

12 августа 1937 года с подмосковного аэродрома поднялся в небо огромный четырёхмоторный самолёт с экипажем из шести человек под командованием прославленного лётчика, Героя Советского Союза Сигизмунда Александровича Леваневского. Это был его последний полёт... Тому уже исполнилось 80 лет. Всё вроде бы забылось, но давайте вернёмся в те годы, вспомним наше героическое прошлое, попытаемся разобраться в причинах неудачи этого трансарктического перелёта из СССР в Америку. Загадка этого события до сих пор волнует людей по обе стороны океана.

1. Пролог, который стал началом эпилога

Внешняя канва событий выглядела так: 12 августа 1937 года на Щёлковском аэродроме было необычно оживлённо и многолюдно. Операторы кинохроники устанавливали на голенастых треногах свои громоздкие аппараты, осветители возились с прожекторами для подсветки съёмки. Пишущая журналистская братия толпилась у огромного четырёхмоторного самолёта, стоявшего рядом со специальной двенадцатиметровой взлётной горкой из бетона, уже прозванной аэродромными старожилками «чкаловской».

Корпус воздушного гиганта сиял свежей тёмно-синей краской, крылья были красными. Так традиционно, ещё со времён полярного лётчика Яна Навурского, окрашивали самолёты северной авиации.

После всех необходимых предстартовых действий самолёт, носивший на фюзеляже хорошо различимый номер «СССР Н-209», совершив долгий пробег, взлетел в воздух. Тяжёлую машину мастерски поднял в небо опытный лётчик-испытатель Николай Кастанаев.

Так начался трансарктический перелёт из СССР в США через Северный полюс экипажа Сигизмунда Леваневского. Это был третий (после полётов экипажей В. Чкалова и М. Громова) перелёт. И первый – на многомоторной машине с коммерческим грузом. Предполагалось, что такие трансарктические перелёты в Америку теперь станут регулярными.

Первые радиogramмы с борта самолёта были спокойными – всё шло по плану.

Тринадцатого августа, через девятнадцать с половиной часов после вылета из Москвы (в 13.45 по московскому времени), Н-209 прошёл над Северным полюсом.

Через час, когда самолёт летел точно вдоль 148-го меридиана и позади остались более 4000 километров, в штаб перелёта, находившийся на Центральном аэродроме, пришла девятнадцатая по счёту радиogramма Галковского, переполошившая всех, там собравшихся: «Отказал правый крайний мотор

из-за неисправности маслосистемы. Идём на трёх моторах. Очень тяжело. Идём в сплошной облачности. Высота 4600 метров...”

Штаб, в котором находились самые опытные полярные лётчики, штурманы и метеорологи, тут же послал ответную радиограмму на борт Н-209, предложив экипажу снизиться до 2000 метров.

Но на эту радиограмму Галковский не ответил. Радиостанция самолёта Н-209 с позывными “РЛ” замолчала навсегда...

Поиски пропавшего самолёта длились более девяти месяцев. За этот период советские и американские лётчики обследовали огромный сектор Арктики между 120-м и 150-м меридианами западной долготы. Однако следов пропавшего самолёта и шести членов его экипажа обнаружить не удалось, несмотря на все усилия.

2. Счастливые время рекордных перелётов

Незадолго до начала Первой мировой войны солидная английская газета “Дейли мейл” объявила о премии в 25 000 фунтов (огромная по тем временам сумма!) тому лётчику или экипажу, который первым перелетит Атлантический океан. Но только в 1919 году этот заманчивый приз получили англичане Джордж Олкок и Артур Браун, перелетевшие из Америки в Ирландию. Одиночные же перелёты начались, пожалуй, с того дня в 1927 году, когда на поле парижского аэродрома, пошатываясь от нечеловеческой усталости, выбрался из своего самолёта американец Чарльз Линдберг – первый человек, перелетевший Атлантику на маленьком аэроплане. За 33 часа 30 минут он преодолел 5800 километров. Этот полёт положил начало целой серии дальних перелётов, в которых приняли участие лётчики многих стран.

В Европе и в Северной Америке начали создавать машины, способные на длительные беспосадочные перелёты. Лучшие пилоты вступили в борьбу за право занять самую первую строчку в таблице рекордов ФАИ (*Federation Aeronautique Internationale* – Международная авиационная федерация). Завоевать звание “рекордсмен прямой дальности” стало более престижным, чем достижение максимальной скорости или высоты полёта.

Руководство советской страны очень внимательно и даже ревниво следило за успехами зарубежной авиации. В Советском Союзе тоже началась эпоха “Великих перелётов”. В сентябре 1927 года из Москвы в Токио и обратно отправился двухмоторный Р-3 (АНТ-3) “Наш ответ”.

В августе 1929 года из Москвы в Нью-Йорк вылетел тяжёлый цельнометаллический бомбардировщик ТБ-1 (АНТ-4) “Страна Советов”, совершивший двадцать одну посадку на маршруте длиной 21242 км. Летом того же года пассажирский самолёт АНТ-9 “Крылья Советов” с восемью пассажирами на борту совершил круговой перелёт из Москвы по девяти городам Европы протяжённостью 9037 км за 53 лётных часа.

Несмотря на большой пропагандистский эффект от этих перелётов, в Кремле прекрасно понимали, что они не решают основной задачи, поставленной в главном партийном лозунге: “Догнать и перегнать!”

Догнать-то вроде бы догнали, но как – перегнать? Здесь нужен большой рывок, такой, чтобы соперник сразу не мог не только подойти близко к советским достижениям, но и остался далеко позади. А для этого нужна была новая и более современная авиационная техника.

В конце 1930-го – начале 1931 годов был создан четырёхмоторный бомбардировщик-гигант АНТ-6 (в армии он получил наименование ТБ-3). Этот первый в мире серийный четырёхмоторный свободонесущий моноплан с крылом сорокаметрового размаха мог нести бомбовую нагрузку в две тонны. Это было хорошо, но хуже обстояло дело с дальностью – она составляла всего одну тысячу километров. И эту проблему – проблему дальности – надо было решать как можно скорее, тем более, что за границей активно работали в том же направлении. Наша страна, стремительно становившаяся крупной авиационной державой, не могла оставаться безучастной и просто наблюдать за событиями в авиационном мире.

Тем более, что в ночь с 12 на 13 июля 1931 года произошло событие, заставившее высшее советское руководство вплотную заняться этим вопросом. В ту ночь в Сибири совершил аварийную посадку французский самолёт D-33, построенный компанией “Девуатин”. Машина была разбита, но экипаж остался

цел. Сняв с потерпевшего аварию самолёта приборы и мотор, французы вернулись в Париж, а почти целый фюзеляж и крылья местные авиационники аккуратно разобрали и отправили в Москву для подробного изучения.

В Москве стало совершенно ясно, что уровень самолётостроения за рубежом позволит в самое ближайшее время решить задачу дальности. Может быть, поэтому месяц спустя, в августе 1931 года в Реввоенсовете СССР (так тогда называлось министерство обороны) под председательством его главы К. Е. Ворошилова было проведено большое совещание ведущих специалистов авиастроения и ВВС.

Вопрос был один: в дополнение к тяжёлому ТБ-3 требовался не просто дальний бомбардировщик, а самолёт, обладающий (пусть даже за счёт снижения грузоподъёмности) рекордной дальностью полёта. Подобное решение, как считали в Реввоенсовете, диктовалось текущим политическим моментом. Создать самолёт, способный установить новый рекорд дальности, было поручено известному авиаконструктору А. Н. Туполеву, ученику Н. Е. Жуковского.

Как раз к моменту проведения совещания американцы преодолели рубеж дальности в 8 тысяч километров. Туполев же гарантировал дальность в 10 тысяч километров.

Идею самолёта с подобными возможностями известный авиаконструктор вынашивал уже давно. Очень пригодились и изучение остатков разбившейся французской машины. Сомнение вызывало лишь неубирающееся шасси, его сразу решили сделать убирающимся. Эскизный проект под девизом “Рекордная дальность” (РД) был представлен специальной комиссии довольно быстро. Эффектно выполненные художником Кондорским в разных ракурсах рисунки двухместного одномоторного самолёта с необычайно длинными крыльями и его схемы произвели на членов комиссии сильное впечатление.

Но замечания к проекту всё-таки появились. 7 декабря 1931 года вышло закрытое постановление партии и правительства, обязавшее ЦАГИ построить РД в трёхместном варианте, с дальностью 13 тысяч км. А особый комитет под председателем К. Е. Ворошилова обязан был обеспечить старт и рекордный полёт этой машины уже летом 1932 года. Времени на работу было катастрофически мало. Создание РД потребовало привлечения лучших научных и конструкторских сил страны, поскольку комплекс новых решений, заложенных в самолёте, не мог быть применён без серьёзных научных и экспериментальных обоснований. Так, многие теоретические вопросы решались группой во главе с известным учёным, профессором В. П. Ветчинкиным, а теоретическими аспектами конструирования крыла РД занималась специальная группа под руководством М. В. Келдыша.

Крыло нового самолёта кардинально отличалось от несущих поверхностей любых летательных аппаратов того времени. Оно было двухлонжеронное, с третьим дополнительным задним лонжероном. В крыле РД между главными лонжеронами расположились клёпаные баки почти семиметровой длины, что значительно повышало его прочность и жёсткость. Одновременно это давало существенный выигрыш по сравнению со схемой, где топливные баки размещались в фюзеляже. Дело в том, что у РД вес горючего компенсировался подъёмной аэродинамической силой, и в полёте не возникало чрезмерных напряжений в заделке крыла.

Рабочее проектирование новой машины осуществляла бригада П. О. Сухого. Работали ударно, буквально день и ночь. Ещё не были закончены все чертежи РД и его военного варианта ДБ-1, как 1 июня 1932 года состоялась закладка первого опытного экземпляра, а в августе началась постройка и “дублёра” РД. Интересно, что деньги на постройку этих двух машин – 600 тысяч рублей – выделил ОСОАВИАХИМ.

Через год, 22 июня 1933 года состоялся первый полёт РД, а через месяц в воздух поднялся и “дублёр”. Испытывал машины туполевский шеф-пилот М. М. Громов, позже к нему подключился Г. Ф. Байдуков. Позднее Громов вспоминал, что во время этих испытательных полётов у него и возникла идея беспосадочного перелёта через полюс. Он поделился ею с товарищами, но окончательное решение о перелёте зависело, конечно, не от них.

Однако первые же испытания показали, что РД с мотором М-34 без редуктора не сможет улететь дальше 7200 км. Только более совершенный мотор – М-34Р с редуктором – давал обещанную Туполевым дальность: 10800 км. Но к этому времени французские лётчики по прямой достигли дальности

в 9104 км и в 10601 км по замкнутой кривой. Надо было, чтобы советская машина покорила требуемые партией и правительством 13 тысяч км.

В ЦАГИ началась кропотливая работа по доводке планера и винтомоторной установки. Хотя РД имел весьма совершенную аэродинамику, резервы снижения сопротивления самолёта имелись. Этим вопросом стала заниматься специально созданная конструкторская группа. Профессор М. А. Тайц, занимавшийся в те годы подготовкой РД к лётным испытаниям, вспоминал: “Трудно сказать, кому первому пришла счастливая мысль – обтянуть обшивку полотном. Окончательное решение принял Павел Осипович Сухой. Было решено облагородить наружные поверхности крыла и оперения, имевшие традиционную для туполевских машин того периода обшивку из гофрированного дюрала. Весь гофр обтянули полотном, предварительно вложив в его впадины точно подогнанные бруски из сверхлёгкой древесины – бальсы. Полотно пришивалось к металлу через тысячи двухмиллиметровых отверстий, просверленных в вступях гофра. Десятки женщин делали это вручную с помощью кривых хирургических игл. Затем поверхность покрывалась аэролаком.

Были также тщательно отлакированы носки крыла, стабилизатора, киля, зализы, а поверхности нового трёхлопастного винта отполированы до зеркального блеска. Дальность полёта увеличилась на 15 процентов. Аэродинамическое качество самолёта выросло с 13 до 17. Что это значит, можно понять на таком примере: если у самолёта на высоте одного километра остановится мотор, то он пролетит, планируя, ещё семнадцать километров. Усовершенствовали систему охлаждения двигателя. Самолёт снабдили новейшим навигационным и связным оборудованием, радиостанция имела радиус действия в 5000 км.

Все эти работы заняли почти год.

Повторные испытания летом 1934 года показали, что часовой расход топлива уменьшился на 20%. Это обеспечивало продолжительность полёта 80 часов и дальность 13020 км. Теперь все убедились: на такой машине можно рассчитывать на беспосадочные перелёты на расстояние около 13 тысяч км.

Международный рекорд дальности определяется дугой большого круга, соединяющей точки вылета и посадки. Любые отклонения от этой линии не учитываются. Несмотря на колоссальные размеры СССР, проложить отрезок дуги длиной до 13 тысяч км по нашей территории невозможно. Учитывая это обстоятельство, комиссия остановилась, по предложению М. Громова, на трёх вариантах маршрутов:

1. Хабаровск – Харьков – Алжир;
2. Москва – Дакар (западный берег Африки) – Бразилия;
3. Москва – Северный полюс – Западное побережье США.

В навигационном плане все три маршрута были весьма сложными. Первый пролегал над тайгой и болотами Сибири, а заканчивался в Африке, где никаких ориентиров не было.

Второй, или – южный, маршрут шёл над Сахарой, где тоже ориентироваться было не на что, и Атлантическим океаном. И проходил он вблизи от центров наиболее активной грозовой деятельности, помехи от гроз могли прервать радиосвязь, а обход грозových фронтов увеличивал бы фактическую длину полёта.

Не следовало забывать и о дипломатической стороне вопроса. Не все страны горели желанием видеть у себя “красных”. Надо было получить и согласие тех стран, над территорией которых пролегли намеченные трассы.

Наибольший интерес представлял третий, северный, маршрут. Хотя сама мысль лететь через полюс казалась поначалу нереальной. Но надо вспомнить, в какое время всё это проходило. Шло буквально наступление на Арктику.

Ещё в 1914 году русский офицер морской лётчик Ян Нагурский совершил первый в истории полёт в Арктике. Через десять лет после этого полёта, в 1924 году Борис Чухновский облетел на своём самолёте Шпицберген, а ещё спустя два года они с лётчиком Кальвицем совершили первый перелёт из Ленинграда на Новую Землю.

И, начиная с этого года, самолёты всё дальше и дальше проникали в глубь Арктического бассейна. Смелые полёты Бабушкина, потом полёт Чухновского для спасения экспедиции Нобиле, челюскинская эпопея. Полёт Водопьянова и Махоткина на остров Рудольфа (архипелаг Земли Франца-Иосифа), наконец, высадка десанта на полюс. Полёт через Северный полюс мог явиться логическим завершением продолжения этого наступления.

3. “Я из рабочей семьи...”

Первым, что ввела молодая Советская власть после Октябрьской революции 1917 года, было всеобщее анкетирование. Каждый, кто хотел получить какую-либо приличную работу, должен был заполнить в нескольких экземплярах длинную анкету, из которой была бы видна не только вся его биография — весь он насковзю, но самое главное, был бы ясен его политический облик, а ещё точнее — социальное происхождение. И трудно приходилось тем, у кого оно было “неподходящим”...

Но тот, кто не был отягощён капиталом или “приличными” родителями, мог торжествовать — перед ним открывались почти все двери. Конечно, в тесных графах анкет много не скажешь. В одной из них (она сохранилась) Сигизмунд Леваневский с гордостью писал: “Отец умер, когда мне было 8 лет. Он был дворником...”

Леваневские — из крестьян, отец сначала работал кузнецом в местечке Сокулка Гродненской губернии (тогда это было Царство Польское в составе Российской империи), а потом отправился со всей семьёй в Санкт-Петербург за лучшей долей. Там он устроился дворником, мать зарабатывала шитьём на дому. Жили трудно. Отец умер в 1910 году.

В графе о наличии образования хорошим почерком выведено: “В 1916 году, окончив три класса уездного училища (вот странно — какое может быть уездное училище в столице империи? И окончил он три класса в возрасте 14 лет, поздноовато... — **Авт.**), вынужден был бросить учение. Денег не было, а семья — пять человек...”. И дальше: “Пошёл работать на завод акционерного общества “Рессора”. Был я рослый, крепкий и широкоплечий. Мне было 15 лет, когда захватила меня Октябрьская революция. Вместе с другими рабочими я поступил в “Красную гвардию”.

Потом было участие в гражданской войне. Судя по анкете, по ступеням военной карьеры Сигизмунд поднимался достаточно быстро. Стал командиром роты, батальона, начальником штаба и потом командиром стрелкового полка на Восточном фронте, должность высокая для восемнадцатилетнего парня, не имевшего никакого военного образования.

В брошюрге “Моя стихия”, изданной в Ростове-на-Дону в 1935 году, Леваневский несколько иначе описывает события той поры:

“Завод наш закрылся в конце 1917 или в начале 1918 года. Я вместе с другими рабочими поехал в Вятскую губернию, в хлебные места. В Петербурге было голодно... Я поступил работать весовщиком на сыпной пункт. С утра до вечера крестьяне клали мешки на весы, а я орудую с гирями и взвешиваю... Так проработал я примерно до 1919 года. Весной положение стало особенно тяжёлым. Колчак быстро продвигался через Сибирь. Кулачье восставало. Тогда я решил, что моё место не здесь, а на фронте...”

Я пошёл к продкомиссару и попросил, чтобы меня отправили на фронт. Продкомиссар сказал: “Пожалуйста...”

Я получил назначение командиром роты. Она состояла исключительно из дезертиров. Мне было тогда семнадцать лет. Парень я был рослый, энергия во мне была через край. Коммунистов, политработников не было совсем...”

Добавим, что не только коммунистов, но и снабжения не было совсем. Не было даже обоза и полевой кухни. Еду по пути отбирали у крестьян — возьмут дня на два-три, а потом снова “снабжаются” в следующей деревне. Все куда-то шли, но в боях не участвовали. Поэтому никто из роты не разбежался. На общем уровне это было событием. И командир полка назначил Леваневского командиром батальона, тоже, правда, целиком из дезертиров.

Но Колчак опять прорвал фронт красных, и пришлось поспешно отступать. Во время отступления Леваневский повредил ногу. Это не было боевым ранением, потом, в тыловом госпитале, врач определил, что это контузия ноги и острая неврастения. А тут ещё новая хвороба достала — сыпной тиф. Все думали — не выживет парень, а он выздоровел. Крепкий был. И вдруг опять — возвратный тиф. А потом и малярия. Медицинская комиссия дала длительный отпуск по болезни. Куда ехать? Поехал в Петроград...

С чем он возвращался? Наград у него не было, всё время в тылу, во втором эшелоне, но не было и взысканий. И анкета выглядела достойно: должности он занимал солидные и ответственные. В Петрограде Леваневский получил назначение в оперативное управление штаба Ленинградского военного округа. И малярия с переменой климата сама собой исчезла.

Однако канцелярская работа, хотя и на ответственной должности, энергичного парня не устраивала. Он хотел попасть в авиацию. И после многочисленных рапортов его перевели в управление воздушного флота Петроградского военного округа... Завхозом 4-го воздухоплавательного отряда.

Почему участник войны вдруг оказался на этой должности, подходящей, скорее, пожилому ветерану или инвалиду, а не девятнадцатилетнему парню, сказать трудно. Во всяком случае, в документе ничего обнаружить мне не удалось, а в своей брошюре Леваневский вообще обходит этот вопрос. Отделяется одной лишь фразой – страшно тянуло в авиацию, – и всё.

Два года Сигизмунд служил на этой спокойной должности, но в 1923 году вдруг решил: буду лётчиком!

Газеты с восторгом писали о “славных советских соколах” (они ещё не стали “сталинскими”, это произойдёт чуть позднее); киношники готовились снимать о них фильмы, а в деревнях девушки-колхозницы уже пели на вечерах новую частушку:

*Лётчик высоко летает,
Много денег получает!
Мама! Я лётчика люблю!..*

Получив направление, Сигизмунд едет в Крым, в знаменитую авиашколу, созданную ещё в царской России на речке Кача. Только теперь она стала называться Севастопольской высшей школой красных морских лётчиков и летнабов (лётчиков-наблюдателей). Поезда, особенно пассажирские, в то время ходили очень медленно, и Леваневский здорово опоздал к началу занятий. Что делать? Уезжать обратно в Питер? Но тут очень кстати приходится его прежняя профессия – авиашколе нужен завхоз. Сигизмунд с радостью берётся за предложенную ему работу. Главное – он в авиашколе! А через полгода, несмотря на трёхклассное образование, Леваневского благополучно зачисляя курсантом авиашколы. На лётное отделение.

Учёба, несмотря на отсутствие образования, идёт успешно, школа закончена, надо ехать в войска и продолжать службу. Какое-то время молодой лётчик числится в 4-м отдельном авиаотряде, там он довольно быстро дослужился до старшего лётчика.

И снова удача: Леваневского откомандировывают в родную Качинскую школу на должность лётчика-инструктора. Это почётное назначение, выражение доверия и признание лётной квалификации. И личная жизнь устраивается. Женится. Жену зовут Наташа (Наталья Александровна Дятгерёва), тихая, скромная. Скоро родились дети – мальчик и девочка, Владислав и Элеонора. Всё шло как у людей.

Однако уже в 1928 году благополучный инструктор в возрасте 26 лет уходит в запас. Непонятно – почему? Со здоровьем у него вроде бы проблем нет. Может быть, характер подвёл? Скорее всего, именно он. По отзывам знавших Леваневского людей, из армии его удалили именно из-за сложного характера – в коллективе с ним трудно было работать. Человек высокомерный и замкнутый, он всегда хотел идти напролом. Его старались избегать, поскольку в общении он был неприятен. Среди его отрицательных качеств все единодушно отмечали редкое тщеславие. Плюс к тому родственники в буржуазной Польше имеются...

Через год мы встречаем фамилию Леваневского в списках Николаевской лётной школы ОСОАВИАХИМа. Здесь он снова лётчик-инструктор, потом старший инструктор.

Прослужив в Николаеве около года и, видимо, хорошо зарекомендовав себя, Леваневский получает повышение – становится начальником лётной части Всеукраинской лётной школы ОСОАВИАХИМа. Хорошая, руководящая должность. В Полтаве, где находится школа, новый начлёт на виду. Мужчина он видный, хорошо держится, умеет себя подать. И город ему нравится – уютный, тихий. Живётся здесь спокойно и сытно. На этой должности Сигизмунд проработал четыре года.

Оставаться в провинции? Можно, конечно. Но Леваневский крайне честолюбив, ему всегда мало. Он искренне считает, что рождён для большего. Но как его достичь, этого большего? Неутолённое честолюбие заставляет Леваневского искать новые пути. И к тому же он беспартийный. А это серьёзный

тормоз в карьере. Но с влиятельными лицами Полтавы отношения у него хорошие. Чекисты, от которых зависит всё, тоже с ним в дружбе. Тщательно всё подготовив и оговорив с нужными людьми, Леваневский подаёт заявление о приёме в партию.

И тут удача впервые ему изменила! Как раз в тот период началась чистка партии, и приём приостановили на неопределённое время. Но Сигизмунд не хочет ждать. Он отправляется в Москву к самому высокому начальству в ОСОАВИАХИМе.

4. Будущее – только на Севере!

В Полтавской авиашколе среди курсантов и преподавателей постоянно велись разговоры о рекордных перелётах, об авиационном покорении Севера. Да, именно там делают имена и создают карьеры. Но как туда попасть? Впрочем, полярная авиация в то время не представлялась чем-то эксклюзивным. Туда шли люди, уволенные из военно-воздушного флота и не нашедшие себе места в гражданской авиации. Брала туда почти всех, поскольку кадров катастрофически не хватало.

Леваневский появляется в кабинете председателя Центрального совета ОСОАВИАХИМа Малиновского и просит помочь ему перевестись в полярную авиацию. Говорит о своей мечте летать на Севере, о неведомых никому просторах, которые должны покорить наши советские лётчики. Пылкая речь действует. Леваневского переводят на работу в управление полярной авиации Главсевморпути.

Ознакомившись с лётной биографией нового лётчика, руководство полярной авиации учло его опыт, полученный в Николаевской авиашколе. Там ему приходилось много летать на самолётах конструкции Д. Григоровича – летающих лодках. К тому времени они представляли собой довольно устаревшую деревянно-полотняную конструкцию, других в стране пока ещё не было. Но творческая мысль конструкторов не стояла на месте. Молодой ленинградский инженер Вадим Шавров создал проект самолёта-амфибии, способной взлетать не только с небольшой сухопутной площадки, но и с воды. Авиаконструктор Георгий Бериев уже начал создавать свои ставшие вскоре знаменитыми летающие лодки, первую из них осторожно спустили по бетонному сходу в севастопольскую бухту в 1932 году, и лётчик-испытатель Б. Бухгольц высоко оценил эту машину.

Готовил к испытаниям и свою первую летающую лодку конструктор И. Четвериков. Она оказалась настолько удачной, что позднее её в качестве экспоната выставили в советском павильоне на Парижской авиационной выставке в ноябре 1936 года. Но до серийного производства этого вида самолётов было ещё далеко и пока надо было пользоваться зарубежными конструкциями, более передовыми в техническом отношении, изготовленными из дюрала, снабжёнными более совершенными и мощными моторами. Самым популярным иностранным самолётом, используемым в народном хозяйстве Советского Союза, был в те годы двухмоторный “Дорнье-Валь” (“Дорнье-Кит”), германского производства, почти точная копия первого в мире цельнометаллического тяжёлого двухмоторного бомбардировщика-моноплана – туполевского ТБ-1 (АНТ-4), – испытанный и принятый на вооружение ещё в ноябре 1925 года. ТБ-1 стал классической конструкцией, с которой началось не только отечественное, но и мировое тяжёлое самолётостроение. После сенсационного перелёта “Страны Советов” в Новый Свет американские фирмы “Боинг” и “Мартин” приняли на вооружение схему машины и создали подобные цельнометаллические бомбардировщики. Воспользовались советской схемой и немцы.

Поскольку Версальские соглашения не разрешали Германии иметь свою собственную военную авиацию, фирма “Хейнкель” перенесла производство самолётов в Северную Италию. Построенный там “Дорнье-Валь” оказался очень удачной конструкцией двухмоторного поплавкового самолёта с открытой, правда, кабиной, рассчитанной на экипаж из двух человек. Лётчик и штурман сидели в отдельных открытых, как тогда говорили, кокпитах. Самолёт мог забрать на борт и дополнительный груз, и несколько пассажиров. Именно самолётами этой конструкции воспользовался Руал Амундсен во время своей последней экспедиции в Арктику.

Летом 1933 года Леваневскому поручили перегнать “Дорнье-Валь” из Севастополя в Хабаровск, по довольно сложному и протяжённому маршруту,

почти через всю страну. Самолёту присвоили индекс “СССР Н-9”, это была уже новая машина, штатные немецкие моторы на ней заменили на советские М-17, такие, что стояли на ТБ-1. Полёт был трудный, разделённый на 12 этапов. Лететь приходилось, стараясь придерживаться линий рек, чтобы в случае отказа моторов можно было приводниться.

Перелёт, хотя и с несколькими поломками и вынужденными посадками, особенно на Ангаре, прошёл благополучно, к назначенному сроку летающая лодка приводнилась на гидроаэродроме Хабаровска. И так совпало, что американский лётчик Джеймс Маттерн, совершавший свой второй кругосветный перелёт, в это же время готовился отправиться из Хабаровска в следующий этап перелёта. Он максимально разгрузил свой самолёт, оставив на земле даже аварийную радиостанцию, и “под пробку” заправился горючим. Маттерн торопился – он рассчитывал побить рекорд скорости кругосветного перелёта, установленный В. Постом, и получить приз в 50 тысяч долларов. Стартовал американец благополучно и взял курс на Анадырь, но вскоре вернулся из-за сильного тумана. Подождал немного и опять взлетел – и вернулся. Так продолжалось три раза. Туман всё не расходился. Наконец, туман рассеялся, погода стала лётной, и американец улетел по намеченному маршруту. Улетел и пропал. В установленное время он в Анадырь не прибыл.

Во всех иностранных газетах появились сообщения о таинственном исчезновении американского лётчика. Японские журналисты дописали до того, что Маттерна в Советском Союзе... попросту съели – иначе как же объяснить его исчезновение?..

Начались поиски. Довольно скоро американца обнаружили – из-за перегрева мотора он сел неподалёку от реки Анадырь, километрах в 80 от окружного центра. При посадке лётчик сломал самолёт, и сам получил лёгкое ранение. Запаса пищи Маттерну хватало только на три дня. Через девять дней после посадки лётчик перебрался ближе к реке Анадырь, находившейся всего в четырёх километрах от места вынужденной посадки, а через пятнадцать дней после аварии Маттерна заметили проплывавшие по реке чукчи и не только не съели его, а накормили и доставили в свой посёлок. Там его и нашли посланные на поиски пограничники.

Экипаж Леваневского получил задание помочь американскому лётчику – взять его на борт и доставить в Америку, на Аляску. Тринадцатого июля 1933 года гидросамолёт “СССР Н-9” вылетел из Хабаровска на Чукотку по совершенно незнакомой экипажу трассе. Идти надо было сначала над океаном, затем над тундрой от бухты Нагаева до Анадыря, проложив, таким образом, новую трассу на Чукотку из Хабаровска.

Возле Охотска пришлось совершить посадку, во время которой слегка повредили кончики винтов, но лететь было можно. Из-за тумана пришлось остаться ночевать, чтобы на следующий день продолжать полёт над горами Северной Камчатки и Южной Чукотки.

Гидросамолёт Леваневского сел на реке Анадырь, рядом со стоявшим на берегу повреждённым самолётом американца. Первым вопросом местных жителей, обращённым к экипажу советского самолёта, было – что у вас есть из продуктов? Оказалось, что капризный американец очень хочет... шоколада! Леваневский передал американскому лётчику весь неприкосновенный бортовой запас шоколада – примерно полтора килограмма. Тот успокоился, повеселел, но стал настойчиво интересоваться, когда же полетим в родную Америку?

Полёт наметили на следующее утро. Весь вечер и часть ночи американец хлопотал – перегружал из своего самолёта в советскую машину всё, что можно, демонтировал приборы, собирал самые ничтожные запчасти, лишь бы ничего не оставить. Он так загрузил летающую лодку Леваневского, что она с первой попытки не смогла взлететь. Маттерну объяснили – Левченко, который хорошо владел английским, – что самолёт перегружен, надо оставить часть барахла. Но тот – ни в какую, упёрся – и всё.

Американец совершенно не считался ни с авиационными нормами, ни с тем, что только что был продан гигантский перелёт через всю страну, ни с усталостью экипажа. По-хорошему, надо было бы послать его... к медведям. В конце концов, командир воздушного корабля сам определяет и решает, какую нагрузку возьмёт его машина. Но Леваневский лишь снисходительно махнул рукой: ладно, не хочу, чтобы о советских лётчиках болтали всякое. Это было умно и предусмотрительно.

Слили часть горючего, оставили некоторые личные вещи, даже ящик с консервами из неприкосновенного запаса. Взяли продуктов на день-два. Взлетели с трудом, но – взлетели. На перегруженной машине, на небольшой высоте пошли в сторону Аляски. Через полтора часа начался сплошной туман. Решили подняться над ним. Из облаков виднелись острые вершины гор, по которым штурман Левченко ухитрялся определять направление. Начинало темнеть, туман всё сгущался, даже показаний приборов набирать высоту, чтобы в случае необходимости можно было спланировать. Механик ручным насосом подкачивал горючее из основного в расходный бак. Вот из тумана вынырнул американский берег, стали снижаться, и в этот момент остановились моторы – кончился бензин. Леваневский ловко спланировал и мастерски приводнился. Самолёт закачался на крупных волнах.

Утром взлетели на Ном. Перед стартом проверили горючее. Его оставалось на 1 час 10 минут полёта. А по расчётам, до Номы было лёта 1 час 15 минут. Сразу после взлёта Леваневский стал набирать высоту, чтобы в случае необходимости можно было спланировать. Механик ручным насосом подкачивал горючее из основного в расходный бак. Вот из тумана вынырнул американский берег, стали снижаться, и в этот момент остановились моторы – кончился бензин. Леваневский ловко спланировал и мастерски приводнился. Самолёт закачался на крупных волнах.

Спустили надувной клиппербот, в который первым вскочил Маттерн. На берег он выскочил с воплями: “Америка! Америка!” – бросился на землю и стал целовать камни бывшей российской земли Аляски. Экипаж советского самолёта молча смотрел на этот цирк. Сразу же собралась толпа. Ном – городок небольшой, и было похоже, что встречать лётчиков вышло всё его население. Появились репортёры, замелькали фотовспышки. На следующий день американские газеты зашлись от восторженных статей: “Лётчик Маттерн спасён!!!” Каждому из членов экипажа торжественно вручили по золотому кольцу с надписью “Ном”. Ведь этот городок был одним из центров золотодобычи на Аляске. Через короткое время Леваневского объявили Национальным героем Америки за спасение Маттерна. Потом лётчик с удивлением говорил друзьям: “Да разве я его спасал? Просто взял да вывез, как на рейсовом самолёте”.

5. На выручку челюскинцам

Освоение Северного морского пути началось в нашей стране в годы первых пятилеток. 14 декабря 1932 года в Политбюро слушали доклад О. Ю. Шмидта, начальника экспедиции на “Сибирякове”, прошедшем за одну навигацию Северным морским путём. Сталин задавал вопросы:

– Какие корабли могут пройти Северным морским путём? А миноносец пройдёт? А подводная лодка? Сможем ли мы снабжать золотые прииски, расположенные на Севере?

Много вопросов задали и другие руководители. Затем Сталин коротко подвёл итоги:

– По Северному Ледовитому океану проходит значительная часть нашей границы. Это наши моря, где никто и никогда не помешает нам плавать. Это единственный морской путь, который обеспечивает нам связь с Дальним Востоком. К тому же неосвоенные районы Севера с их огромными богатствами ждут своего часа.

Было принято постановление Совета народных комиссаров (СНК) об организации Главного управления Северного морского пути (Главсевморпути). Освоение Севера пошло быстрее.

14 июля 1933 года транспортный корабль “Челюскин” под командованием капитана В. И. Воронина ушёл в полярные моря с экспедицией, возглавляемой крупным советским учёным О. Ю. Шмидтом. В сентябре корабль застрял во льдах и начал дрейфовать вместе с ледяными полями. Дрейф продолжался несколько месяцев. 13 февраля 1934 года “Челюскин” затонул, не выдержав натиска льдин. Члены экспедиции и экипаж судна высадились на льдину. Их надо было срочно спасать. Немедленно организовали авиационную экспедицию к потерпевшим крушение. Их лагерь в газетах стали называть “лагерем Шмидта”.

Для спасения оставшихся на дрейфующей льдине людей была создана специальная Правительственная комиссия, которую возглавил 1-й заместитель

Председателя Совета народных комиссаров В. В. Куйбышев. Комиссии сразу же засыпали просьбами: все хотели принять участие в спасательной экспедиции. Особенно много было просьб от лётчиков: все понимали, что решающую роль в спасательных операциях должны были сыграть самолёты. С лагерем на льдине была установлена радиосвязь — полярникам удалось спасти аварийную радиостанцию, и они начали подготовку ледового аэродрома.

Всего в “лагере Шмидта” находилось 104 челюскинцев — большую часть из них — 83 человека — доставили на Большую землю три пилота, летавших на Р-5: Водопьянов, Каманин и Молоков. А первую партию спасённых вывез лётчик А. Ляпидевский на знаменитом ТБ-1 5 марта 1934 года. Работавшие вместе с ним лётчики Доронин и Слепнёв вывезли остальных челюскинцев.

Леваневский непосредственного участия в спасении челюскинцев не принимал, хотя, услышав по радио о том, что “Челюскин” раздавлен льдами, он послал в Москву, в Главное управление Северного морского пути, телеграмму о том, что готов лететь на помощь челюскинцам.

В Москве вместо того, чтобы отправить лётчика на Север, как он рассчитывал, ему сказали: “Завтра вылетаете за границу...”

Леваневского, по его словам, это поразило, он полагал, что будет лететь на самолёте Р-5 из Москвы прямо на Север. Однако в правительстве решили: Ушакова (крупного исследователя Арктики), лётчиков Слепнёва и Леваневского послать в Америку, чтобы со стороны Аляски скорее попасть к нужному месту. Впрочем, тут явно был политический и пропагандистский подтекст: Леваневского хотели показать миру, дать ему своеобразные рекламные “провозные”. И задача перед ним была поставлена вполне определённая: доставить Ушакова в Ванкарем. Всего-навсего.

Оперативно, через торговое представительство СССР в США, были закуплены два девятиместных самолёта пассажирского типа “Консолидейтед Флейстер” (максимальная скорость — 265 километров в час, крейсерская — 200-210 километров в час. Конструкция несколько устаревшая). Весь путь к месту назначения — через Берлин, Лондон и на пароходе через Атлантику, а затем экспрессом через всю Америку с востока на запад, и из Сиэтла пароходом вдоль побережья Канады до Аляски — занял почти две недели.

Закупленные самолёты уже ожидали советских лётчиков. Перед тем, как принять машины, сменили американские опознавательные знаки на советские. Написали “СССР”, а кроме того, Слепнёв предложил, чтобы не спутать машины, на одной написать “М. С.” (Маврикий Слепнёв), а на другой — “С. Л.” (Сигизмунд Леваневский). Самолёты были окрашены в красный цвет, а надписи были сделаны чёрной краской.

25 марта погода была плохой, лететь было нельзя. Не улучшилась она и на следующий день. Но Леваневский решил лететь, несмотря на плохую погоду. Забрав с собой Ушакова и бортмеханика американца А. Клайда, Леваневский вылетел из Номы в Ванкарем. Ему настоятельно не советовали этого делать: северная стихия неумолима, и лучше переждать бурю, ведь вполне возможно попасть в обледенение, а сесть там практически негде. Но Леваневский заупрямился и решил лететь, произнося на прощание два американских слова, которые он успел выучить: “Гуд бай! Гуд бай!”

Почти сразу же началось обледенение. С подобным явлением Леваневский раньше не сталкивался — какое там обледенение в Полтаве!

Через два с половиной часа из-за сплошного тумана пришлось сесть рядом с индейским селением Нулато. По радио запросили сводку погоды в Номе. Она была неутешительна: перевал закрыт облаками, по другую сторону горного хребта — низкая облачность, местами — туман, снегопад.

Решили отложить вылет до 28-го, может быть, к тому времени распогодится. И тут вышла из строя рация. Исчезла возможность запросить Ном о погодных условиях. В 11 часов 28-го чуточку прояснилось. Облачность небольшая, видимость хорошая. Перевал открыт. Взлетели.

Где-то миль за 50 от Номы погода резко испортилась, ухудшилась видимость, начала прижимать облачность. Снизились до высоты 50-60 метров и летели, ориентируясь на чёрные пятна телеграфных столбов. И — вот он, Ном! Сели около берега, на льду была подготовлена посадочная площадка для самолёта на лыжах. На следующий день решили лететь дальше. С утра закупили продукты, тёплую одежду, авиамасло и прочее снаряжение. Деньги для этого были специально взяты с собой.

К 10 часам принесле сводку погоды по маршруту в Ванкарем. Она говорит о хорошей погоде: до Уэлена — ясно, а в самом Ванкареме облачность 500 метров. Можно лететь. Снова: “Гуд бай!”

Всего несколько минут полёта, и вот он, остров Диомида, граница СССР и США. Ещё немного — и видно мыс Дежнёва. На высоте 150 метров подлетели к Уэлену. Посадочная площадка там имеется, но посадочных знаков никто не выложил. Самолёт летит дальше по курсу к Ванкарему.

Внезапно, как это и бывает на Севере, начинает сгущаться облачность. Можно, конечно, набрать высоту, идти над облаками. Но стихия не даёт такой возможности. Сразу же всё заволочло, исчезла видимость. Лётчик сбавляет газ, самолёт идёт вниз. Высота уже около 500 метров. Показались льды. Минут через 20-25 открылся мыс Ояман, значит — курс верный.

И тут же поднимается пурга. Высота падает, самолёт прижимает до 20 метров. Вдруг по курсу — высокая скала. Леваневский резким движением бросает самолёт вверх и вправо. И сразу пропадает вся видимость. Снег мокрыми хлопьями падает на самолёт. В кабине темно, как ночью. Стекла кабины быстро покрываются ледяной коркой. Самолёт сильно бросает. Через специальный лючок Ушаков передает пилоту записку: “Самолёт покрывается льдом, и очень быстро”. Леваневский не отвечает. Он и сам чувствует обледенение по поведению самолёта. Пытаясь набрать высоту, лётчик форсирует двигатель. Мотору тяжело, он внезапно даёт несколько перебоев и работу прекращает.

Во избежание потери скорости, пилот переводит машину на планирование. Что с мотором? Видимо, в холодном тумане обледенел карбюратор. Но его можно очистить с помощью предусмотренного конструкторами самолёта приёмом. Теперь мотор снова работает, хотя и с перебоями.

Вот что вспоминал Ушаков: “Машина начала проваливаться... Напряжение всё более и более увеличивалось. Каждое мгновение машина готова была сорваться в штопор и с огромной высоты врезаться в лежавшие под ней скалы. Но пилот умело выправляет машину и ставит её в нормальное положение. Это повторяется регулярно каждые 3-4 минуты. Наше падение было уже определившимся... Вдоль берега шла узкая полоска сравнительно тонкого льда. На этой полоске и произошёл первый удар, после которого машина взмыла вверх. Ударом снесло правую лыжу. Пилот выбил оледеневшее стекло своей кабины, чтобы видеть землю, вернее, торосы, привёл машину на ту же площадку, вторым ударом снёс левую лыжу и после этого, выключив мотор, бросил машину на фюзеляж таким образом, что она скользнула по небольшой ледяной площадке. Раздался треск. В боковое окно я заметил летящие куски и ждал, когда машина ударится в торос. Но этого не случилось. Машина остановилась, не долетев до торосенных льдов. Механик — Армистедж Клайд — и я были невредимы...”

На мои окрики пилот не отозвался. Только когда я его встряхнул, он вздрогнул и медленно повернулся к нам лицом. По правой щеке от глаза у него текла густая струйка крови, убегая за воротник кожаной тужурки. Вдвоём мы помогли выйти Леваневскому из кабины”.

Это была вторая авария Леваневского, произошедшая из-за его самонадеянности и полного незнания правил полётов в полярных условиях. Но, к счастью, раны лётчика были незначительны. Их быстро обработали йодом и забинтовали полосками порванного белья.

Мальчик-чукча, оказавшийся неподалёку, указал дорогу в своё селение. Это было совсем рядом, а до Ванкарема не долетели всего 30 километров. Ушаков пошёл к чукчам за помощью и через пару часов вернулся с двумя упряжками ездовых собак.

Через два дня Леваневский послал в Москву бодряческую телеграмму: “Побеждённым себя не считаю, готов снова к работе”.

Зачем была послана эта телеграмма? Здесь был скрытый расчёт. Распорядится Москва, и дадут ему новый самолёт, отобрав у другого лётчика. Тем более, что нечто подобное недавно произошло. Председатель правительственной комиссии В. Куйбышев в начале марта направил телеграмму командиру авиаотряда Н. Каманину с указанием передать один из самолётов его отряда полярному лётчику В. Молокову. А значит, и вторично могло быть принято подобное решение. Тем более, был и ещё один прецедент: Н. Каманин при вынужденной посадке в посёлке Кайнергин налетел на снежные застрugi

и повредил шасси. Лётчик Б. Пивенштейн отдал командирю свой самолёт, а сам двое суток на собаках добирался до бухты Провидения. И уже оттуда – с бензином, ремонтным материалом – назад, чтобы всё-таки исправить самолёт и лететь дальше, к людям на льдине.

На следующий день после прибытия в Ванкарем Леваневский поехал к своему самолёту на собаках. Машину уже вытащили на берег. Проверив самолёт, лётчик убедился, что больших повреждений не было. Удар был удачным. И тут же он не удержался, чтобы не похвастаться: “Если бы я не успел дёрнуть самолёт в последнюю минуту, то он ударился бы гораздо сильнее – от нас осталась бы каша”.

И в Москве оценили “подвиг” пилота. Хотя здравый смысл и подсказывал, что этого неопытного, но очень заносчивого лётчика следует просто отстранить от полётов и наказать за фанфаронство и легкомыслие. Но тут всё решала воля одного человека...

Оба экипажа (и экипаж Слепнёва), даже американских механиков, наградили орденами Ленина. Ошеломлённому этим известием Леваневскому внятно объяснили, что своевременная доставка Ушакова – опытного организатора и полярника – большой вклад в дело спасения челюскинцев. Возможно, именно тогда Леваневский начал понимать, что он включён в какую-то неизвестную пока ему, но большую и сложную игру. А может быть, сыграла роль телеграмма Ушакова, направленная в Кремль: “Люди остались живы только благодаря исключительному самообладанию пилота Леваневского”.

5 марта Анатолий Ляпидевский первым вывез из лагеря женщин и детей, а на всю операцию по эвакуации советским лётчикам понадобилось всего 4 дня. Как и положено, отбили в Москву торжественный рапорт. Его подписали все шесть участвовавших в операции пилотов.

Но из столицы поступила свёрхсрочная телеграмма. Было приказано поставить в рапорте ещё одну фамилию – Леваневского. Переглянулись лётчики, помолчали... и выполнили указание вождя. На следующий день этот рапорт появился на страницах всех центральных газет. Леваневский был официально включён в число спасателей челюскинцев – седьмым.

Обратно добирались из Хабаровска на специальном поезде, в котором даже действовал свой партком, снабжённый полномочиями ЦК. Что это значило, тогдашним людям объяснять было не надо. Все лётчики подали заявление о приёме в партию, и их тут же, в ударном порядке, без кандидатского стажа приняли в члены ВКП(б). Естественно, такой случай не пропустил и Леваневский. Когда 19 июня 1934 года челюскинцы и их спасатели прибыли с Дальнего Востока в Москву, в кармане Сигизмунда находился новенький партийный билет.

20 апреля 1934 года Сигизмунд Александрович Леваневский вместе с остальными шестью лётчиками был удостоен звания Героя Советского Союза. Точку в этой эпопее поставил сам Сталин. Встречая героев-лётчиков, он сказал скромно стоявшему позади всех Леваневскому:

– Леваневский?! Чего вы прячетесь и скромничаете?

Подошёл и подал лётчику руку. И тот, наконец, понял – настало его время. Он попал в случай! Тем более, весною того же 1934 года вновь возникла мысль о перелёте из Москвы в США через Северный полюс (впервые в авиационных кругах её высказал М. М. Громов). Этот полёт показал бы всему миру достижения советской авиации в области покорения Арктики и героизм советского человека. Мысль эта возникла после успешного полёта на дальность по замкнутому кругу на АНТ-25. Тогда был установлен абсолютный мировой рекорд, который держался много лет: за 75 часов экипаж (М. Громов, А. Филлин, И. Спиринов) покрыл расстояние свыше 12 тысяч километров.

6. Волшебная жизнь героя

Уже через два месяца в составе делегации СССР Леваневский и Молоков отправились в Англию на международную авиационную выставку в Фарнборо. На обратном пути Леваневский задержался в Польше, навесил мать, которую не видел много лет, посетил воинское кладбище, где был похоронен его брат.

Советское посольство получило указание из Москвы обеспечить визит Леваневского в Польшу по высшему разряду. На кладбище его сопровождал специально прикрепленный ответственный сотрудник посольства. Проявили

активность и варшавские журналисты. Неизвестно, что им наговорил Леваневский и его родственники, а может, и сотрудники постпредства постарались, но польские газеты выдали сенсацию: “Лётчик Леваневский – гордость советских авиаторов, ас арктической авиации, выбросивший герб из своей дворянской родословной, мужеством, героизмом, отвагой водителя стальных птиц завоевал почётный титул новой России: Герой Советского Союза – он здесь, в Варшаве”.

Одним махом польские газетчики превратили сына дворника в благородного шляхтича. Да ещё и гордо отринувшего своё социальное происхождение, и сделали из него полярного аса.

В пропагандистскую компанию включилась и мать героя. Теофилия Леваневская написала благодарственное письмо в адрес посольства СССР в Варшаве. Письмо было опубликовано впоследствии в киевской газете “Заря”: “Я глубоко признательна советским властям за предоставление возможности встретиться с сыном Зигмунтом, которого я не видела 17 лет и с которым рассталась, когда он был ребёнком; он вырос, возмужал, стал зрелым и умным человеком, прославленным Героем Советского Союза. Я больна и не знаю, когда ещё его увижу, но радость от нашей встречи навсегда останется в моей памяти”.

Поистине, печать – великая сила! Но Леваневский и сам идеально подходил к системе. Успех надо закреплять, но от встреч и чествований Леваневский старательно уклонялся. Представьте, приехал бы он к пионерам, а какой-нибудь настырный шкет возьмёт и спросит:

– Товарищ Леваневский, а скольких челюскинцев вывезли вы на своем самолёте?

Что тут ответить? Признаться, что в ледовом лагере он даже не был? Нет, так не годится. Поэтому – ну их, эти встречи с молодёжью! Свою необразованность Леваневский сознавал и решил быстро её ликвидировать. Героя без всяких экзаменов приняли в Военно-воздушную академию РККА им. Жуковского. Кто же откажет фавориту Сталина? Его избрали (мгновенно! Так и хочется сказать – назначили) депутатом Верховного совета СССР, предоставили новую роскошную квартиру в Москве и персональный автомобиль с водителем. Жизнь прекрасна!..

Но подводные камни были впереди.

7. “Знаю, что это за человек...”

Год 1934-й был ознаменован новыми авиационными рекордами. Лётчики разных стран стремились не просто превзойти своих предшественников, а совершить что-то совершенно новое, не встречавшееся ранее.

Леваневский чувствовал себя неуютно. Учёба шла туго, сказывался недостаток образования. Но внешне он держался хорошо. Ступал твёрдо, смотрел уверенно. Но всё это было предназначено для широкой публики и корреспондентов, время от времени радующих читателя высказываниями одного из первых Героев. А говорить он умел. Но среди лётчиков у новоиспечённого героя друзей почти не было. Здесь, среди этих действительно мужественных и отважных людей, когда речь шла о профессии и профессиональном умении, царил “гамбургский счёт”.

Те, кто знал Леваневского (автору приходилось беседовать с ещё живыми тогда полярными лётчиками), почти единодушно оценивали его как человека посредственного, но преисполненного самомнения и самолюбия, считавшего себя на всё способным. Он был крайне высокомерен с окружающими, а Михаил Михайлович Громов очень точно определил и ещё одну основную черту в характере лётчика, косвенно, но имевшую большое значение в его неудачах, – он не был признан в профессиональной среде пилотов. Все лётчики тогда прекрасно знали, кто есть кто и кто чего стоит. Надо было сделать что-то особенное, из ряда вон выходящее, чтобы подтвердить свою авансом полученную славу.

После получения высокого звания Леваневский стал вхож на кремлёвские приёмы, даже самые интимные, с небольшим количеством приглашённых из узкого круга соратников вождя. И вот, во время одного из застолий Леваневский, уловив хорошее настроение Сталина, попросил у того согласия на организацию беспосадочного перелёта из Москвы в США, в Сан-Франциско, через Северный полюс.

Собственно, идея эта принадлежала Громову, но важно было, кто первый донесёт её до слуха вождя. А у Леваневского, удачно выбравшего время для своего обращения, был очень веский аргумент в пользу скорейшего совершения такого полёта: Вилли Пост, которого вполне заслуженно называли “великим американским лётчиком”, объявил, что намерен совершить перелёт на гидросамолёте с Аляски через Северный полюс и сесть в устье какой-нибудь сибирской реки.

С точки зрения пропаганды, это было бы демонстрацией больших достижений американской авиации.

Сталин, безусловно, знал о планах американца, ему сообщали все, даже самые незначительные авиационные новости. Автор идеи перелёта через Северный полюс Громов в это время был в госпитале. А Леваневский — вот он, тут, и настроен решительно. Сталин дал принципиальное согласие на перелёт.

В начале января 1935 года в “Правде” появилась статья за подписью Леваневского, изобиловавшая местоимениями “я”: “Я предлагаю совершить в 1935 году беспосадочный перелёт Москва — Сан-Франциско через Северный полюс... Цель этого перелёта: первое — установление рекорда дальности полёта по прямой; второе — беспосадочный перелёт именно через Северный полюс; третье — установление кратчайшего пути между двумя крупнейшими пунктами мира; четвёртое — обследование и нанесение на карту “белых пятен” Северного полярного бассейна; пятое — демонстрация достижений советской авиации”.

Что и говорить! Проект смело, по-большевистски, ставил великие задачи. И лётчик, автор статьи, был уверен, что способен их выполнить. Леваневский, правда, не упомянул М. Громова, что создало у читающей публики иллюзию уверенности в том, что именно он, Сигизмунд Леваневский, Герой Советского Союза, является автором этой прекрасной идеи.

Заявка на рекордный перелёт была публично сделана. Имя Леваневского опять прозвучало. Широкая публика встретила предложение лётчика с огромным энтузиазмом. Но те, кто хорошо разобрался в вопросе, отнеслись к этому заявлению крайне сдержанно. Поступивший к Валериану Куйбышеву проект был направлен им на заключение начальнику Главсевморпути О. Ю. Шмидту, напрямую начальнику лётчика Леваневского. Серьёзный учёный подробно проанализировал проект и дал ему объективную оценку:

“Основной смысл перелёта, очевидно, в демонстрации нашей авиации, ибо будущие международные полёты, конечно, пойдут не по этому пути — через полюс, — а по берегу Ледовитого океана, что будет ненамного дальше, а гораздо удобнее и безопаснее, так как там к 1936 году нами будет подготовлена оборудованная трасса... В случае неудачи мы не сможем ограничиться констатацией, что Леваневский не долетел, а будем, очевидно, напрягать все силы для его спасения или, по крайней мере, нахождения... Поиски Леваневского в случае вынужденной посадки или аварии будут неизмеримо труднее операции спасения челюскинцев (там от лагеря до Ванкарема было 150 километров, а от ближней базы до Леваневского может оказаться более 2000 километров). Пришлось бы организовать свои лётные операции на территории Канады, в местах гораздо менее обжитых, чем наша Чукотка, что и технически, и политически очень трудно... По этим причинам, если вероятность удаchi полёта Леваневского равна половине, то вероятность помощи ему в случае аварии близка к нулю. А неудача в оказании помощи означает не только потерю великолепного лётчика и героя, но большой моральный ущерб для СССР в глазах всего мира... По изложенным причинам я считаю долгом высказаться **против** предложения тов. Леваневского в его нынешнем виде”.

Прежде чем отправить свой отзыв в правительство, О. Ю. Шмидт встретился и подробно переговорил с самим автором проекта. Приведа все свои изложенные в отзыве аргументы, академик просил повременить с перелётом, дожидаться появления многомоторного самолёта и новых навигационных приборов.

Но Леваневский был непреклонен. У него не было ни малейшего сомнения в успехе. На каком основании могут появиться сомнения? Да нет никаких оснований: я уверен — и всё тут! Он чувствовал поддержку Сталина, понимал, что тому необходима успех в этой области.

И ещё в запасе у Леваневского имелась “страшилка” в лице американского пилота. По последним сообщениям заокеанских газет, он планировал в конце июля перелететь на новейшем образце двухмоторного самолёта

“Локхид-Электра”, поставленном на поплавки, с мыса Барроу через Северный полюс в Архангельск!

Удастся план американского лётчика – и первый межконтинентальный перелёт через Северный полюс навсегда останется за американцами. Можно ли допустить такое? И Леваневский настаивал: надо лететь сейчас! Он подстёгивал этим не только себя, но и всех, кто имел отношение к планировавшемуся перелёту.

Поэтому нет ничего удивительного в том, что, несмотря на аргументацию академика Шмидта, проект перелёта через полюс был утверждён. Постановлением Совета Труда и Оборона (СТО) был создан специальный Комитет по дальнему перелёту во главе с наркомом тяжёлой промышленности С. Орджоникидзе и конструктором А. Туполевым.

Экипаж самолёта “АНТ-25” был утверждён в следующем составе: командир – Герой Советского Союза полярный лётчик С. А. Леваневский; второй пилот – слушатель инженерного факультета Академии ВВС имени Жуковского лётчик Г. Ф. Байдуков и штурман – морской лётчик Черноморского флота В. И. Левченко. Первоначально вторым пилотом планировался известный лётчик-испытатель Юмашев. Однако когда ему передали это предложение, он решительно отказался, заявив: “Я не знаю самолёт, но его (Леваневского. – Авт.) знаю. Знаю, что это за человек...”

8. Неудача в начале перелёта

Начались тренировки. Байдукову пришлось бросить занятия в академии и интенсивно заняться подготовкой. В слепых полётах вне видимости земли тренировались в основном на самолёте Р-5 – биплане-разведчике. Сам Леваневский в тренировках почти не участвовал – его поглощали организационные дела. К тому же он плохо знал и конструкцию самолёта АНТ-25 РД (Рекорд Дальности), на котором собрался покорять пространство, его аэродинамические характеристики и устройство бортовых систем. Он просто боялся показать свою некомпетентность в этих важных вопросах и всячески уклонялся от их обсуждения. В таких сложных вопросах он полностью полагался на Байдукова – действительно опытного лётчика. Наконец, провели последний испытательный 18-часовой полёт. Все работало штатно и устойчиво.

Теперь можно было лететь, и газеты получили отмашку – славить предстоящий перелёт. Чуть ли не ежедневно печатались интервью с командиром экипажа, шли репортажи, статьи, фотоснимки. Академику же Шмидту напомнили деликатно, что, конечно, он подготовил серьёзную записку в правительство, но сейчас будущих героев надо ободрить. Ведь решение Политбюро по этому вопросу уже подписано – значит, никаких сомнений! Поэтому в “Известиях” появилась статья начальника Главсевморпути, в которой говорилось: “Такого трудного перелёта ещё никто не совершал. Однако Сигизмунд Александрович Леваневский вполне уверен в благополучном перелёте”. Академик Шмидт эту статью подготовил, но не стал маслитый учёный кривить душой, не написал: “Я уверен”, – а сказал: “Сигизмунд Александрович уверен”. Согласитесь, большая разница.

Ну, а дальше пошли просто ритуальные слова и обязательные комплименты: “...один из самых опытных полярных лётчиков (?), лётчик высокой культуры и разносторонних знаний (?), умеет не растеряться и найти выход из любого трудного положения”.

Не отставала и американская пресса. При первом известии о предстоящем полёте во многих городах стали готовиться встретить национального героя Америки, “спасителя” лётчика Маттерна, легендарного “полярного” пилота.

У американцев оставалась ещё надежда, что их “великий” Вилли Пост опередит советского лётчика и первым промчится над Северным полюсом. Но в ночь на 3 августа телеграфные агентства сообщили, что из-за тяжёлой непогоды Пост застрял на промежуточном аэродроме и перенёс свой перелёт на более позднее время.

Дорога Леваневскому была открыта.

И наступил день отлёта. В маленьком домике экипаж заканчивал приготовления к полёту. Самолёт, стоявший на бетонной горке, как на пьедестале, был очень красив. Серебристый, капот мотора и нижние поверхности фюзеляжа – тёмно-синие. Крыло, горизонтальное оперение и кок винта – красные.

На левой плоскости сверху и на правой снизу надпись “URSS”. На правой сверху и левой снизу — “NO-25”, нанесённые белой краской. На рулях направления с обеих сторон были надписи “ЦАГИ-АНТ-25/САНИ-АНТ25” красного цвета. Наконец, последние бодрые слова провожавших, вспышки фотоблицев. Облачность, правда, низковатая, идёт дождь, но взлетать можно. А через час, на высоте, должно и совершенно развиднеться.

Спокойный ровный полёт длился недолго. Ещё не успели подойти к Кольскому полуострову, как Леваневский заметил, что по центроплану, совсем близко к борту фюзеляжа, медленно ползёт тонкая струйка моторного масла, морщась под потоком воздуха.

Первый пилот жестом подозвал Байдукова и спросил:

— Взгляни-ка, что это за масляная дорожка протянулась по левому крылу?

Утечка масла из мотора явно происходила. Но по какой причине, из-за чего? Если так будет продолжаться, хватит ли бортового запаса масла до конца полёта?

Байдуков хорошо знал машину, ее мотор, много на ней летал. Он сразу сообразил, что причиной может быть небольшая трещина в одном из подводящих трубопроводов или в расходном бачке. Он тут же ручным насосом-альвейзером подкачал немного масла в расходный бак. Но ничего не изменилось — поток масла оставался устойчивым.

Очень быстро Байдуков подсчитал: в расходном бачке — 150 литров масла и ещё 350 — в резерве. Этого, по его мнению, было вполне достаточно, чтобы продолжить и благополучно завершить полёт. До Аляски или до Канады мотор дотянет. Так он и сказал Леваневскому, подчеркнув: “Надо продолжать полёт!”

Тем временем в кабине появились масляные пятна и явственно стал ощущаться запах горелого масла. Видимо, выброс где-то попал на горячие части мотора. С подобным явлением не сталкивались ни лётчики-испытатели самолёта Громов и Байдуков, не предполагал ничего подобного и конструктор.

Решать, как поступить в этом случае, должен был первый пилот. Леваневский передал на землю тревожную радиограмму: “Уходит масло, причина неизвестна”.

Это сообщение сильно встревожило собравшихся в штабе перелёта. Полёт АНТ-25 продолжался. Байдукову удалось протиснуться к расходному маслобаку, расположенному сразу за приборной доской. Он внимательно осмотрел его, взгляделся в метки масломера и сразу всё понял.

Склонившись к Леваневскому, второй пилот прокричал ему прямо в ухо:

— Командир, масло на зелёной метке... (То есть — всё в порядке...)

— Что за метка? — удивился Леваневский, стараясь перекричать гул мотора.

— Полный бак, нормальная заправка. Без подкачки масла хватит до самой Америки.

Но Леваневский предпочёл запросить штаб перелёта: “Что означает зелёная метка масломера?”

Можно сколько угодно притворяться опытным лётчиком и полярником, но один вопрос способен сразу же показать, кто ты есть на самом деле.

Туполев, уже почти сутки не смыкавший глаз в штабе перелёта, буквально взвился:

— Да что он, не понимает ничего? Не может разобраться с маслосистемой? Там же Байдуков!

Надо было принимать решение, но Леваневский медлил, застыв у штурвала. Неудача. Облечённый, так сказать, высшим доверием, наговоривший много красивых и правильных слов, он должен в самом начале пути повернуть назад? Что стоят тогда все его недавние бравые заявления?..

Наконец, Леваневский решился. Опять же жестом он подозвал к себе штурмана Левченко и приказал передать на землю: “Полёт прекращаю, возвращаюсь”. И сразу же положил тяжёлую машину в крутой разворот, лёг на обратный курс.

Через несколько минут Беляков принял радиограмму штаба перелёта: “Немедленно возвращайтесь. Посадка на аэродроме Кричевицы (это под Новгородом)”.

Леваневский передал управление Байдукову, протиснулся назад и растянулся на масляном баке, где так и пролежал до самой посадки.

Свой позор он переживал молча. Или думал, на кого свалить вину?..