я не вижу сигналов для взлета, но Валерий знает их и выжидает. Байдуков — на масляном баке. Он приготовился убирать шасси. Я достаю бортовой журнал и слежу за часами. Чувствую: мотору дан полный газ. Путь свободен! Самолет сначала тихо, затем все быстрее и быстрее бежит по бетонной дорожке.

Наш самолет весит 11 180 килограммов. Это значительно превосходит нагрузку на конструкцию, дозволенную обычными нормами. Если на разбеге что-нибудь случится с колесами шасси, то вследствие большой инерции может произойти серьезная поломка самолета. Мы пережили уже этот ответственный момент взлета в прошлом году. Тогда все было в порядке, и каждый из нас уверен, что и сейчас наша отечественная техника окажется на высоте. Но все же...

Край дорожки мне хорошо виден из окна. Ее плиты мелькают ровно с каждой стороны: самолет бежит посередине.

Когда мы находились против главного входа на аэродром, я почувствовал, что самолет на мгновение оторвался, а затем, еще раз легко прикоснувшись колесами к бетонной поверхности, повис в воздухе и начал набирать высоту. А. Н. Туполев и работники ЦАГИ стояли недалеко от полосы и махали руками.

Байдуков быстро убирал шасси. Я записывал в боржурнал: «Взлет — 1 час 04 минуты по Гринвичу 18 июня 1937 года. Температура наружного воздуха плюс 8 градусов. Начальное показание бензосчетчика 3 500 литров».

Перелет начался. Впереди путь из СССР в Америку. Краснокрылая птица, освещенная лучами восходящего солнца, легла на курс к Северному полюсу.

* * *

В прошлом году для полета по маршруту на восток мы установили следующий порядок: каждый должен был двенадцать часов подряд работать и затем шесть часов отдыхать. Это оказалось невыполнимым. На этот раз мы решили работать по восемь часов и отдыхать четыре часа. Чкалов будет пилотировать первые восемь часов. Г. Ф. Байдуков четыре часа вести штурманскую работу, затем четыре часа отдыхать. Я буду отдыхать первые четыре часа, затем восемь часов вести наблюдения и держать связь с землей.

Байдуков после взлета и уборки шасси занимает штурманское место. Я лезу на бак и укладываюсь отдыхать. На масляном баке лежит меховой спальный мешок. Я стараюсь заснуть. Но холодный воздух, идущий откуда-то сбоку (наверное, у Валерия открыта боковая форточка), дает себя знать. Прошу у Георгия кожаную куртку, укрываюсь по теплее. В окно вижу Волгу и город Калязин. Вспоминаю: у меня со школьниками Калязина переписка. Они обещали в этом году показать на переводных экзаменах отличные знания по математике и русскому языку. Надо бы побывать у них, но теперь — ни о чем не думать и скорее заснуть...

Во всем полете я старался отдыхать, как только представлялась возможность. Если место на баке было занято, то я ложился прямо на пол около своего сиденья. Пищу мы глотали с трудом: абсолютно никакого аппетита. Для пищеварения тоже нужен кислород, а его было недостаточно...

19 июня самолет приближается к заветной цели, привлекавшей в течение стольких лет отважных исследователей, к Северному полюсу. Советские люди первыми обжили его, и теперь Папанин и его соратники — Федоров, Кренкель и Ширшов — управляют «светофором» на полюсе. Нам, во всяком случае, путь через полюс открыт.

Вот что записал И. Д. Папанин в опубликованном впоследствии дневнике дрейфующей полярной станции:

«19 июня. Необычайно напряженный день. Всю ночь напролет Эрнст дежурил на радио, следил за полетом Чкалова... Мы встали. Через некоторое время я услышал шум самолетного мотора и закричал: «Самолет, самолет!..» Женя выскочил на улицу — ничего не видно. Но тут же прибежал обратно и кричит мне через дверь: «Да, это Чкалов, но самолета не видно, сплошная облачность. Мотор слышу отчетливо...» Все выскочили. Послали тысячу проклятий облакам».

В 4 часа 15 минут по Гринвичу мы находимся в районе Северного полюса на широте 89°. Ничего не видно, кроме облаков, ослепительно белые громоздящиеся вершины которых мы рассматриваем сквозь темные очки.

От Северного полюса любое направление ведет на юг. Надо направить самолет так, чтобы он шел вдоль 123-го меридиана западной долготы. Это наш заданный маршрут.

Переставляю приборы на местное время 123-го меридиана в момент, когда по Гринвичу ровно 5 часов 19 июня, и оказалось — 20 часов 48 минут 18 июня. Время пошло назад. Теперь наши сутки удлинились до 33 часов. Сплошные метаморфозы!

В 5 часов 35 минут компас штурмана ходит почти кругом. Сказывается близость магнитного полюса. Предупреждаю летчиков, чтобы пользовались только гиромагнитным компасом.

* * *

В 5 часов 40 минут наша путевая скорость — 195 километров в час. Это подбадривает, так как погода вообще нас не балует. Под нами сплошные белые ледяные поля, испещренные в разных направлениях черными трещинами и длинными валами торосов, которые покрыты снегом. Между ними много ровных белых площадок, вполне пригодных для посадки самолета.

Никаких признаков жизни. Красивый зимний солнечный пейзаж, но любоваться им некогда: у Валерия и Георгия много хлопот — определить хотя бы приближенно, какова температура воды в системе охлаждения мотора. Время от времени мотор трясет и в ясную погоду. Вероятно, вода остыла больше, чем нужно, но по температуре масла этого сразу не обнаружишь. Периодически подкачиваем воду (спиртовую смесь) из резервного бачка, на котором я сижу. Справа от самолета облачность разметалась космами по всему горизонту. Надо напрячь силы. Честь нашей Родины мы не уроним. В 7 часов 10 минут наши чувства вылились в радиограмму:

«Москва, Кремль, Сталину. Полюс позади. Идем над «полюсом недоступности». Полны желанием выполнить Ваше задание. Экипаж чувствует себя хорошо. Привет.

Чкалов, Байдуков, Беляков».

Последнюю радиограмму в Союз я отправляю в 8 часов 10 минут: «№27. Все в порядке. Перехожу на связь с Америкой. Путевая скорость 200 километров в час. В 10 часов 40 минут рассчитываю достичь острова Патрик. Беляков».

В 9 часов 00 минут стараемся настроиться и принять американские станции, в первую очередь Анкоридж, который находится на южном берегу Аляски. Там мощная 10-киловаттная коротковолновая станция. Но все мои старания напрасны. Я заметил, что у моего передатчика слабая отдача в антенне, и не понял, в чем дело. Надо найти причину неполадок, земля нас наверняка не слышит...

Идем на высоте 5 700 метров. Наши запасы кислорода быстро убывают. Байдуков, хотя и в кислородной маске, но скоро устает. Напряжения хватит еще на полчаса. Больше нет сил, и самолет погружается в облачную вату. Чтобы проскочить быстрее слой облаков, мы почти пикируем 2 500 метров. Стекла становятся непрозрачными. Но облака не очень густые и обледенение слабое. Байдуков все же беспокоится и, обернувшись, тормозит Валерия. Я вижу, что стекла передней кабины совсем замерзли, как окна трамвая в морозный день. Валерий подает Байдукову нож, и тот, просунув руку в боковое окно кабины, прочищает снаружи во льду небольшую щелку. Оказывается, из мотора выбросило воду, и она, попав на стекла кабины, моментально образовала на них корку.

Мотору совсем не полагается выбрасывать воду, а тем более в Арктике. Поплавок сразу понизился, показывая, что в расширительном бачке мало воды. С помощью насоса добавляем воду в радиатор из резервного бачка. Сейчас 3 150 метров. Я приоткрываю боковое окно и с радостью устанавливаю, что облачный слой кончился и что где-то далеко внизу есть второй рваный слой облаков. Сквозь него ясно вижу темно-коричневые возвышенности земли, местами покрытые снегом.

За следующие три часа полета мы пересекли все острова, расположенные к северу от Канады.

На высоте 3000 метров совсем легко дышать. Голова проясняется, работоспособность возрастает. Георгий Филиппович пытается передать на землю длинную радиограмму. Но в антенне опять малая отдача. Приемники включены, но не слышно ни одной наземной станции. После небольшого отдыха я решил всерьез заняться ремонтом радиостанции. Сначала мы предположили, что в передатчике неладно с лампами. Сменили все лампы. Отдачи опять нет. И только в 19 часов обнаруживаю незаметный при внешнем осмотре обрыв в проводнике, идущем от антенной катушки к радиостанции. Обрыв устранен, и теперь снова в антенне полная мощность. Наверное, на нас в претензии земля — почему мы столько времени молчали?

В 16 часов 15 минут вышли на берег Канады. Ура! Мы уже в Америке. Под нами Пирспойнт — пункт, который я сотни раз просматривал на карте, готовившись к полету.

При очень хорошей погоде, отдыхая на высоте 2700 — 3000 метров, мы дошли до Большого Медвежьего озера. Озерное побережье Канады по виду мало отличается от Земли Бенкса. Равнинная желто-коричневая тундра, испещренная многочисленными озерами, уходила в безбрежную даль. Под самолетом проплывает Большая Медвежья река, бурная и порожистая.

Магнитный компас, начиная от Медвежьего озера, работал удовлетворительно. В компасе штурмана и первого летчика, несмотря на длительное пребывание на большой высоте и в низкой температуре, до сих пор не образовалось пузыря. Я мысленно благодарю завод за тщательную подготовку прибора.

Уточняю градусы и веду прокладку на карте. Временами в просвете облаков под самолетом проглядывают горы. Они угрюмые, серо-стального цвета. На склонах ярко выделяются белые полосы снега. Мы пересекли горы Маккензи. Облачность окончательно сомкнулась, и, казалось, самолет

плыл по огромным застывшим волнам океана. Снова вершины облаков начали подбираться к самолету.

Мы стремимся на запад, туда, где видна голубая полоска неба. На юг свернуть нельзя. Там все занято высокими облаками разгулявшегося циклона.

В 22 часа 20 минут еле переваливаем облака на высоте 5700 метров. Кислород быстро убывает. У меня осталось только 20 атмосфер. Пишу об этом записку Байдукову, который сидит в пилотской кабине. Он неодобрительно покачивает головой.

В 22 часа 35 минут высота 6150 метров. Из мотора выбрасывает воду. Ему много раз подбавляли воды из резервного бачка. Но в 22 часа 50 минут обнаруживаем, что альвейер уже не забирает воду из бачка. Байдуков поднимает шум — «давайте воды!». Я пошел проверить, действительно ли бачок пуст. Отвернул пробку, опускаю линейку. Она суха. Сейчас добавим воды из резинового мешка. Валерий помогает мне его достать. Мешок с самого старта стоит вертикально у заднего сиденья. Более 54 часов мы не переставляли и не перекладывали его — и вот результат: мешок холодный и твердый — вода замерзла. Но где-то внутри слышно бульканье. Финкой режем мешок пополам, и литров пять холодной воды течет в бачок. Байдуков работает альвейером, и мотор на время утоляет свою жажду. Надолго ли? Лед из мешка разбиваем на мелкие кусочки и кладем на вогнутую крышку бачка под мое сиденье. Тает он очень медленно...

* * *

Начинается новый день — 20 июня. Недостаток кислорода сказывается со всевозрастающей силой. Пропускаю прием по радио в 24 часа и два очередных срока передачи. В 0 часов 40 минут у меня и у Валерия кислород почти иссяк. Байдуков знаками требует карту, просит показать местонахождение самолета. Я ползу на четвереньках к первому сиденью, но силы мне изменяют. Тошнота, головная боль, соображаю с трудом. Ложусь беспомощно на масля-

ный бак. У Валерия из носа показалась кровь, но свой кислород он передает Георгию.

По расчету, мы уже достигли побережья. Теперь можно снижаться. В 0 часов 48 минут начинаем пробивать облака вниз. Через 12 минут вздох облегчения: самолет вынырнул из облаков на высоте 4000 метров. Внизу второй слой облаков и в просветах темнеет вода. Теперь путь уже ясен: немного к берегу и вдоль него на юг и юго-восток. Мы — над Тихим океаном.

В 2 часа 10 минут передаю по радио:

«№ 42. Пересекли Скалистые горы, идем над океаном вдоль берега. Все в порядке. Беляков».

Несколько раз передаю: «Сообщите погоду в Сиэтле и Сан-Франциско». Хорошо слышу WVY (Сан-Франциско). Отчетливо принимаю от него несколько радиogramм: «Слышу самолет хорошо. Где вы находитесь?»

В 7 часов 42 минуты еще раз подсчитал горючее. Будем садиться между Сиэтлом и Сан-Франциско. Надо об этом сообщить по радио на землю, чтобы не ждали там, где не надо. Передаю радиogramму: «№ 44. Посадку будем делать утром. Если не хватит бензина до 78 (Сан-Франциско) — сядем на одном из аэродромов между 76 и 78 (т. е. между Сиэтлом и Сан-Франциско). От WVY получили поздравление экипажу. Подпись «Атташе». Сначала не понял. Очевидно, наш военный атташе находится в Сан-Франциско.

Самолет понемногу поднимался вверх. В 8 часов 15 минут уже 4 500 метров. Снаружи минус 20°. В кабине стало холодно — минус 9°. Бензосчетчик в 8 часов 22 минуты показывает 10 742. Если в этой цифре нет ошибки, а она могла быть, так как счетчик имел гарантию в показаниях два процента, то у нас осталось 718 литров, т. е. на семь с половиной часов полета. Посадку будем делать между 16 и 17 часами 20 июня. Плохо, если счетчик действительно дает ошибку: ведь два процента — это 140 литров...

Мы все сильно утомились. Мало сна, сильно не хватает кислорода. Через верхний люк иногда вижу звезды. Чувствую непреодолимое желание лечь, хотя бы прямо на пол, и заснуть...

Утро 20 июня наступило для самолета незаметно. Предрассветные сумерки заходили откуда-то сзади и сбоку и смешивались с бледным сиянием луны. Побережье начало постепенно оживать. Еще ночью морской маяк мигал на горизонте. На наших часах по Гринвичу 12 часов, а по местному времени около 4 часов утра. Облака вверху и внизу. Становится почти светло. В разрыве облаков проглядывают холмы и возвышенности побережья. Слабо мерцают огни населенных пунктов. В глубь берега вдается большой залив. В прихотливых изгибах бухты стараемся разглядеть город Сиэтл. Не удается: до города слишком далеко, более 30 километров. Да и облака опять закрывают землю.

Мигают красные вспышки светового маяка на трассе воздушной линии. Подсчитываю путевую скорость: всего 135 километров в час. Ветер опять не помогает, а наоборот, задерживает. Берег теперь где-то под самолетом, но из-за сплошной облачности береговой черты не видно...

Тем временем в расходном баке бензиномер дошел уже до зеленой отметки. Значит, осталось всего 90 килограммов. Если с таким «запасом» горючего пробивать облачность вниз, продвигаясь на юг, то можно врезаться в какую-нибудь возвышенность. Решаем садиться в Портленде.

В справочнике об американских аэродромах ищу снимки и описание городов Портленда и Ванкувера, расположенных на берегах реки Колумбии. Военный аэродром в Ванкувере по двум огромным мостам через реку легче отыскать. Передаю снимок аэродрома Чкалову и Байдукову. Его признаки настолько характерны, что я совершенно спокоен за посадку. Байдуков выведет самолет по радиомаяку на реку, а затем по двум мостам найдет военный аэродром. На нем, вероятно, больше порядка, чем на гражданском, да и оснащен он намного лучше.

Теперь я свободен и хочу навести порядок в кабине. Следы нашего почти трехдневного пребывания в ней слиш-

ком заметны. Убираю различные вещи и карты. Ненужную мелочь выбрасываю за борт.

Самолет уже вышел из облаков. Под нами окрестности большого города, постройки, фабрики. По улицам ползут стайки автомобилей. Необычно большое их количество сразу же бросается в глаза.

Высота нижнего слоя облаков всего 100 метров. Идет слабый дождь. Дороги и поля мокрые. Все же мосты различаем хорошо. Слева на берегу зеленое поле, ангары и несколько самолетов. Разбираемся в размерах аэродрома и подходах к нему. Американский аэродром явно маловат для нашего самолета — даже самая длинная его полоса всего около 700 метров.

Байдуков полого снижает машину и ведет ее почти у самой земли. Надо приземлиться у края аэродрома, иначе АНТ-25 обязательно прокатится до забора или до ангаров. Садиться же на аэродром «с треском» желания нет.

Наконец прикосновение. Отлично!.. Зажигание выключено, но тяжелый трехлопастный винт продолжает еще вращаться по инерции. В конце пробега Байдуков снова включает зажигание, и мотор послушно работает на малых оборотах.

Замечаю время — 16 часов 20 минут 20 июня 1937 года. Первый в мире беспосадочный перелет СССР — США завершен!

АМЕРИКА И ВОЗВРАЩЕНИЕ ДОМОЙ

День 21 июня начался с разных формальностей, связанных с самолетом. Надо было снять опечатанные барографы и передать их американским спортивным комиссарам. В этот день мы должны были разобрать вещи на самолете, побывать у мэра города Ванкувер, у мэра Портленда, для чего нам надо было переехать через реку Колумбию. Затем была назначена наша встреча с местным гарнизоном.

Поездка в Портленд надолго останется в памяти, Америка — страна автомобилей и прекрасных дорог. Автомо-

билей так много, что приходится буквально расчищать себе путь. Эту миссию выполняли сопровождавшие нас виртуозы своего дела — полисмены-мотоциклисты. Одни с диким завыванием сирен неслись впереди нашей автоколонны, другие сновали вдоль нее, наводя порядок.

В Портленде в Торговой палате был устроен завтрак. Произносились прочувственные речи. Пришлось выступать и нам. Нашим переводчиком опять был товарищ Трояновский. Возвращение на аэродром в Ванкувер надолго останется в нашей памяти и не столько из-за приветствовавших нас людей, сколько из-за одной встречи.

Огромная толпа окружила нас, стремясь прорвать цепь. Вдруг отчетливо слышим совершенно явную русскую речь:

— Да пустите же меня к ним, я ведь вятская!

Смотрим — стоит «американка». Мы попросили пропустить ее к нам.

— Родимые мои, да я же ваша, русская... Двадцать шесть лет здесь живу, но говорить еще не разучилась. Дайте хоть посмотреть на своих земляков! — говорит женщина, бросаясь от Чкалова к Байдукову и ко мне.

У Валерия сегодня вообще радостный день. Он получил от сына, отдохавшего в пионерском лагере «Артек», телеграмму. Игорь, сын Чкалова, не стесняясь расстоянием, приглашал всех нас на пионерский костер:

«Северная Америка. Штат Вашингтон. Город Портленд.
Герою Советского Союза Чкалову.

Дорогой папа! Поздравляю тебя с благополучным окончанием перелета из Москвы в Северную Америку. От пионеров и октябрят лагеря «Артек» передаю горячий привет тебе, дяде Байдукову и дяде Белякову.

30 июня исполняется 12 лет «Артеку». У нас будет большой пионерский костер. Мы все, пионеры и октябрюта, просим тебя, дядю Байдукова, дядю Белякова и маму прилететь к нам на юбилейный костер.

Твой сын Игорь».

Была и другая телеграмма, взволновавшая нас. С успешным завершением перелета нас поздравляла Фетинья Андреевна Смирнова, жена начальника лова рыбозавода на острове Чкалова (о-в Удд).

Невольно мы вспоминаем наш прошлогодний перелет по восточному маршруту, радушную хозяйку, приютившую нас и заботившуюся о нас, пока мы готовились в обратный путь.

Фетинья Андреевна не только поздравляла нас с новым перелетом, но и сообщала, что свое обещание — ликвидировать собственную неграмотность — она выполняет. Этот год и для нее не прошел бесследно. Ф. А. Смирнова переехала в Николаевск. Совет жен ИТР и хозяйственников Амургосрыбтреста помог ей. К «нашей хозяйке» прикрепили двух учительниц — по русскому языку и арифметике. Сейчас Ф. А. Смирнова уже хорошо читает и пишет, втягивается в общественную работу...

* * *

Автомобильный гудок прерывает воспоминания. Экипаж не на острове Удд, а в США. Надо торопиться. Мы много думали над тем, куда деть запасы продовольствия. «Выручили» нас солдаты местного гарнизона. Они попросили оставить им на память какие-нибудь сувениры. Мы раздали им наши банки с консервами.

Уже после, в Нью-Йорке, один американец, узнав об этом, упрекал нас в том, что мы упустили хороший бизнес.

— Можно было разложить все консервы в маленькие пакетики и продавать их как сувениры, скажем, по пятьдесят центов, — советовал он.

Такое «деловое» предложение долго служило для нас предметом веселых шуток. Но американец говорил об этом серьезно.

Здесь уместно, забегаая вперед, вспомнить, что М. М. Громов, перелетевший вслед за нами в США, сел на поле вне аэродрома. Подобная посадка нам казалась малопри-

ятной: сбежавшиеся люди вытопчут посевы, а кто будет платить? Напрасное беспокойство! Оказалось, что фермер огородил участок, где сел самолет, и взимал с посетителей плату: около этой ограды вырос городок — будки с напитком «кока-кола», мороженым и прочей снедью. Фермер вскоре не только окупил все убытки, но и пошел дальше: неоднократно давал интервью репортерам, снимался, выступал по радио, его портреты печатались в газетах. Он стал известным человеком.

И в этом, как в капле воды, вся деловая Америка...

В Окленде, куда мы прибыли после трех с лишним часов полета, нас ждали местные власти и громадная толпа: были фотографы, кинооператоры, репортеры — словом, прием был по всем американским правилам. Аэропорт украшен флагами — нашими и Соединенных Штатов.

Затем поездка из Окленда в Сан-Франциско с полицейским эскортом и сиренами. Сан-Франциско встречает приезжающих двумя огромными висячими мостами через залив — замечательное достижение техники! Вот что из достопримечательного больше всего осталось в памяти от этого южного города Тихоокеанского побережья Соединенных Штатов. И еще — знаменитая тюрьма, где сидел король бандитов Капоне, осужденный за... неуплату подоходного налога.

В Сан-Франциско особенно трогательной была встреча с русскими поселенцами, бежавшими от царского гнета в 1910 — 1912 годах. Большинство из них — рабочие. Широкие русские лица и фигуры. Но по одежде они смахивают уже на американцев. Взрослые говорят по-русски чисто, хотя и в их лексиконе много английских слов.

В общем, мы пробыли здесь недолго и даже не успели как следует осмотреть город: Трояновский торопился в столицу США — Вашингтон.

И вот скорый поезд мчит нас с запада на восток. В среднем он делает 100 километров в час. За ночь проехали самые красивые места — горы Сьерра-Невада. За горами начинается пустыня того же названия. Действительно, поселков мало,

растительность чахлая. Жарко и днем и ночью. Спасает охлаждающая система, устроенная в вагоне. Воздух поступает в купе, проходя над ящиком со льдом, который набирается на крупных станциях. Лед, конечно, искусственный.

В Чикаго поезд стоит шесть часов. На вокзале — огромная толпа, состоящая преимущественно из русских рабочих и работниц. Теперь начинаем понимать: Америка — это французы плюс англичане, плюс негры, плюс еще энное количество национальностей. Надо видеть, как остро переживали и радовались наши прежние земляки успехам молодого социалистического государства. Многие одобрительно хлопали нас по плечу. Много рук тянулось для пожатия. Одна старушка, сильно напоминая мне мою мать, бросилась нас обнимать и целовать. После этого она еще долго спешила за нами, всхлипывая: «Какие же они здоровые, молодые!» И еще чего только не приписывала она нам, соскучившись по родному языку, по стране, которую покинула лет тридцать тому назад.

* * *

Наконец и цель нашего путешествия — Вашингтон. Жарко как в пекле, так как город лежит почти на широте Константинополя. В этом районе берег Атлантического океана по климату похож на климат Батуми. Жарко, влажно и душно. Город утопает в зелени и состоит из правительственных учреждений.

Время наше строго регламентировано, ни одной свободной минуты. Описывать здесь все посещения нет нужды. Но о том, как мы были у Рузвельта, рассказать все же следует.

Белый дом, где работал президент, открыт для доступа всем желающим. Внутри дома и около него много туристов — своих и иностранных — и просто любопытных. У секретаря Рузвельта — большой письменный стол. На нем — две-три книги, письменный прибор и единственный телефон. Непривычно показалось видеть стол, не заставленный телефонами.

Рузвельт — плотный, выше среднего роста человек, с умным энергичным лицом. Он уже второй раз подряд избран президентом. Вероятно, его работоспособность значительно снижена из-за тяжелой болезни, которую он стойчески переносит уже не первый год. Мы застали его сидящим в круглом кресле за светлым столом, заваленным книгами и документами. С нами он был очень приветлив, шутил, поздравлял. Сказал, что полет будет «записан в историю», что он надеется на скорое установление воздушной связи между СССР и США через Арктику.

Наше пребывание в Вашингтоне закончилось приемом в полпредстве, на котором были члены дипломатического корпуса во главе со старшиной корпуса английским послом, министр торговли, министр труда, начальник штаба армии США генерал Крейг, начальник авиационного корпуса армии генерал Вестовер, почти 70 членов конгресса, помощник государственного секретаря, начальник дальневосточного отдела государственного департамента, директор бюро гражданской авиации и многие другие.

На этом наша «дипломатическая работа» в Вашингтоне закончилась, и мы поехали в Нью-Йорк.

Сан-Франциско, Чикаго, Вашингтон подготовили экипаж к Нью-Йорку, и он не ошеломил нас. Пожалуй, только некоторое время спустя мы начали отдавать себе отчет во всей грандиозности этого города-гиганта.

В Нью-Йорке мало садов и зелени, много каменных громад и автомобилей. Мы, как все «нормальные» туристы, забирались на крышу знаменитого 102-этажного дома, ездили по воздушной дороге, но все же как следует города не осмотрели: свободного времени не было у нас в Нью-Йорке.

Симпатии американского народа к советским летчикам особенно ярко проявились во время грандиозного митинга в манеже 71-го полка, на который собралось 15 000 человек.

Еще за несколько часов до начала митинга у билетных касс выстроились огромные очереди людей, желавших выразить свои горячие чувства представителям советской авиации.

«Привет советским летчикам!», «Вперед, к организации регулярных транспортных рейсов!», «Америка приветствует советских пионеров воздухоплавания!» — эти и целый ряд других подобных плакатов украшали огромный манеж, размеры которого позволяют проводить в нем футбольные соревнования.

Трибуны были украшены флагами СССР и США. Оркестр исполнил «Интернационал». Председатель митинга — руководитель Хайденского планетария доктор Кингсбери — свою речь начал на русском языке:

— Добро пожаловать, товарищи! — И затем он объяснил: — Линдберга в СССР приветствовали, как товарища. Мы так же приветствуем вас. Мы вас любим, потому что вы помогли нам лучше узнать Советский Союз. Вы не только победители арктических пространств, но и носители человеческой правды, — закончил председатель митинга.

Представитель мэра Нью-Йорка Фаулер зачитал приветствие в наш адрес:

— Вы — гости нашего города, и я надеюсь, что в следующий раз вы прилетите прямо к нам, в Нью-Йорк, и мы будем встречать вас на аэродроме.

Президент Клуба исследователей Стефансон говорил об огромной научной работе СССР на Севере. Известный летчик Кенион и другие прославленные авиаторы Америки также поздравили нас.

* * *

Как только председатель объявил, что слово имеет Чкалов, кто-то на английском языке запел «Авиамарш». Песню подхватили тысячи голосов.

С большим трудом Чкалову удалось, наконец, начать.

— Советский Союз идет вперед от победы к победе. Я прошу своих американских друзей извинить меня, если мы их опередили на несколько лет, — говорит, волнуясь, Валерий. — Наш полет принадлежит целиком рабочему классу всего мира. Мы, три летчика, вышедшие из рабочего класса,

можем творить и работать только для трудящихся. Мы преодолели все затруднения во время арктического перелета, чтобы передать приветствие американскому народу.

Не меньший успех выпал на долю Байдукова. Георгий сказал:

— Наша страна молода, и жизнь нашей страны похожа на жизнь молодых людей — юношей, девушек, полных энергии и желания непрерывно творить и достигать намеченных целей. Мы развиваем промышленность. Возьмите, например, авиацию. Несколько лет тому назад мы почти не имели авиационной промышленности, а сейчас у нас есть превосходные самолеты, прекрасные моторы и неплохие летчики. Моторы, сделанные из нашей собственной стали и собранные руками наших молодых рабочих, так хороши, что профессор Шмидт смог совершить полет на Северный полюс.

Полет, подобный нашему, не походит на обычную воздушную прогулку. Трудно было преодолеть различные метеорологические препятствия, особенно обледенение самолета. Это требовало с нашей стороны величайшей бдительности и смелости. Но советские летчики так и воспитаны, чтобы всегда бороться до конца и разрешать проблемы, выдвинутые нашим народом. Таких героев, какими являемся мы, в нашей стране может быть сотни и тысячи. Что бы ни говорили против нас те или иные государства и что бы они ни думали о нас, наша решительность в выполнении нашей цели — создать счастливую жизнь во всем мире — нисколько не будет этим поколеблена.

Вы, друзья Советского Союза, примите приветствия нашего народа, приветствия, которые мы вам принесли на красных крыльях нашей стальной птицы.

Затем наступила моя очередь. Я говорил о том, что никогда еще не был так свободен человек, как он свободен теперь в Советском Союзе. А также отметил значение освоения Арктики и дружбы между народами.

— Каждый имеет возможность развивать свои способности в нашей стране, — говорил я. — Разве наш по-

лет из Москвы через Северный полюс в США не может служить наилучшим доказательством всего этого? Мы выполняем поставленную перед нами задачу во имя прогресса, во славу нашей Родины. К тому же наш полет способствует сближению великих народов — американского и советского. Наши страны разделены Тихим и Атлантическим океанами, но мы стремимся установить более близкий путь сообщения. Мы считаем, что это можно осуществить через арктические пространства. Американский ученый Стефансон указал, что Арктика доступна для человека. Мы разделяем эту теорию и осуществляем ее на практике. Советский Союз осуществляет мечту человечества о Великом Северном морском пути. В результате работ по освоению Арктики мы получили возможность совершить наш полет.

Мы весьма счастливы приветствовать всех наших друзей, присутствующих на этом митинге. Со всех концов страны мы получаем приветствия. Да здравствует дружба народов СССР и США! — закончил я свое выступление.

* * *

...Мы возвращаемся на Родину. Народная пословица говорит: «Как ни хорошо в гостях, а дома лучше». И вот мы на пути в Европу. До свидания, Америка, страна, в которую мы проложили воздушный путь и которую... как следует не посмотрели.

— Ничего, ничего, — утешал Чкалов. — Сейчас дела много, домой надо, а туристами сюда всегда успеем приехать.

Туристами нам так и не удалось стать, но мы никогда не забудем горячих проявлений дружбы и симпатий со стороны американского народа к нам, летчикам Страны Советов.

...Покачиваясь на океанских волнах, мы плывем на пароходе «Нормандия». Два дня понадобилось нам на то, чтобы обойти это огромное судно и разобраться, где что расположено и куда ведут входы и выходы.

«Нормандия» — это один из крупнейших пассажирских кораблей мира. Он принадлежит обществу трансатлантического сообщения «Фрэнч Ляйн» и совершает регулярные рейсы между Нью-Йорком и Гавром.

Мы едем в первом классе. Тут свои порядки: вечером нельзя появиться без смокинга или черного костюма. Еще перед отъездом эта тема была предметом жаркого спора среди нашего экипажа. Байдуков решил «бастовать»: для меня, говорит, обычаи капиталистического мира не обязательны, а потому «токсиду» — так там именовали смокинг — покупать не буду!

Валерий, как «чиф-пайлот», ведал у нас «международными вопросами». В споре его тон был высокаторжественный. Егора в конце концов уговорили, и «токсида» наконец была приобретена. Вообще с Егором произошло немало «осложнений» по части внешности. Еще в Нью-Йорке Байдуков наголо постригся. Наш военный атташе долго ахал, уверяя, что в Америке стриженный наголо человек — это сумасшедший или только что выпущенный из тюрьмы.

На пароходе ехала известная кинозвезда артистка Марлен Дитрих. Говорят, что мы ей «испортили поездку»: на этот раз она не была в центре внимания. Не знаю, насколько это верно, но к нам она относилась хорошо и в последний вечер, когда все пассажиры первого класса были в зале, артистка обратилась к каждому из нас за автографом.

Пароход из-за своих огромных размеров почти не чувствовал волн, да и море было довольно спокойное. Лишь во вторую половину пути он стал раскачиваться, медленно накрываясь градусов на 20. Затем он как бы застывал на несколько секунд в наклонном положении, и тогда стулья, кресла и прочие предметы приходили в движение. Впрочем, скоро все подвижные предметы прикрепили к полу специальными приспособлениями.

Капитан парохода, добродушный француз и старый «морской волк», был с нами весьма любезен, показал управление «Нормандии». Нас особенно интересовали приборы и способы навигации в океане. Эта любознательность была

удовлетворена. Я и Байдуков даже попробовали определить высоту солнца морским секстаном.

На пароходе мы опять «столкнулись» со временем. «Нормандия» на своем пути пересекает различные часовые пояса. Поэтому через каждые два часа все пароходные часы переводили на 5 минут вперед. Сначала мы раболепно подражали этой традиции, но вскоре сбились со счета и бросили: верти не верти, решили мы, а пароход и без этого идет в Европу, и Москва приближается к нам с каждой минутой.

В Гавр наш экипаж прибыл около двух часов дня по местному времени.

Мы невольно обратили внимание на то, что гаврский порт победнее нью-йоркского, что автомобилей в городе меньше. Одним словом, мы прибыли в Европу. Прекрасный поезд быстро доставил нас в Париж — один из самых красивых городов в мире, который был нам знаком по прошлому году.

Уже на парижском вокзале нас ожидала триумфальная встреча. Перрон переполнен встречающими. Нас буквально засыпают цветами, на нас насадет туча фотографов и кинооператоров.

Исключительным вниманием мы были окружены и в пути. По дороге из Гавра до Парижа публика буквально не давала нам ни минуты покоя, требуя автографов.

* * *

«Оправившись» от новой встречи, на следующий же день мы посетили Международную выставку и прежде всего, конечно, павильон СССР. О нем уже много писали, и я могу только подтвердить, что он производил замечательное впечатление. Кстати, только в нашем павильоне давались объяснения, а в остальных — нет. Объехали выставку на специальном автопоезде. Исключительное зрелище представляла выставка по вечерам, залитая светом разноцветных огней. Особенно запомнился фейерверк, имитирующий водопад.

Дворец авиации еще не был открыт. Нам показали его по распоряжению министра авиации, и мы были поражены смелостью замысла и блестящим художественным оформлением этого дворца. Что касается экспонатов, то они частично были знакомы нам уже по прошлым выставкам.

Прошло два дня. Общество друзей СССР организовало в огромных залах «Ваграм» встречу Чкалова и его экипажа с трудящимися Парижа, которая вылилась в мощную демонстрацию теплых чувств французского народа к Советскому Союзу.

Уже за час до начала митинга залы были переполнены. Митинг проходил под почетным председательством французского министра авиации Пьера Кот. Представители многочисленных секций Общества друзей СССР преподнесли нам цветы. Наше появление было встречено возгласами: «Да здравствует Советский Союз!», «Советы — повсюду!».

Генеральный секретарь французской организации «Мир и дружба с Советским Союзом» в своей вступительной речи подчеркнул, что наш перелет сейчас же был повторен экипажем летчика М. М. Громова.

— В этом — свидетельство необычайного успеха советской техники, — закончил он свое выступление под аплодисменты собравшихся.

Дружественную речь произнес представитель парламентской комиссии Боссутро. Он летчик, бывал у нас в Союзе, знакомился с нашей авиационной промышленностью.

— Когда мы отправлялись в СССР, — сказал он, — нам многие говорили, что авиации в Союзе нет, что самолеты не летают, моторы есть, но винты не крутятся. Я это опровергаю. Советская авиация существует: самолеты летают, моторы работают, и летчики, как вы видите, делают очень неплохие дела.

Весьма теплую речь произнес оратор от союза офицеров резерва. Но еще большее впечатление произвела речь представителя министерства авиации, навигатора по специальности. Он оценил перелет из Москвы в Соединенные

Штаты через полюс с точки зрения техники. Оценка была произведена мастерски.

Затем выступил Чкалов, он сказал:

— Наш народ, добившийся двадцать лет тому назад своей свободы, идет от победы к победе. Наша страна, наш народ стараются пробежать в кратчайшее время колоссальный путь. Наша советская авиация служит мирному труду и культуре народов. Естественно, что нас, советских летчиков, тянет туда, где еще не ступала нога человека. Полеты в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс очерчивают белое пятно на карте земного шара. Действуя в интересах человечества, в интересах науки, мы не могли не преодолеть те препятствия, которые встречали на своем пути. Нам не страшны преграды. Я передаю всем здесь присутствующим и отсутствующим здесь друзьям Советского Союза глубокую благодарность нашего экипажа за оказанное нам внимание. Да здравствует дружба народов двух великих стран — Франции и Советского Союза!..

* * *

24 июля, в 19 часов 15 минут мы распрощались с Парижем. Побежали километры. С каждым оборотом колес мы приближались к родной Москве, откуда вылетели более месяца тому назад по трассе Москва — Северный полюс — США.

Поезд движется к Москве... Уже замелькали дачные платформы — Баковка, Кунцево, Фили. До Москвы 7 километров. Вот она видна — столица нового мира, наш родной город, сердце любимой Отчизны. Волнение с новой силой охватывает нас.

Москва! Мы всюду видели твой образ, и ты всегда была с нами во время нашего путешествия. Это твое могучее дыхание помогло нам предпринять и завершить наше дело. Это мысль о тебе помогла нам преодолеть злобу стихии, бури, туманы, холод, неизвестность нового пути.

На площади у Белорусского вокзала многотысячный митинг. Сразу же бросается в глаза отличная организованность и порядок. Этого нам ни разу не приходилось наблюдать за границей. В Нью-Йорке один из митингов чуть не окончился давкой. Здесь, в нашей родной Москве, все стройно. Никакой тесноты.

На митинге Чкалов говорил торжественно и громко:

— Здравствуй, родная страна! Здравствуй, родная Москва! Мы очень счастливы и горды тем, что нам первым пришлось проложить новый маршрут, который лежал через Северный полюс в Соединенные Штаты Америки. Мы горды сознанием, что партия и правительство доверили нам такой маршрут. Никакие преграды, никакие морозы, никакие ветры и обледенения самолета не могли остановить нас. Здесь, перед лицом трудящихся города Москвы, мы обещаем в дальнейшем так же прокладывать пути по неизведанным маршрутам, — закончил он под бурные аплодисменты.

...Митинг окончен. Мы ходим с трибун, чтобы на автомобилях ехать прямо в Кремль, где должны встретиться с И. В. Сталиным, его соратниками и авиационными работниками.

Пионеры засыпают нас цветами. Вокруг летают бумажные самолетки. Сверху, с балконов и крыш, падает дождь праздничных листовок. Отовсюду доносятся приветственные крики, звуки оркестров, аплодисменты.

Но мы спешим в Кремль...

ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ ЧКАЛОВА

На родине В. П. Чкалов был встречен всем советским народом с огромной теплотой и любовью. В конце 1937 года в нашей стране происходили выборы в Верховный Совет СССР. Это были первые общенародные выборы на основе Конституции 1936 года.

Все мы трое были выдвинуты кандидатами в депутаты высшего органа власти. Будучи избраны депутатами, мы

вскоре приняли участие в торжественном открытии первой сессии Верховного Совета. Валерий с головой окунулся в работу с избирателями. Он стал получать огромное количество писем со всех уголков Советского Союза, к нему приезжали многочисленные делегации трудящихся со своими вопросами и предложениями.

Вместе с тем Валерий Чкалов не прекращал деятельной работы в авиационной промышленности. Он продолжал испытания первых образцов самолетов — в основном одноместных истребителей. В его замыслах было немало идей и немало надежд в деле существенного укрепления оборонного могущества нашей Родины.

В 1938 году конструкторское бюро Н. Н. Поликарпова с большим напряжением работало над осуществлением чрезвычайно срочного задания правительства — дать стране новый истребитель с мощным звездообразным двигателем воздушного охлаждения. Самолет с маркой И-180 по плану должны были выпустить в первый полет к концу 1938 года.

— Если эксперимент удастся Поликарпову, то это будет самый быстроходный самолет в мире, — говорил Чкалов. — Сталин уже спрашивал у конструктора: «Когда дадите 600?» Поликарпов же обещает скорость только 585. Но я думаю, что выжму все 600, — с уверенностью заключил Валерий...

Время не ждало: шел уже декабрь, а до нового года самолет должен был пройти испытания в воздухе. Особенно много хлопот доставили система выпуска и уборки шасси и система регулировки температуры головок цилиндров.

Передача с соответствующим актом самолета от завода на лётно-испытательную станцию несколько затягивалась. Все немало переволновались. Но вот наконец на 10 декабря оформляется первое задание: руление по аэродрому. Чкалов выполнил его, поделился с «главным» своими впечатлениями. Результаты были не плохими: самолет слушался рулей и тормозов, мощный двигатель работал исправно.

На 12 декабря было назначено испытание И-180 в воздухе. В соответствии с заданием надо сначала произвести короткий «подлет» и в случае благополучных результатов зарулить снова на старт и выполнить полет по кругу.

Получив задание, Чкалов вырулил на старт. Но при рулении он неожиданно обнаружил некоторые неполадки в работе мотора. По этой причине «подлет» в этот день не состоялся и задание было перенесено на 15 декабря. На этот раз без предварительного «подлета». «Главный» счел возможным исключить этот промежуточный этап испытательной работы и сразу начать с полета по кругу в районе аэродрома.

За это время погода резко переменилась. Заметно похолодало, повеяло стужей, хотя снегу на земле было мало.

* * *

15 декабря 1938 года на Центральном аэродроме было оживленно. Стоял зимний морозный день. С утра — минус 25°. А затем взошло солнце, морозная дымка стала рассеиваться. Начались полеты. Чкалов имел задание — набрать высоту 600 метров, сделать около аэродрома полный круг и со второго круга произвести посадку. Ничто не предвещало несчастья.

Валерий безукоризненно произвел взлет, выполнил задание и вышел на посадочный курс. Стал снижаться, сбавив газ. Но до аэродрома было еще далеко. Необходимо было чуть-чуть «подтянуть». И вдруг при даче газа мотор не «забрал»: очевидно, остыл на сильном морозе. Смерть заглянула Валерию в глаза...

Кругом дома и различные строения. Самолет круто идет к земле. Избегая лобового удара в стену дома, Валерий выбирает двор побольше размером...

Удар пришелся в столб и штабель досок, запорошенных снегом. Пилота выбросило из полуразрушенного самолета на груды железного лома. Перестало биться сердце великого летчика нашего времени — Валерия Чкалова.

Гроб с телом В. П. Чкалова был установлен в Колонном зале Дома Союзов. Бесконечным был поток людей, желавших попрощаться с любимым героем. После кремации состоялся многотысячный митинг на Красной площади. По окончании митинга урна с прахом Чкалова была замурована в Кремлевской стене.

...В городе Москве улица Земляной вал, на которой жил Валерий Павлович, давно переименована в улицу Чкалова. Это одна из наиболее оживленных улиц столицы. На доме, где жил Чкалов, установлена мемориальная доска.

Впрочем, улицы Чкалова пролегли через многие города нашей Родины. Мысленно представляю их себе, продолжающих одна другую. Это — нескончаемый торжественный путь благодарной памяти народной. И каких бы замечательных высот ни достигла наша авиация, у истоков ее дерзновенного взлета всегда будет во всей своей мощи и обаянии стоять исполинская фигура Чкалова — бесстрашного испытателя, Колумба межконтинентальных арктических трасс, настоящего советского человека.

ПРИЛОЖЕНИЕ

(статьи и выступления В. П. Чкалова)

СТАЛИН — СИМВОЛ ПОБЕД В АВИАЦИИ

...Вспоминается встреча товарища Сталина с инженером Поликарповым на Центральном аэродроме в Москве 2 мая 1935 г. Тов. Поликарпова представили товарищу Сталину.

— Над чем собираетесь работать? — спросил товарищ Сталин, предварительно осмотрев уже готовые машины конструкции т. Поликарпова.

Конструктор подробно изложил свой план. Выслушав его, товарищ Сталин обратился к нему:

— А вы нам постройте скоростную машину.

И тут же четко и конкретно определил ее скорость и потолок. А прощаясь, наметил срок выполнения этого задания.

Задание было настолько смелым, настолько неожиданным, что многим оно казалось даже неосуществимым. Но такие машины были созданы и успешно летают.

Товарищ Сталин учит наших конструкторов видеть каждую новую проблему не только с узкой, чисто технической точки зрения, а шире.

Товарищ Сталин знает производственную мощь каждого авиационного завода, знает людей, создающих авиацию. Авиационная промышленность была обеспечена всем необходимым. И в короткий срок авиационные заводы стали работать образцово, рабочие и инженерно-технический персонал показали прекрасные примеры стахановского труда.

Товарищ Сталин постоянно интересуется вопросами самолето- и моторостроения. Он принимает живейшее участие во всех без исключения совещаниях, посвященных авиационному строительству. Эти совещания созываются часто по его личной инициативе и носят всегда очень конкретный характер. Например, одно совещание было посвящено фигурному пилотажу. Были созваны лучшие летчики страны — строевые и испытатели, и каждый из них отвечал товарищу Сталину на поставленный им вопрос: нужно ли нам фигурное пилотирование? Выслушав всех, он дал ряд практических советов, наставлений. Все сказанное им было необычайно просто и убедительно. Товарищ Сталин поражает своими исключительно глубокими знаниями авиационных вопросов. Он в совершенстве знаком со сложнейшими отраслями авиационной промышленности и деталями самолета.

Разве при такой поддержке, при такой повседневной заботе со стороны товарища Сталина имеет кто-либо право работать спустя рукава? Нет, тысячу раз нет! Нужно работать еще лучше.

Мы не отстаем, а даже превосходим в самолетостроении капиталистические страны. Нужно их в самом недалеком будущем во что бы то ни стало опередить и опередить навсегда. Для этого у нас есть все возможности.

Мне навсегда запомнились слова товарища Сталина, произнесенные им в Кремле: „Смелость, говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Бесконечно совершенствовать свое умение, обогащаться все новыми и новыми знаниями — вот задача для работников нашей авиационной промышленности и для летчиков нашей страны.

Организованность и большевистские качества людей — вот что лежит в основе наших успехов. Никакой самолет, никакой механизм не сделал бы своего дела, если бы им не управляли выдержанные, дисциплинированные, внутренне напряженные люди, люди хладнокровные, но горячей нату-

ры. Только такое сочетание людей и техники обеспечивает настоящие и прочные победы.

Наш летчик, покоряющий неведомые пространства, устремляющийся ввысь, всегда чувствует, что он не одинок, что за ним вся страна и, в первую очередь, товарищ Сталин.

Слово Сталин в авиации звучит как призыв к победе. Сталина летчики любят крепко, по-особенному, всей душой. И Сталин любит летчиков. Сталин лелеет, бережет их.

* * *

Нельзя не вспомнить несколько фактов заботливого, бережливого отношения Сталина к „самому ценному капиталу» нашей страны — к людям.

...Летчик Алексеев нарушил правила полета и разбил машину. Только величайшая отвага позволила летчику в последние секунды вырвать машину из смертельного для водителя штопора. Дело было на Тушинском аэродроме в присутствии товарищей Сталина, Ворошилова и других членов Политбюро. Нужно было видеть обеспокоенное лицо товарища Сталина. Прошло несколько минут. Живой и невредимый Алексеев был уже перед Сталиным и Ворошиловым.

— Товарищ Народный Комиссар Обороны, — обратился Алексеев к т. Ворошилову, — летчик Алексеев потерпел аварию. По своей вине, — смущенно добавил он.

Тогда великий вождь пожал руку пилоту и крепко прижал его к себе.

Мне кажется, что у этого летчика после этой встречи нет и не будет больше нарушений. Такое отеческое, чуткое отношение заставляет каждого летчика быть образцовым в своей работе.

...Товарищ Сталин осматривал модель одной машины, сконструированной инженером С. Ильюшиным. Когда конструктор закончил объяснения, товарищ Сталин, внимательно слушавший, спросил:

— А как вы обеспечили экипажу возможность покинуть самолет в случае аварии в воздухе?

Тогда С. Ильюшин тут же на модели показал технику выбрасывания с парашютом. Товарищ Сталин заметил, что для человека, находящегося в задней кабине, нужно обеспечить возможность более быстрого выбрасывания и, в частности, предложил расширить нижний люк. В этом штрихе — большая забота о человеке.

...Однажды у летчика Коккинаки в высотном полете отказался работать кислородный прибор. Летчик успел быстро спуститься вниз, не потеряв сознания. Об этом узнал Сталин, и когда Коккинаки обратился за разрешением совершить полет на побитие рекорда, Сталин спросил:

— А у вас в порядке кислородное оборудование?

...2 мая 1935 г. на Центральном аэродроме им. Фрунзе я был представлен товарищу Сталину. Он задал мне ряд вопросов, внимательно выслушивал мои ответы и затем спросил:

— Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

Я ответил, что летаю на опытных, очень ценных машинах, губить которые жалко. Обычно стараешься спасти машину, а вместе с ней и себя.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — сказал Сталин.

Долгое время я ходил под впечатлением сталинских слов. Много дней я обдумывал все сказанное им и сделал для себя ряд практических выводов: стал летать много дисциплинированнее, чем летал раньше, стал в воздухе спокойнее. Меня поразила ясная сила сталинских слов: жизнь летчика дороже машины!

* * *

Мне выпало счастье несколько раз встретиться и разговаривать с товарищем Сталиным. И всегда встречи с ним вызывают у меня целый поток новых мыслей, идей, проектов. Я иногда начинаю мечтать о таких вещах, которые раньше казались неосуществимыми.

Такое восприятие сталинских слов, сталинской заботы, его ласки — не только у меня, а у каждого летчика, у каждого конструктора нашей страны, встречавшегося и когда-либо разговаривавшего со Сталиным. Авиация сроднилась со Сталиным.

Выполняя сложные задания, летчик всегда думает о Сталине. Летчик учится и лелеет мысль быть отличником: он готовит самолет, проверяя все, до последней заклепки; он взлетает, вкладывая все умение, все мастерство; он в полете берет из машины все без остатка; он идет на посадку — гордый, счастливый, что он не уронил звания летчика сталинской авиации.

Когда видишь Сталина в кругу летчиков,— а такие встречи нередки, — испытываешь особенное счастье, особенную гордость. Разве можно себе представить лучшего друга, учителя, отца!..

Если враг посмеет напасть на нашу родину, как жестоко поплатится он в первой же схватке с этим отважным, бесстрашным, сталинским племенем. Мы пойдем в бой с именем Сталина в сердце, и это даст нам безудержную смелость, бесстрашие и решимость, о которые разобьется любой враг.

Сталин наш, и мы безраздельно принадлежим ему!

Мы, советские летчики, клянемся партии, правительству, народам нашей прекрасной родины, что за Сталина мы отдадим себя целиком без остатка!

НАРОД И АВИАЦИЯ

Незадолго до начала империалистической войны в одном из русских журналов была помещена такая карикатура: кусок северного полушария, над ним реют монопланы, бипланы, планеры, дирижабли, а поодаль стоит в лапотках мужичок, ковыряет в носу и чуть-чуть изумляется.

«Ишь, все нации полетели, — гласит подпись под рисунком. — Надоть и мне каким ни на есть пузырем обзаводиться».

Клеветнический характер этого текста для советского читателя совершенно очевиден. Спору нет, царская Россия была отсталой страной, отставая, в частности, и по авиации. Но причем здесь, собственно говоря, народ? Ссылка на мужичка — и не только в карикатурах, но и всюду, во всех случаях жизни — нужна была российской буржуазии для того, чтобы оправдывать собственную дикость, жадность и подлость.

Трусливая российская буржуазия не только не желала летать сама, но и трепетала при одной мысли, что кто-то где-то когда-то может подняться в воздух и начать свободное парение выше ее лабазов и ларей, выше складов и банков, особняков и церквей. Довольно с простого народа, что в грозные дни грохочет на своей колеснице библейский Илья-пророк, — других гроз не надо, упаси боже. Когда же русские авиаторы все же в конце концов появились и начали свои первые полеты, балаганный шут Марков-второй — черносотенец, депутат Государственной думы — четко сформулировал опасения буржуазии, заявив с думской трибуны:

— Раньше чем разрешать полеты обывателям, надо, чтобы полицейские чины научились летать, иначе получится беспорядок!

Так, еще не имея, по сути дела, никакой авиации, бездарные правители уже спешили монополизировать право на авиацию, заранее покорить опасный для царизма воздух и вообще «держат и не пущат», как держали и не пущали до этого на суше и на море.

Нужна была Великая Октябрьская социалистическая революция, чтобы авиация, как и все остальное — заводы и фабрики, дворцы и усадьбы, школы и музеи, искусство и культура, — смогла стать подлинно народной, сделаться не только защитой народа, но и его гордостью, его красой.

Сейчас, когда наша великая Родина стала могущественнейшей воздушной державой, когда основные международные рекорды — а дальность, скорость и высоту полета — держит именно наша советская авиация, почти забы-

ты отдельные замечательные перелеты, вроде перелета по городам Западной Европы или перелета Москва — Пекин. А ведь среди летчиков, уверенно ведших по этому маршруту наши воздушные корабли, были и такие, как В. В. Осипов, до революции бывший обыкновенным пастухом.

Сбылись опасения Маркова-второго. Пастухи и батраки, рабочие-металлисты и рабочие-деревообделочники, грузчики и прокатчики, шахтеры и торфодобытчики, стрелочники и смазчики железнодорожных составов, крестьяне и крестьянские дети, словом, люди труда самых разнообразных профессий, люди, выросшие в народных низах и кровно связанные с этими низами, они, а не барчуки и купчики, овладев сложной авиационной техникой, режут острым крылом послушных машин атмосферу, стратосферу! Отсюда, из низов народных, выходили и выходят герои, смелые и бесстрашные, решительные и стойкие, хладнокровные и в то же время пылкие, пламенеющие энтузиазмом, крылатые люди, покоряющие воздух не просто славы ради, а для народа, в интересах народа, во имя его благополучия, здоровья и счастья...

* * *

При каждом взлете каждый советский летчик — будь то прославленный герой или же молодой учлет — одинаково чувствует за собой могучую поддержку своего великого 170-миллионного народа, своей большевистской партии Ленина — Сталина, своего советского правительства. Мысль о народе, о партии, о коммунизме вдохновляет каждого советского пилота в любом из его полетов.

Как всегда, стремительно вращается винт, он гонит под крылья уплотненный воздух, и воздух держит твою машину. Но есть и другая атмосфера — то атмосфера всеобщей, всемерной поддержки, заботы, сочувствия и внимания.

И как депутату Верховного Совета СССР, и как пилоту, имеющему некоторые достижения, мне то и дело пишут письма мои избиратели, особенно молодые избирате-

ли, желающие посвятить себя делу советской авиации. Что влечет к ней этих молодых людей? Опасности, связанные с летной профессией? Нет, не опасности, ибо в подавляющем большинстве — это отнюдь не искатели приключений. Тогда, быть может, слава, честолюбие? Нет, они не честолюбивы. Что же? Любовь к родной стране, к родному народу, беззаветная готовность отдать себя делу народному, делу партии Ленина — Сталина — вот что влечет их, определяет их мысли и поступки!..

Авиацию наш народ любит горячо и бескорыстно, как самого лучшего друга. Она, авиация, и есть такой друг, готовый защищать свой народ, служить ему, беречь его. С великим энтузиазмом работают наши летчики на севере, на борьбе с малярийным комаром и саранчой, на рыбных путинах и поисках морского зверя, на проводках ледоколов и при спасении погибающих. Прекрасный, благородный, возвышающий человека труд!

Вспомним замечательную челюскинскую эпопею. Не только наша страна, но и весь мир, все передовое и прогрессивное человечество с волнением следило в те дни за перелетом наших неустрашимых летчиков, через безлюдные просторы суровой Арктики устремившихся на помощь экипажу «Челюскина». Именно в те дни и было установлено почетнейшее звание — Герой Советского Союза, — звание, которое утверждало героичность совершаемых подвигов. Имена Леваневского, Молокова, Водопьянова, Ляпидевского, Каманина, Доронина, Слепнева навсегда золотыми буквами вписаны в историю советской и международной авиации.

Проходят полтора-два года, и мир узнает о беспосадочном полете Москва — район Владивостока, полете, трасса которого в основном проходила над неисследованными, неизученными и потому сугубо опасными просторами Арктики. Этот новый успех нашей авиации засвидетельствовал ее дальнейшее развитие и оказался как бы репетицией грандиозных перелетов Москва — Северный полюс — Аме-

рика, а равно — и блистательной экспедиции целой эскадры советских воздушных кораблей на Северный полюс.

С каким напряженным вниманием и горячим сочувствием следил весь наш народ за каждым из этих перелетов! С каким подъемом встречали потом победителей! Сколько было цветов и речей, газетных статей и других откликов!

На маленькой станции, где паровоз брал воду, и в больших залах Кремлевского дворца одинаково искренне и горячо, с восхищением и радостью встречали тех, кто своими перелетами отобразил доблесть и подвиги всего народа. Буран листовок, яркий ливень цветов, какими встречали героев в Москве, лишь в малой степени отражали бушующую радость и восторг ликующего народа.

1938 год также останется в памяти, как год новых международных рекордов и побед Страны Советов в воздухе. Блестящий перелет т. Коккинаки, перелет трех отважных летчиц из Севастополя в Архангельск навсегда сохранятся в анналах авиации как подвиги, совершенные во славу великого народа и его мирного творческого труда и процветания.

* * *

Но жестоко ошибутся — а не так давно в районе озера Хасан уже ошиблись! — господа, воображающие, что наш мирный труд способен ослабить нас, отвести от задач обороны, заставить позабыть о бдительности, о которой неустанно напоминает всем нам Коммунистическая партия. Пусть только попробуют наши враги сунуться туда, куда их не звали, — они испытают на своей шкуре, что такое советская авиация, советские летчики на советских самолетах.

Обсуждение на второй сессии Верховного Совета СССР государственного бюджета показало всему миру, что в вопросе об обороне наших красных рубежей народ наш единоклубен, как и в остальном, что на оборону своей страны он, если только это потребуется, даст средства в три раза больше того, что намечено.

Такова воля народа, и такую волю никому никогда не сломить. Советский воздушный флот силен, как ни один из воздушных флотов мира. Он станет еще мощней, раз того потребуют обстоятельства. За годы двух сталинских пятилеток в стране создана первоклассная авиационная промышленность. Неустанно развиваясь, она станет еще более оснащенной технически, еще крепче и сильнее по своим кадрам мастеров, конструкторов, рационализаторов, стахановцев.

Значит и здесь, в социалистической промышленности, мы, летчики, имеем твердую поддержку.

Да и где нет ее для нас? Припоминаю, как пришлось однажды прокатить на самолете свою односельчанку. Это — Дарья Акимовна Павлова, старушка, которой уже перевалило за семьдесят. Кое-кто пробовал отговаривать ее от полета, указывая на преклонный возраст и старческое сердце. Но Дарья Акимовна только улыбнулась, да так с улыбкой на сияющем лице и переступила порог кабины: уж очень ей хотелось взглянуть «с птичьего полета» на родное село, на окрестные колхозные поля и пашни, по которым немало оттопали ее ноги.

Когда я пошел на посадку, всех очень беспокоило состояние старушки. Но она самостоятельно выбралась из самолета, огляделась и, лукаво мне подмигнув, сказала:

— Ну вот. Теперь можно и в Москву лететь.

Такие-то у нас старушки. Что же сказать просто о людях пожилых, а тем более о молодежи? Летать у нас хотят все, и многие уже летают. Не раз и не два приходилось наблюдать, как тысячи людей собирались издалека, чтобы только посмотреть, как летают советские летчики.

Большая страна,
Родная страна,
От моря до моря легла ты!
Куда ни пойдешь —
Везде молодежь,
И все от рожденья крылаты!

Эти слова нашего поэта, депутата Вас. Лебедева-Кумача придут на память миллионам людей и будут повторены с особой силой сегодня, на празднике советской авиации.

Крылатый народ — могучий, непобедимый народ. На протяжении всей своей истории он знал лишь одну авиацию, которая его радовала и утешала, — авиацию из сказки, фантастическую авиацию с коврами-самолетами, коньками-горбунками, с одной стороны, со злыми Змеями-Горынычами — с другой. Но советская действительность превзошла все мечтания. Не фантастические ковры-самолеты, а могучие стальные птицы бороздят небо нашей необъятной Родины. И все это благодаря правильной политике партии...

ПИСЬМО К МОЛОДЫМ ПИЛОТАМ

Самое прекрасное, что было в моей жизни, богатой интересной работой испытателя, — это встречи с товарищем Сталиным. Пройдут года, но никогда я не забуду первой встречи с любимым вождем на Московском центральном аэродроме 2 мая 1935 г. Товарищ Сталин тогда сказал мне:

— Ваша жизнь дороже нам любой машины.

На всю жизнь запомнились мне эти слова. Они согревали сердце, когда наш самолет пересекал ледяные просторы Арктики. Мы гордимся, что Сталин доверил нам совершить перелет по маршруту, намеченному его рукой.

Незабываемым останется в моей памяти и день, когда, вернувшись из дальнего и трудного перелета, мы увидели на Щелковском аэродроме товарища Сталина, товарища Ворошилова, товарища Орджоникидзе. А потом — теплый, радушный прием в Наркомтяжпроме и через два дня — в Большом кремлевском дворце. На этом приеме товарищ Сталин провозгласил тост за Героев Советского Союза.

— За летчиков малых и больших, — неизвестно, кто малый, кто большой, это будет доказано на деле, — сказал он.

Вот об этих словах мудрого вождя мне и хочется немножко побеседовать с вами, молодыми пилотами, кото-

рые в аэроклубах и в авиационных школах обучаются искусству управлять самолетом.

Вы кончите курс обучения, часть из вас вернется на заводы, в институты, другие вольются в ряды гражданской и военной авиации. Стоя у станка, занимаясь в институте, проходя службу в воздушном флоте, вы в одинаковой мере приносите пользу нашей чудесной стране, работаете на благо и счастье лично свое и счастье народов Советского Союза. Эти понятия неотделимы друг от друга.

Но может настать момент, мои молодые товарищи, когда враг посягнет на это наше счастье. Мы видели, как укреплены наши границы на Дальнем Востоке. Вы можете спокойно работать и учиться, потому что на защите наших границ стоит смелая и сильная Красная Армия, оснащенная первоклассной техникой. А учиться нам надо много и упорно. Вы должны стать такими летчиками, о которых товарищ Сталин на приеме 13 августа сказал:

— Летчик, — это концентрированная воля, характер, умение идти на риск. Но смелость и отвага — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это умение. Смелость говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями и умением.

Вот такими летчиками мы должны быть: решительными, волевыми и опытными, изучившими свое дело до тонкости. Научитесь управлять машиной так, чтобы самолет подчинялся вам в любых, в самых трудных условиях!

Смелость, преданность своей Родине, любимому Сталину — это отличительные качества каждого гражданина советской страны. Ну, а знания приобретаются упорным и долгим трудом. Ведь и я когда-то был летчиком Осоавиахима. Работал над собой много, очень много, можете мне поверить, и вот стал Героем Советского Союза. Звание это почетно и велико. Но каждый из вас, если будет настойчиво работать над собой, сможет заслужить эту высокую награду — называться Героем Советского Союза. От души вам этого желаю, дорогие друзья!

ПРИСЯГА

Слова присяги произносят сегодня многие тысячи молодых людей нашей Родины. Перед лицом трудового народа они клянутся быть честными и преданными воинами Союза Советских Социалистических Республик. Они присягают на верность советскому народу, делу Ленина — Сталина.

Из крепчайшего сплава создала партия Ленина — Сталина Рабоче-Крестьянскую Красную Армию. Каждый боец этой армии готов отдать свою жизнь за Родину, за счастье трудящихся.

Мне вспоминается тот день, когда я, рядовой боец Красной Армии, принимал присягу. Слова ее были и остались для меня непоколебимым законом служения народу. Слова ее навсегда, на всю жизнь вошли в мое сознание. Я помнил их, когда начинал учиться летать, когда испытывал истребители, когда вместе с Георгием Байдуковым и Александром Беляковым совершал полет по Сталинскому маршруту, когда мы прокладывали воздушный путь через Северный полюс в Соединенные Штаты Америки.

Слова присяги — это концентрированное выражение тех глубоких патриотических чувств, которыми полон каждый советский человек. Эти чувства наши люди проявляют всюду и везде — на суше и на море, в воздухе и под землей. Великая любовь к Родине, к советскому народу делает людей героями. Как прекрасны подвиги бойцов и командиров Красной Армии, отмеченных высокими наградами за выполнение особых заданий правительства по обороне страны! Как прекрасен героизм наших пограничников, проявляемый ими на охране советских границ!

Воодушевляемые героическими примерами, наши молодые люди мечтают стать такими, как Герои Советского Союза, которые своей отвагой, мужеством и доблестью показали, что значит верность присяге.

Сила и могущество нашей Родины — в советских людях. У нас есть танки и самолеты, морские корабли и даль-

нобойные орудия, железобетонные крепости и подводный флот. Обильная военная техника есть и в капиталистических странах, но людей, подобных нашим, может, создать только советская система, только социалистическая страна. В руках этих людей военная техника — грозное, несокрушимое оружие.

Почему наша страна стала страной героев? Потому, что у нас к героическим поступкам советских людей относятся не с точки зрения корыстолюбия и материальных выгод, а с точки зрения полезности для трудового человечества.

Товарищ Сталин, характеризуя мужество и героизм завоевателей Северного полюса, сказал, что у нас в стране капиталистический критерий человеческой храбрости похоронен, — у нас смелым поступкам и талантам людей нет цены.

На нашей советской земле люди являются самым ценным капиталом.

Товарищ Сталин призвал нас усвоить новую меру в оценке людей — не по рублям, не по долларам и франкам, а по их подвигам. Талант, отвагу, мужество, героизм нельзя купить ни за какие миллиарды!

Слушая его, я не мог удержаться от нахлынувших на меня чувств любви к нему, той глубокой любви, которую испытывает к товарищу Сталину каждый советский человек. Я поднялся и сказал то, что думают советские люди, сказал, что готов умереть за Сталина.

Иосиф Виссарионович остановил меня, сказав:

— Умереть тяжело, но не так трудно, — я за людей, которые хотят жить; жить как можно дольше, бороться во всех областях, разить врагов и побеждать.

Тогда я от имени всех Героев Советского Союза заявил, что мы будем так драться с врагом, как этого еще не видел мир.

Все Герои Советского Союза, присутствовавшие на приеме, окружили товарища Сталина, и я мысленно повторил красноармейскую присягу. Может быть это были другие слова, но они выражали те же чувства, которые испыты-

вает боец Красной Армии, давая торжественное обещание служить трудовому народу, до последней капли крови защищать с оружием в руках нашу дорогую Родину.

* * *

Для многих тысяч молодых людей нашей страны сегодняшней день останется памятным на всю жизнь, ибо сегодня они дадут клятву с честью носить звание воина Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Можно было бы привести многочисленные и ярчайшие примеры самоотверженности и подлинного героизма бойцов и командиров Красной Армии, которые в борьбе за Союз Советских Социалистических Республик, за дело социализма и братство народов не щадили ни своих сил, ни своей жизни. Советский народ свято чтит память о героях гражданской войны, которые отдали свою жизнь за счастье трудящихся, за братство народов, в борьбе за социализм, против русской белогвардейщины, поддержанной интервенцией четырнадцати буржуазных государств.

Вооруженные первоклассной техникой того времени, враги двигались на советскую страну по земле, воде, воздуху. Это были тяжелые годы невиданной борьбы народа против внутренней и международной контрреволюции, против иностранных захватчиков. И случилось то, что под ударами молодой и слабо вооруженной Красной Армии бежали белогвардейские дивизии, полки японцев, поляков и немцев. Презренная империалистическая сволочь, наемники эксплуататоров, сынки аристократов и капиталистов были разгромлены полками рабочих и крестьян, одетых в красноармейские шинели.

Так было много лет назад.

Но разве наше нынешнее время не богато примерами беззаветного и благородного выполнения торжественного обещания воинами Рабоче-Крестьянской Армии!

На примерах пограничников Котельникова, Семена Лагоды и других героев, с оружием в руках защищавших со-

ветские границы и не пощадивших своей жизни, воспитываются сотни тысяч молодых бойцов Красной Армии. Миллионы юношей мечтают о том, как они на деле докажут свою преданность Родине, Советскому правительству, партии Ленина — Сталина, когда страна призовет их в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Служба в Красной Армии — мечта нашей молодежи. Сколько огорчения и разочарования испытывают юноши, которые по состоянию здоровья не могут быть допущены в ряды Красной Армии! Сколько тысяч молодых людей мечтают поступить в авиационные, артиллерийские, морские, инженерные училища, чтобы стать командирами Красной Армии и сделать это своей пожизненной профессией!

При увольнении в долгосрочный отпуск тысячи бойцов и краснофлотцев подают заявления командирам своих частей и кораблей с просьбой оставить их на сверхсрочную службу в Красной Армии и в Красном Флоте.

В каждом советском человеке на всю жизнь укоренилось сознание того, что «защита отечества есть священный долг каждого гражданина СССР». И каждый советский человек, когда потребует Родина, пойдет в бой против врагов, до конца выполнит торжественное обещание воина рабочей и крестьянской армии...

ЗАЩИТА ОТЕЧЕСТВА — СВЯЩЕННЫЙ ДОЛГ ГРАЖДАНИНА СССР

...Вспоминаю я вечерние часы 25 ноября 1936 г. Кремлевский дворец. Заседает Чрезвычайный VIII Всесоюзный съезд Советов. На трибуну взошел товарищ Сталин. Из уст товарища Сталина депутаты, а с ними весь советский народ слушали незабываемые слова о значении нашей Конституции. И каждый с гордостью думал, что «приятно и радостно иметь свою Конституцию, трактующую о плодах наших побед. Приятно и радостно знать, за что бились наши люди

и как они добились всемирно-исторической победы. Приятно и радостно знать, что кровь, обильно пролитая нашими людьми, не прошла даром, что она дала свои результаты» (Сталин).

Я слушал, как мастерски расправлялся товарищ Сталин с буржуазными критиками проекта нашей Конституции и особенно с теми, которые, уподобившись щедринскому самодуру, замышляют о «закрытии СССР». «Сие от них не зависит», — заявил товарищ Сталин под бурные аплодисменты съезда и всего советского народа.

Народ рукоплескал вождю. Народ знал, что всякой попытке врага «закрыть СССР», нарушить границу будет дан жестокий отпор; народ знал, что на страже неприкосновенности советских границ стоит Рабоче-Крестьянская Красная Армия во главе с любимым наркомом Климентом Ефремовичем Ворошиловым; народ знал, что у советского народа есть что защищать, есть кому защищать, есть чем защищать.

«Земля, ее недра, воды, леса, заводы, фабрики, шахты, рудники, железнодорожный, водный и воздушный транспорт, банки, средства связи, организованные государством крупные сельскохозяйственные предприятия (совхозы, машинно-тракторные станции и т. п.), а также коммунальные предприятия и основной жилищный фонд в городах и промышленных пунктах являются государственной собственностью, то есть, всенародным достоянием» (Статья 6).

Советская страна создала новую, социалистическую промышленность, которая оставила далеко за собой жалкий довоенный уровень царской России. По размерам своей промышленной продукции СССР занял первое место в Европе и второе в мире.

А чем была наша страна в дореволюционное время? Ленин писал о ней, что она была «невероятно, невиданно отсталой страной». Тяжелая промышленность отставала больше других отраслей. Ко всему этому надо добавить, что в крупнейших отраслях промышленности основными хозяевами были иностранные капиталисты. Иностранная бур-

жуазия ежегодно выкачивала из царской России не менее 200 млн. золотых рублей в виде прибылей с капитала, вложенного в предприятия и банки.

Промышленная продукция увеличилась у нас против довоенного уровня больше чем в 8 раз. При этом чрезвычайно важно, что этого увеличения добился Советский Союз за последние 11 лет, потому что довоенный уровень был нами достигнут лишь к 1926 г.

Новые заводы, построенные или полностью реконструированные при советской власти, дают три четверти всей продукции Советского Союза.

Непрерывно растет материальное благосостояние трудящихся масс.

Еще в 1931 г. в СССР была окончательно ликвидирована безработица. У нас нет безработных, нет безработицы. А в это время в Соединенных Штатах Америки — 9 — 10 млн. безработных, в Германии — больше 3 млн. безработных, в Англии — 2 млн. безработных. В СССР самый короткий рабочий день. С каждым годом растет общий фонд заработной платы, как и число занятых в промышленности рабочих.

Всемирно-исторической победой диктатуры рабочего класса в СССР является социалистическая перестройка сельского хозяйства.

Миллионы крестьянских дворов объединены в колхозы. Колхозы вооружены передовой машинной техникой.

До войны сельское хозяйство производило 4 — 5 миллиардов пудов зерна. Урожай этого года даст около 7 миллиардов пудов зерна.

Колхозный уклад деревенской жизни навсегда покончил с нищетой и голодом. Наша деревня живет счастливой, зажиточной жизнью.

Если к этому добавить цифры о нашем культурном росте, о народном доходе, то картина общего выражения хозяйственного роста Советского Союза будет достаточно ярка.

В старой царской России 9/10 всего населения получало примерно 1/10 всего народного дохода; одна десятая

часть населения — богачи, капиталисты и помещики — за-
гребала 9/10 народного дохода.

Теперь весь народный доход — 99 процентов его —
идет в руки трудящихся СССР, и только одна сотая часть до-
ходов падает на единоличников и некооперированных кус-
тарей.

* * *

Победа социализма во всем народном хозяйстве, изо-
дня в день растущая мощь нашего государства, рост ма-
териального и культурного благосостояния широких масс,
расцвет творческих способностей советского народа — вот
наше социалистическое сегодня.

На чем основаны всемирно-исторические победы стра-
ны социализма? «Они основаны, прежде всего, на правиль-
ной политике партии большевиков, руководящей всем со-
циалистическим строительством. Во всех успехах социа-
лизма, во всех наших победах мы видим всепобеждающую
силу ленинизма. Мы победили верностью ленинизму, этому
учил и учит нас товарищ Сталин» (Молотов).

А капиталистический мир? Там безработица миллио-
нов, нищета, разорение крестьянских масс, сотни тысяч лю-
дей доведены до голодной смерти и самоубийств.

Я был в американских городах. Я видел рядом с небо-
скребами кварталы нищеты. Холодеешь от ужаса при виде
этих человеческих страданий.

А что творится в фашистских странах? В Германии, по
данным официального статистического двухнедельника,
около 11 млн. нищих («Правда», 22 сентября 1937 г.) Ведь
это чуть ли не 17 процентов всего населения «третьей им-
перии»!

Нет дня, чтобы даже в фашистской печати не промельк-
нули сведения о самоубийствах на почве голода.

Германский рабочий почти забыл вкус масла, мяса и
жиров.

Резко снизилась заработная плата рабочих. К этому надо добавить чудовищные вычеты из зарплаты. Пособия по болезни не выдаются. Рабочие выходят больными на работу.

В детях воспитывают «бережливость». Отложенный кусочек сахара, собранные желуди или шишки — все «на пользу государству», все это — «лишняя пушка для армии».

По голодному хлебному закону в Германии все производители хлеба обязаны сдать весь сбор урожая. Крестьянину оставляется лишь мизерное количество зерна, необходимое для его скудного пропитания и на семена. За нарушение этого закона установлены, тяжелые кары — тюремное заключение, каторжные работы и денежные штрафы до 100 000 марок.

Вследствие тяжелых условий жизни и отсутствия медицинской помощи в Италии ежегодно рождаются 40 000 мертвых детей, 20 000 детей умирают в первые 5 дней после рождения. На первом месяце жизни умирает 20 процентов новорожденных («Правда», 6 сентября 1937 г.).

Таковы капиталистические будни. Обнищание, безработица, голод и нищета миллионов — вот характерные черты капиталистического сегодня.

Такие же страдания, такую же участь готовили нам троцкистские и бухаринские бандиты. Это они хотели превратить нашу социалистическую Родину в фашистскую колонию.

У советского народа никто и никогда не отберет завоеванного. Он защитит себя, ибо у него есть что защищать, есть кому защищать и есть чем защищать.

«Защита отечества есть священный долг каждого гражданина СССР». Эти слова Сталинской Конституции свято чтит советский народ, беспредельно заботясь о своей Красной Армии, о росте ее силы и могущества.

«Наша Армия, — сказал товарищ Ворошилов, — существует не для нападения, но только до момента нападения врагов на нашу Родину. Она будет самой нападающей из всех когда-либо нападавших армий, если враг ее понудит к этому» («Правда», 17 сентября 1936 г.).

Народное хозяйство в нашей стране гигантски выросло. Вместе с ним росли средства обороны.

Средствами обороны владеют миллионы граждан нашей Родины, миллионы патриотов нашей страны. Такая страна непобедима. Непобедима и армия такой страны, ибо, помимо первоклассной боевой техники, которой она оснащена, ее сила в громадных резервах, которые она черпает в стране, в миллионах выращенных и воспитанных партией Ленина — Сталина новых людей, мужественных, смелых и решительных, сплоченных беспредельной верой в торжество коммунизма, верой в правоту дела Ленина — Сталина. Эти новые люди работают на фабриках и заводах, в колхозах и станицах. Это стахановцы шахт и рудников, это трактористы и комбайнеры, это партийные и непартийные большевики.

Сила нашей страны в моральном и политическом единстве всего советского народа. Советский народ знает, за что он будет драться, если его к этому принудят поджигатели войны.

Сила Красной Армии в том, что «она представляет собой самый народ, выражает его волю, его чаяния, его надежды, его упорную борьбу за новые социалистические достижения, за мир во всем мире» (Ворошилов).

Легендарные бои под Перекопом, штурмовые ночи Волочаевска, оборона Царицына останутся в веках, как лучшие памятники революционного героизма. Славные революционные традиции гражданской войны живы в буднях Красной Армии. Они — в блестящих достижениях советской авиации; в героических подвигах советских пограничников; в работе наших танкистов, делающих сложнейшие марши; в героической работе наших славных моряков и подводников, выполняющих ответственные учебные задания; в смелости и отваге наших пехотинцев, артиллеристов, саперов, связистов, в тысячах больших и малых дел повседневной красноармейской жизни.

Раненный в бою с японо-манчжурами боец Василий Баранов, истекая кровью, продолжал мужественно защищать границы своей Родины. Обессиленный, он был схвачен налетчиками и унесен на вражескую территорию. Его пытали, но Баранов не проронил ни одного слова. Он погиб, как герой, как верный сын своей Родины.

Разве это не священные традиции революции!

Красноармеец Иван Трунов один против пятнадцати вооруженных бандитов — нарушителей границ вступил в бой. Помощь отважному бойцу подоспела тогда, когда отважный Иван Трунов расстреливал последние патроны.

Разве это не священные традиции революции!

Жизнь Красной Армии, как и всей нашей страны, полна героизма, мужества и отваги.

Сколько прекрасных образцов выносливости, смелости, самоотверженности и мужества показывают ежедневно краснофлотцы наших морских флотов! Сколько таких же примеров бесстрашия у моих товарищей по оружию — сталинских летчиков!

Сегодня на вершинах Памира, завтра над ледяными просторами Арктики, над пустынями, в стратосфере — всюду наши гордые соколы показывают чудеса героизма и храбрости.

Я повторю слова поэта:

Для геройства не сыщешь предела,
У отваги не видно границ, —
Нет преграды умелым и смелым
Вожакам наших сталинских птиц...

(Лебедев-Кумач)

А как наша молодежь любит Красную Армию, как она с нетерпением ждет призыва в ряды защитников своей Родины!

Проводы в Красную Армию превращаются в нашей стране в народные торжества, в народный праздник.

Многочисленны случаи, когда призывники и их семьи отказываются от своих льгот. Жена призывника Федора Ты-

щука из колхоза имени Буденного (Смоленская область), узнав, что ее мужу дана льгота, прислала ярцевской призывной комиссии заявление, в котором пишет: «Мы в льготе не нуждаемся, я обеспечена. Мы с мужем столько заработали, что продуктов хватит на два года. Пусть Федор послужит во славу нашей Родины».

В старое время, рассказывают мои односельчане, призывники изощрялись в увечьях лишь бы не пойти в солдаты. Страх перед военной службой был понятен. Солдата в армии ожидали унижения, издевательства, побои, ругань, зуботычины.

Наши старики помнят призывы царских времен. Новобранцы топили свое горе в разгуле и буйстве, а их семьи плакали. В эти дни плакала Россия. Все, очевидно, помнят картину русского художника Репина «Проводы новобранца», где мать плачет на груди у сына призывника. Как это не похоже на наши дни!

Маршал Советского Союза С. М. Буденный рассказывает о горькой жизни в царской армии («Комсомольская правда», 11 сентября 1935 г.).

«С радостью и любовью, — пишет он, — смотрю я на нашу веселую молодежь, надевающую на себя красноармейскую форму. Иногда даже завидую ей — вот бы мне сейчас молодым Семеном Буденным прийти на призывной пункт... Теперь это счастливый день. А прежде? Прежде, в пору моей юности, призыв в армию был большим горем... Армия калечила людей, их тела и души. И особенно тяжело приходилось именно молодым солдатам, новобранцам...»

Как непохоже это на нашу быль! Сейчас отцы и матери в напутственных словах своим сыновьям дают один наказ: быть достойными защитниками своей Родины, счастливой страны социализма.

Даже в народных песнях по-новому воспеты новобранцы. Песни дышат беспредельной любовью к Родине и полны ненависти к врагу:

«...И не плакала старуха —
Мать его родная,

Добрим словом наставляла,
Сына провожая:
«Исполняй, сынок, прилежно
Службу боевую,
Не позорь меня, старуху,
Мать свою родную.
Не давай, сынок, пощады
Ворогу лихому.
Командиром на побывку
Приезжай до дому».

*(Записано на Украине
в Харьковской области.
«Правда», 9 сентября 1937 г.)*

Советский народ любит свою Красную Армию.

Эта любовь сказывается во всем. Она сказывается в эшелонах яблок, посылаемых колхозниками Алма-Аты в подарок бойцам ОКДВА и морякам Тихоокеанского флота. Она сказывается в узорчатом полотенце, посланном «храброму воину-дальневосточнику» колхозницей Марусей Фирсовой.

Она сказывается в перчатках, присланных в подарок ОКДВА работницами ленинградской фабрики «Красная заря».

Она сказывается в огромной помощи, оказываемой ей колхозниками пограничных районов.

Красная Армия окружена любовью трудящихся Советского Союза. Они знают, что Рабоче-Крестьянская Красная Армия — могучий оплот их мирного труда, верный страж завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции.

«Нигде в мире, — говорит товарищ Сталин, — нет таких любовных и заботливых отношений со стороны народа к армии, как у нас. У нас армию любят, ее уважают, о ней заботятся. Почему? Потому что впервые в мире рабочие и крестьяне создали свою собственную армию, которая служит не господам, а бывшим рабам, ныне освобожденным рабочим и крестьянам. Вот где источник силы нашей Красной Армии».

Но народы нашей страны помнят и слова товарища Сталина о капиталистическом окружении.

«Капиталистическое окружение, — сказал он, — это не пустая фраза, это очень реальное и неприятное явление. Капиталистическое окружение — это значит, что имеется одна страна, Советский Союз, которая установила у себя социалистические порядки и имеется, кроме того, много стран — буржуазные страны, которые продолжают вести капиталистический образ жизни и которые окружают Советский Союз, выжидая случая для того, чтобы напасть на него, разбить его или, во всяком случае, — подорвать его мощь и ослабить его».

Все они точат оружие против Страны Советов, хотят разгромить нашу страну, наши богатства, в которых заложен труд миллионов людей; они хотят превратить нас — свободных людей — в рабов; они хотят отнять у нас наше настоящее и будущее, вернуть прошлую жизнь угнетения и порабощения.

Германия и Япония, важнейшие очаги войны, готовятся к новой империалистической войне. Фашисты приводят в боевую готовность всю экономику страны. Вместо хлеба, мяса и жиров народу брошены лозунги войны. «Пушки вместо масла» — таков лозунг германского фашизма.

Все поставлено на службу военным авантюристам. В гитлеровском школьном учебнике даны такие арифметические задачи: «Наша эскадрилья в составе 27 самолетов сбрасывает над неприятельским городом зажигательные бомбы. Каждый самолет имеет 500 бомб, весом по 1,5 кг. Спрашивается: каков общий вес бомб?» Таким путем пытаются милитаризмом пронизать школьные занятия.

«Грядущая война, — пишет германская военная газета, — будет более кровавой и более уничтожающей, чем все прежние войны: будут убивать и разрушать не во имя победы и в пределах необходимости, не для того, чтобы сломить

сопротивление противника, — будут уничтожать для того, чтобы уничтожить...»

Германские «юнкеры» и «хейнкели», итальянские «капрони» и японские бомбардировщики сжигают и разрушают беззащитные города и села Испании и Китая, расстреливают из пулеметов лишенных крова женщин и детей.

«Уничтожать» — этому подчинено все. Фашисты организуют шпионаж, диверсии, политические убийства, используя в качестве их организаторов самые мерзкие отбросы человеческого общества.

Для подрыва мощи Советского Союза, для подготовки его поражения на случай войны они вербовали и вербуют своих агентов из лагеря троцкистских и бухаринских реставраторов капитализма, этих убийц и предателей, торговцев оптом и в розницу своей родиной, наймитов иностранных фашистских разведок.

Советский народ полон жгучей ненависти к врагам народа, к изменникам, предателям, ко всем тем, кто покушался и покушается на его счастье, на его прекрасную, зажиточную жизнь.

Советский Союз — единственная страна в мире, где народ — кузнец своего счастья. Это счастье дала ему Коммунистическая партия.

За счастье своей Родины весь советский народ встанет стальной, несокрушимой стеной.

НА СТРАЖЕ ИНТЕРЕСОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РОДИНЫ

В незабываемый день 12 декабря 1937 г. я был избран депутатом Верховного Совета Союза. Выборы показали могущество и силу блока коммунистов с беспартийными и еще более убедили всех, что страна в которой так силен и высок политический подъем и глубока вера в правоту своих социалистических идей, — такая страна непобедима.

Меня избрали в Совет Национальностей. Мои избиратели — это трудящиеся Горьковской области и Чувашской автономной республики. Я представляю в Верховном Совете интересы 2750 тысяч советских избирателей. Каждый из нас, депутатов, прекрасно знает, что означает оказанное ему доверие. Это возлагает на него новые обязанности и большую ответственность.

Мои избиратели, горьковчане и чувашаи, проживают на расстоянии 400 — 600 и даже 800 километров от Москвы, где постоянно нахожусь и работаю я. Но у нас в Советском Союзе расстояния не являются каким-либо препятствием. Люди советской страны вообще не боятся ни расстояний, ни трудностей. Это было блестяще продемонстрировано в прошлом году во время нашего перелета из Москвы через Северный полюс в Америку. Это лишний раз подтвердили последовавшие затем перелеты: в Соединенные Штаты Америки Героев Советского Союза Громова, Юмашева и Данилина; Коккинаки на Дальний Восток и перелет героических женщин на самолете «Родина».

Повторяю, расстояние нас никогда не страшит. Я связан со своими избирателями, их повседневными запросами сотнями и тысячами нитей. Я часто езжу в свой избирательный округ, беседую со своими избирателями по телефону, веду с ними самую оживленную переписку, встречаюсь с ними в Москве, когда они приезжают в столицу по разным делам. Большие пролетарские праздники я провожу там же, в своем округе, среди своих избирателей. Я хорошо знаю жизнь и условия работы многих расположенных на территории моего округа предприятий и культурных учреждений. Их трудности и неполадки, которые нельзя преодолеть местными силами, я стремлюсь ликвидировать при помощи советских органов в центре.

Я получаю сотни писем от своих избирателей. К этим письмам я стараюсь проявить самое бережное отношение, внимательно прочитываю их, навожу необходимые справки, беседую с руководителями соответствующих учрежде-

ний и аккуратным образом отвечаю авторам писем о результатах.

Недавно я получил письмо от одного своего избирателя Арефьева. Он работает в советском учреждении; находится в хороших условиях, но ему хотелось бы еще больше быть полезным стране. Тов. Арефьев просит помочь ему поехать на зимовку в Арктику либо на работу на Дальний Восток, где нужда в людях у нас огромная. Я помог Арефьеву в его просьбе.

Избиратель т. Воробьев жаловался мне: он сильно болен и не получает необходимой медицинской помощи. По моему письму т. Воробьеву, живущему в отдаленном районе Горьковской области, был послан самолет с врачом-невропатологом, был поставлен диагноз болезни т. Воробьева и приняты меры к отправке его на лечение в физико-терапевтический институт.

Из колхозов, с заводов мне шлют письма молодые избиратели. Они воодушевлены патриотическим чувством, желают помочь стране в ее оборонных мероприятиях, ждут того времени, когда их призовут в ряды Красной армии. Молодые люди просят своего депутата помочь им поступить в летную школу. Пишут о школах, о больницах, сообщают о культурном и материальном росте своих селений, обращаются за советом, сообщают о самородках-талантах и т. д.

Из деревни Беседа, Чкаловского района, я получил письмо от своих избирателей-колхозников. Они пишут, что вблизи деревни обнаружена нефть. Народ любит свою Родину и кровно заинтересован в развитии ее производительных сил.

В разрешении всех этих вопросов я, как депутат, принимаю деятельное участие.

* * *

Советские депутаты совсем непохожи на депутатов капиталистических стран, как это отмечал в своей речи перед избирателями товарищ Сталин. Там «пока идут выборы, де-

путаты заигрывают с избирателями, лебезят перед ними, клянутся в верности, дают кучу всяких обещаний. Выходит, что зависимость депутатов от избирателей полная.

Как только выборы состоялись и кандидаты превратились в депутатов, — отношения меняются в корне. Вместо зависимости депутатов от избирателей получается полная их независимость. На протяжении 4 или 5 лет, т. е. вплоть до новых выборов, депутат чувствует себя совершенно свободным, независимым от народа, от своих избирателей.

Он может перейти из одного лагеря в другой, он может свернуть с правильной дороги на неправильную, он может даже запутаться в некоторых махинациях не совсем потребного характера, он может кувыркаться как ему угодно, — он независим».

У нас ничего подобного быть не может. Депутат всегда помнит, что он посланник народа и живет только интересами народа. В этом сознании есть величайшая радость и гордость. Вот почему имя депутата окружено в советской стране почетом и уважением; вот почему весь советский народ и его избранные в верховный орган управления страны в единомысленном патриотическом подъеме твердо и неуклонно строят свою счастливую социалистическую жизнь, осуществляя план, начертанный гениальными вождями Лениным и Сталиным.

О СЧАСТЬЕ

(выступление перед земляками)

В Америке и в Европе, даже и у нас в стране находятся люди, которые пытаются объяснить успех наших перелетов простым счастьем, а меня считают просто счастливым человеком. Вроде как будто счастье написано у меня на роду.

Нужно ли доказывать, что это сущая ерунда. Здесь, на собрании, присутствует человек, который крестил меня. Он рассказывает, что все обстояло в порядке вещей: родился

я «без сорочки», как все простые смертные. Крестили меня в ледяной воде. После такого омовения я должен был бы умереть. Но организм оказался крепким, — весил я, как говорит крестный, фунтов тринадцать!

Детство мое, бурное и озорное, вы знаете. Хороводил ребятами, шалил. Словом, был обычным ребенком, может немного смелее других. Жизни учился у рабочих-водников. К ним юношей пришел работать, среди них прошел первоначальный университет. А потом летная школа. Пока, как видите, все обходилось без так называемого счастья.

Летаю пятнадцать лет. И говорят, что летаю неплохо. Мной освоены некоторые новые фигуры высшего пилотажа. Мной разработана и доказана боевая сила бреющих полетов, которые сейчас получили общее признание. Партия и правительство доверили мне испытание новых самолетов. Мое заключение о машине считается достаточно авторитетным.

И опять здесь нет никакого счастья! Наоборот, было много трудностей, тяжелых дней и минут.

Были и такие, которые вставляли палки в колесницу могучего роста советской непобедимой авиации.

Преимущество бреющих полетов многие отрицали. Я упорно доказывал свою правоту. И жизнь, практика помогли мне. Некоторые испытанные мной и признанные отличными самолеты браковались, не ставились на серийное производство. Я месяцами, годами разоблачал таких «теоретиков», и испытанные мной самолеты шли в производство, а теперь достойно несут свою боевую службу. Много и других трудностей было на пути. И сам я делал ошибки. Но ни разу у меня не возникала мысль — бросить дело и уйти. Где я был неправ — исправлялся. Тогда же, когда чувствовал правоту своего дела, настойчиво, упорно добивался своего, ибо интересы Родины, партии всегда для меня были превыше личных удобств...

Трудно передать словами те чувства, которые мы испытываем, когда наши товарищи завоевывают новые мировые рекорды. Не чувство зависти, незнакомое советскому лет-

чику, а чувство гордости за успехи своих товарищей наполняет нас. И как не радоваться последнему изумительному полету летчика-испытателя Коккинаки? Он сразу установил три мировых рекорда. А кто он? Сын грузчика, в прошлом сам грузчик. Он сын народа.

Народ, партия, советская власть воспитывают героев. Среди нас находится молодой учлет Женя Павлов. И из него, может быть, будет герой, потому что он предан Родине, искренно любит свою страну, Сталина, не пожалеет и жизни, если этого от него потребуют партия и правительство. Я знаю, своей работой вы докажете, что в Василеве не один, а десятки героев. В каждом колхозе, на каждом заводе у нас есть такие люди, которые могут стать героями!

Переименование поселка — высшая честь, которую вы оказываете мне. Ваше доверие я оправдаю. Здесь, перед вами, земляками, я клянусь, что проложу со своими товарищами еще не один сталинский маршрут. Если потребуется, я буду первым летчиком, который врежется во вражеские эскадрильи, и буду громить их, не щадя сил и жизни...

Товарищи земляки, ни своей работой, ни своим поведением я не позволю оскорбить вашего доверия. Всю свою жизнь до последней капли крови я посвящаю Родине... Всю свою жизнь до последнего вдоха отдам делу социализма. ...Вот в этом и есть мое счастье.

МОЯ ЖИЗНЬ ПРИНАДЛЕЖИТ РОДИНЕ

Этим летом, возвратясь из полета Москва — Северный полюс — США, я проводил свой отдых на крутом живописном берегу в верховье Волги, на моей родине — в селе Василеве. Потом на пассажирском пароходе «Михаил Калинин» я совершил прогулку вниз по Волге. На этом пароходе (раньше он назывался «Баян») 18 лет тому назад я работал кочегаром. Знакомые места вновь расстились передо мной.

На Волге прошло мое детство. О селе Василеве в старом энциклопедическом словаре говорится так: «Жителей обоего пола 625, дворов 130, 4 церкви, 2 часовни, школа, 20 лавок, 4 трактира». Теперь Василево, конечно, не похоже на прежнее.

В этой слободе жили раньше водоливы, капитаны, котельщики, матросы. Поодаль от слободы, в старинном Городце с его высокой монастырской колокольней, которую старые лоцманы прозвали «Никола неотвязный» (ее было издалека видно) обитали купцы-пароходники Лапшины и Облаевы. Зимой слобода оживала. В затон вставляли на ремонт землечерпалки и белотрубные пароходы речного надзора. К апрелю ремонт заканчивался, капитаны пробовали гудки. У каждой трубы был свой тон. Наступал день, когда над Василевом поднимался разноголосый хор гудков. Василевцы тогда говорили:

— Загудели... Скоро Волга тронется.

В этом затоне мой отец работал котельщиком. Домик наш стоял на высоком обрыве. Кругом, куда ни взглянешь, — поемные луга, отмели, беляны да плоты.

Старшему брату в 1904 году — в год моего рождения — было пять лет. Он хорошо помнит разговоры соседей, приходивших поздравлять нашу семью с новорожденным. Отец стоял гордый и молчаливый. Он не любил много говорить и на приветствия друзей отвечал скупю:

— Крепкий сын будет...

Я помню себя здоровым, задорным мальцом в старом отцовском пиджаке и в отцовских валенках. Лицо мое и руки обычно были покрыты густым слоем копоти.

Жили мы плохо, но я всегда был весел и жизнерадостен. После смерти матери моим воспитанием занялась старшая сестра Анна. Семи лет я поступил в сельскую школу. Учился прилежно...

Я очень обрадовался, когда отец повел меня на работу. Вместе со мной работали и другие ребята. Я был первым среди них. Никто не мог так быстро, как я, переплыть Волгу, так поднырнуть под илоты или уцепиться за руль идущей пол-

ным ходом баржи. Легкие у меня были такие здоровые, что я, ныряя под плот, успевал отсчитывать до сорока бревен...

Летом вместе с приятелями я уезжал рыбачить на лодках, зимой катался на лыжах и санках. К 12 годам я был уже сильным и храбрым подростком. Работа в затоне закалила меня. Каждый день по 10 — 12 часов я поднимал и опускал тяжелый молот.

* * *

В 1917 году мне было всего четырнадцать лет. Я только что окончил сельскую школу. Трудно мне было разбираться в жизни. Но нашлись товарищи, от которых узнал я о партии большевиков, о Красной Армии, о гражданской войне.

Вскоре я переменял свою профессию молотобойца и ушел работать кочегаром на пассажирский пароход «Баян».

В девятнадцатом году в Нижнем Новгороде, ныне Горьком, я впервые увидел гидросамолет. Мои детские мечты совершить что-нибудь необычное приняли новое направление: я стал мечтать о том, как бы самому научиться летать. Поводом к тому послужили рассказы об авиации одного моего друга, односельчанина — авиационного механика. Я расстался с пароходом «Баян» и пошел добровольцем в Красную Армию. Работая слесарем по ремонту самолетов в Канавинском авиационном парке, я узнал, что такое «мораны», «вуазены», «фарманы». Эти аэропланы казались мне чудом техники.

Целый год я работал в парке сборщиком самолетов и день, и ночь мечтал о полетах. Однако никто не собирался учить меня летать, — всем было не до меня. Молодую республику со всех сторон окружали тогда враги. Наши летчики летали на устаревших, продырявленных самолетах. Белогвардейцы же — на новеньких английских. И все же наши голодные герои побеждали сытых, прекрасно вооруженных белогвардейцев.

Помню, с какой завистью провожал я в воздух десятки раз чиненные самолеты, с каким усердием изучал я машины, как боготворил я летчиков, бравших иногда меня в полет. После каждого такого полета я приходил к заведующему производством нашего парка и упрашивал:

— Товарищ начальник, хочу быть летчиком!

Мне хотелось летать вместе с нашими летчиками, хотелось сразиться с врагами в воздухе... Тогда я начал много читать, беседовать со знакомыми летчиками и авиационными мотористами, — так постепенно я готовился к школе.

И вот, наконец, в 1921 году командование авиапарка удовлетворило мою просьбу и направило меня в Егорьевск в авиационную школу. Мы ее называли очень смешно: «терка», что обозначало «теоретическая школа». Это была первая советская школа летчиков, куда с фронтов, в серых потертых шинелях и рваных башмаках, приходили рабочие, чтобы поскорее научиться летать и снова вернуться на фронт.

Теоретическую школу я окончил в полтора года, и меня направили в практическую, которую я также окончил с хорошей аттестацией. Тогда меня зачислили слушателем Московской школы высшего пилотажа. Я окончил и ее с высокой оценкой, после чего меня направили в высшую школу стрельбы и бомбометания. В ноябре 1923 года я стал настоящим военным летчиком.

В поисках нового я не раз совершал слишком смелые, рискованные полеты...

Больше всего я любил повиснуть в воздухе головой вниз или ринуться с голубых высот в пике, испытывая при этом влияние центробежной силы, которая чудовищно вдавликает голову в плечи, так крепко прижимает к сиденью, что кажется, будто свернулся кольцом позвоночник. Во всем этом, казалось мне, есть та непередаваемая свежесть ощущений, понятная только тому, кто сам это проделывает... Я думал, что это и есть риск, но только много позже, когда стал овладевать искусством испытания машин новых конструкций, я понял, что настоящий риск не имеет ничего общего с мальчишеством.

С января 1933 года я стал работать летчиком-испытателем на авиационном заводе. Здесь я нашел свое настоящее призвание. Работу летчика-испытателя я очень любил. Выдвигать фигуры между двумя мачтами корабля — дело нелегкое, но куда труднее, испытывая новый самолет, например, пикировать с огромной скоростью, достигающей до 600 километров в час. Это — 160 метров в секунду! Испытывая самолет, я по-прежнему не останавливался перед риском, но это уже был риск другого порядка — настоящий, трезвый риск, осторожный, хладнокровный.

Да, надо приучать себя к смелости, к умению рисковать, если это необходимо, но в то же время надо щадить и себя, и машину. Как летчику-испытателю мне приходилось бывать во всяких переделках.

Как-то раз зимой я развил на истребителе громадную скорость. В то время когда самолет стремительно летел навстречу земле, оторвалось ушко амортизатора лыжи. Лыжа встала перпендикулярно линии полета. Я попытался сбавить скорость, лыжа закачалась, у меня возникла надежда, что лыжа примет прежнее положение и я смогу благополучно посадить самолет. Но когда в десятках метров от земли я выключил мотор, лыжа опять закачалась и приняла неверное положение. Я с ненавистью взглянул на нее, взлетел выше, увидел бежавших по снежному полю санитаров.

Пейзаж был скучный, неутешительный. Но я решил не сдаваться. Выключив мотор, я осторожно, на самой малой скорости «плюхнул» машину на землю. Она перевернулась на спину, осталась цела, а я повис на ремнях.

Вот что такое испытание самолетов! Ко всяким неожиданным надо быть готовым летчику-испытателю. Несмотря на опасности, моя работа, повторяю, очень нравилась мне.

Расскажу еще об одном случае из моей летной практики.

Однажды, полетав вдоволь на самолете, я решил идти на посадку и начал выпускать шасси. И вдруг случилось не-

ожиданное: одна «нога» шасси вышла, другая не вышла, застряла. Авария при посадке, казалось, была неизбежна. Садиться на одно колесо — значит разбить самолет. Но как спасти его?

«Попробую-ка создать перегрузки, — подумал я, — буду «бросать» машину из стороны в сторону. Может быть «нога» вылезет тогда».

С этой мыслью я ринулся в отвесное пике... Все быстрее и быстрее где-то внизу словно из утреннего тумана замелькала в глазах земля. Пропикировав тысячу метров, я резко вывел самолет из пике. Лоб мой коснулся в это время колена, и я потерял сознание. Но это был лишь миг, сознание снова вернулось, и я увидел, что «нога» не вышла. Я начал делать двойные перевороты. Безрезультатно! Тогда я развернул самолет вправо, потом влево, бросил его колесами вверх, опять ринулся с большой высоты вниз, и опять зазвенели крылья в страшном крутом падении. От этой «воздушной акробатики» у меня темнело в глазах, стучало в висках, но я продолжал швырять машину до тех пор, пока застрявшая «нога» не стала на свое место.

Я облегченно вздохнул и посмотрел на часы. Оказывается, сорок минут я делал каскад разнообразных фигур, следовавших одна за другой без перерыва. Благодаря этой «воздушной акробатике» я спас машину от гибели. Попутно я испытал самолет и на прочность. Весь механизм подъема шасси пришлось изменить.

* * *

Во время работы над испытанием самолетов я близко познакомился со многими нашими конструкторами. Это — высокообразованные люди. Я много читал, занимался. Мой авиационный кругозор расширялся с каждым днем. Мои полеты стали казаться мне обычными и простыми. Меня начали интересовать перелеты дальние.

Когда в 1933 году французские летчики Кодос и Росси пролетели из Нью-Йорка в Райк (Сирия), покрыв 9 104 ки-

лометра за 70 часов без посадки, я с моим молодым другом Георгием Байдуковым стал мечтать о том, чтобы побить этот рекорд. Мы часами обсуждали разные увлекательные маршруты. Больше всего нас прельщала Северный полюс. Вместе с нами мечтал о дальнем перелете и Александр Васильевич Беляков, талантливый советский штурман — молодой ученый.

...Не для личной славы, а во имя славы и могущества своей любимой Родины предпринимали мы наши полеты по Сталинским маршрутам. Миллионы невидимых нитей связывали Байдукова, Белякова и меня со всем советским народом, и эта связь помогла нам одержать победу. Как бензин питает мотор самолета, так наши сердца питались той чудесной силой, которую слала нам наша Родина...

Моя жизнь безраздельно принадлежит Родине. Когда и где угодно я буду готов кровью своей защищать великое счастье, завоеванное миллионами людей, живущих теперь поистине человеческой жизнью.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	5
-----------------------	---

Валерий Чкалов

СТАЛИНСКИЙ МАРШРУТ

Освоение Арктики	12
Разговор со Сталиным	15
Наш полет	18
Возвращение в Москву	25
На даче у Сталина и в Кремле	27
Нас снаряжает страна	32
Мы летим в Америку	37
На американской земле	49
Парижские встречи	59
Снова в Кремле, у Сталина	62
Страна поздравляет	65
Научные результаты полета	67

Георгий Байдуков

ВО СЛАВУ ЛЮБИМОЙ РОДИНЫ

Наше знакомство	70
На заводе им. Менжинского	77
Первый перелет через Ледовитый океан	86
Второй полет через Ледовитый океан	104
Чкалов в Америке	134
После перелета	149
Гибель Чкалова	159

Александр Беляков

НАСТОЯЩИЙ СОВЕТСКИЙ ЧЕЛОВЕК

Школа высшего мастерства	170
Испытание характера	174
Летчик-испытатель	180
Самолет из легенды	185
Главный полет	198
Америка и возвращение домой	216
Последний полет Чкалова	229

ПРИЛОЖЕНИЕ

(статьи и выступления В. П. Чкалова)

Сталин — символ побед в авиации	233
Народ и авиация	237
Письмо к молодым пилотам	243
Присяга	245
Защита Отечества — священный долг гражданина СССР	248
На страже интересов социалистической Родины	258
О счастье	261
Моя жизнь принадлежит Родине	263



Имя Валерия Чкалова отождествляется с исключительной храбростью, мужеством, любовью к Родине.

Пик славы легендарного летчика пришелся на годы, когда у власти в нашей стране находился И.В. Сталин — Чкалов хорошо его знал, неоднократно встречался с ним.

Именно «с благословения» Сталина Валерий Чкалов совершил свои знаменитые полеты, на борту чкаловского самолета было написано: «Сталинский маршрут». Но Чкалов вкладывал в эти слова более глубокий смысл, связывая с именем Сталина выдающиеся достижения СССР во всех областях жизни.

В книге, представленной вашему вниманию, В.П. Чкалов рассказывает о Сталине, о политике советского правительства и, конечно, о своих перелетах, которые подняли престиж Советского Союза во всем мире.

Интересно, что во времена Хрущева выступления, статьи и воспоминания Чкалова находились под запретом и ни разу не публиковались с тех пор.



ISBN 978-5-4438-0265-7

9 "785443"802657">