

8. Леваневский сваливает вину на Туполева

Перед посадкой надо было облегчить машину – слить лишний бензин. Для этого в баках существуют специальные аварийные сливные горловины.

Израсходовано было меньше четверти общего запаса горючего, следовало слить остальное – из 16 крыльевых баков. На подходе к аэродрому Байдуков открыл горловины. Бензин начал уходить, и весь экипаж увидел, что машина окутана облаком распылённого бензина. Бензиновые пары проникли в кабину – она не была герметичной, и заполнили её всю. Дышать стало тяжело. Но не в этом была опасность. Хватит малейшей искры – а на борту искрящих приборов более чем достаточно, – и самолёт вспыхнет, как факел.

Байдуков, зайдя по ночному старту, образцово посадил машину рядом с ограничительными знаками полосы, выключил мотор. Навигационные огни погасли, но тут же внутри консоли левого крыла загорелись две ракеты Хольта. Они предназначались для освещения земли в случае вынужденной посадки ночью. Обычно они выпадали через специальный лючок из плоскости самолёта. Повисали на металлическом тросе и затем воспламенялись.

А здесь, на аэродроме, они загорелись внутри крыла, мгновенно прожгли обшивку, и перкалевое покрытие плоскости стало затягиваться пламенем. Самолёт еще не обсох от вылитого бензина, и возникла реальная угроза взрыва. Крыло же вспыхнуло, как факел. Экипаж бросился тушить огонь своими куртками, шлемами и перчатками. Но что они могли сделать с бушевавшим пламенем! Казалось, машина обречена. Но в последнюю минуту у самолёта затормозил грузовик, кузов которого был наполнен красноармейцами. Мгновенно они извлекли огромный брезент и накрыли им очаг огня. Это были пожарный расчёт с аэродрома. Получив сообщение об аварийном возвращении АНТ-25, они приготовили всё необходимое на случай аварийной посадки. Крыло самолёта изрядно обгорело, но сама машина была цела.

А утром на аэродроме приземлился четырёхмоторный ТБ-3. Из Москвы прибыла специальная комиссия. В её составе были военные во главе с начальником штаба ВВС Красной армии комкором Хрипиным, целая группа авиационных специалистов, возглавляемая самим Туполевым, и, конечно же, чекисты – куда же без них! Все сразу же отправились к самолёту.

Конструктор самолёта Туполев, не троя слов на расспросы, сразу же распорядился открыть капоты мотора. Обожжённое крыло он осмотрел мельком. Им занялись его подчинённые, рядовые инженеры. Видно было, что Туполев раздосадован, но внешне он держался очень спокойно. Он словно заранее знал, что увидит, открыв капот мотора.

Действительно, мотор был сух, маслопроводы целы, герметичность не нарушена, подтёков нет, в баках, в том числе запасном, полно масла. В специальные тарированные канистры, привезённые членами комиссии, слили из самолётных систем всё масло. Как оказалось, его запаса с лихвой бы хватило, чтобы совершить полёт до плановой дальности.

Всё время осмотра Леваневский стоял в стороне. К Туполеву он не подошёл. Да и конструктор словно не замечал унылой фигуры лётчика-неудачника. Разговаривал он только с Байдуковым.

— Ну что, Егор, осрамились? Он-то ладно, — Туполев с усмешкой кивнул в сторону Леваневского, — а ты что же?

— Так я предлагал лететь дальше, но командир-то — он! . .

Всё, произошедшее в полёте, Леваневский считал просто мелкой ошибкой, совершенно забывая, что это не первый его провал. Он продолжал считать всё произошедшее случайностью, наверное даже и не зная, что случайность, чаще всего, — это проявление высшей закономерности. И в то же время он понимал, что придётся отвечать за допущенный провал, искал выход и не находил его.

Через несколько дней Сталин пригласил к себе весь экипаж Леваневского, был здесь и А. Н. Туполев. В кабинете вождя находились также Молотов, Ворошилов и ещё кто-то из членов Политбюро.

Леваневский кратко доложил о постигшей его неудаче. После его сообщения Сталин спросил:

— Как же мы поступим дальше? . .

И Леваневского прорвало. Он бросил — громко и решительно — фразу, которая тогда могла сразу привести того, к кому она была обращена, если и не к расстрельной стенке, то уж, наверное, к “увлекательной” поездке в солнечный Магадан.

— Это вредительский самолёт, и построил его — вредитель! — суровым голосом обвинителя произнёс Леваневский. Хорошо хоть, не указал пальцем на Туполева.

Такого мерзкого обвинения никто не ожидал.

Ворошилов, услышав эти слова, попытался резко оборвать зарвавшегося поляка:

— Что ты городишь?!

Но тот не унимался:

— Да, я настаиваю — это вредительский самолёт, и сделал его вредитель!

Леваневский просто врал. Врал беззастенчиво, по-хамски, нагло и подло. Он словно мстил за свою несостоятельность, но — кому? Самому себе? При чём же здесь талантливый конструктор? Сталину было прекрасно известно, что самолёт хороший и мотор отличный — не подвели! Но Леваневским владело отчаяние. Заметив, что сидевший за столом Молотов что-то записывает в свой блокнот, Леваневский истерично продолжал:

— Прошу застенографировать мои слова. Я этому конструктору не доверяю и никогда не сяду в его самолёт!

И, наконец, произнёс те главные слова, ради которых он и затеял эту показную, явно не мужскую истерику, то, что он придумал во время возвращения в Москву, тот единственный вариант оправдания:

— Нужен другой самолёт — многомоторный. Лететь через Арктику с одним мотором слишком рискованно. . .

Ах, знал бы Леваневский, что этими словами он подписывает себе смертный приговор! Ведь именно многомоторный самолёт и погубит его. . .

Туполев схватился за сердце. Кто-то из присутствовавших бросился оказывать помощь, тут же в сталинском кабинете появился секретарь вождя Покрёмбышев, конструктора отправили к врачам.

В общем замешательстве, возникшем среди участников совещания, Сталин продолжал спокойно расхаживать вдоль стола. Словно ничего не слышал. Наконец вождь произнёс, обращаясь к Леваневскому:

— Отправляйтесь-ка с экипажем в Соединённые Штаты и посмотрите, что там можно купить для перелёта через полюс.

Фактически это означало, что Сталин делает теперь ставку на другого лётчика, а Леваневского просто убирает с глаз долой.

Через несколько дней состоялось решение правительства об отмене в этом году трансполярного перелёта (время было упущено, с середины августа

в Арктике не летали). Начальнику Главсевморпути академику О. Ю. Шмидту следовало подготовить текст заявления ТАСС о причинах неудачи перелёта. Тогда же академик получил и подробные разъяснения о том, что писать в этом заявлении ТАСС. В результате ТАСС выпустил сообщение, что самолёт АНТ-25, на котором летел Леваневский, конструктивных недостатков не имел. Полёт же был сорван потому, что “экспертизой были обнаружены некоторые недостатки в работе системы маслопроводки”.

И всем сразу стало ясно: техника подвела, а лётчик здесь ни при чём. Леваневский остался “славным сталинским соколом”.

А тут и новость пришла: 15 августа начавший свой перелёт американец Вилли Пост из-за неисправности мотора сел в двадцати двух километрах от мыса Барроу, вблизи посёлка эскимосов. Устранив неисправность, Пост со своим спутником взлетел, но горючее было на исходе, и на крутом вираже остатки бензина не достигли заборных трубок, мотор захлебнулся, и самолёт рухнул в реку. В этой катастрофе погибли Вилли Пост и его друг, журналист и писатель Билл Роджерс.

И причину утечки моторного масла быстро определили. Не стали только сообщать публично. Дело оказалось очень простым: готовившие в полёт машину инженеры (полёт рекордный, нельзя доверять такое дело простым механикам) решили, по русской поговорке, что кашу маслом не испортишь, и залили его больше, чем требуется; мол, излишек всё равно будет выброшен через специальный клапан-сапун. Если бы мотор заправляли обычные механики, то они, согласно инструкции, залили бы масла до специальной зелёной метки, и всё было бы нормально. А тогда в полёте Байдуков ещё и подкачивал масло из запасного бачка.

Впрочем, понять его можно. Во время испытательных полётов ни ему, ни Громову с подобной ситуацией сталкиваться не пришлось – аэродромные механики заполняли маслом расходный бак точно по инструкции.

Ремонт самолёта на аэродроме посадки, буквально в полевых условиях, занял немного времени, и Байдуков перегнал его в Москву, на Центральный аэродром.

9. Место Леваневского занимает Чкалов

Несмотря на указание Сталина, Леваневский сразу в Америку не поехал. Хотя его и посылали за самолётом, но он знал, что в США нет такой машины, что могла бы соперничать с АНТ-25.

Как поступить? Взять назад слова, в запале сказанные против туполевской машины и самого авиаконструктора? Нет, это невозможно. Обострённое самолюбие, горор просто не позволяли так поступить. Но на чём же тогда лететь?

Леваневский размышляет, прикидывает, ищет выход почти четыре месяца, пока в самом конце декабря 1935 года решается послать письмо Сталину.

“Перелёт через полюс вполне реален, – уверяет он вождя, лучшего друга советских лётчиков. – Экипаж готов осуществить эту задачу во что бы то ни стало”.

Интересно, что предложения по перелёту и конструктивным улучшениям техники адресуются не авиаконструктору или разработчикам приборов, а сразу Сталину, ведь Леваневский – человек неглупый. Он прекрасно понимает, что после инцидента во время кремлёвского совещания Туполев просто не захочет с ним разговаривать. Да и к другим авиационникам обращаться бесполезно – вздорный характер лётчика всем хорошо известен, отношения он испортил везде.

Но времени, с другой стороны, терять нельзя. Совершить подобный перелёт мечтают многие, и гораздо более опытные и заслуженные лётчики. И никаких предварительных условий они не ставят. Да, лететь ему не на чем. Туполевскую машину Леваневский охаял, другой пока нет. Вдруг его опередят американцы?

И в это же время Сталину поступает ещё одно письмо – от академика О. Ю. Шмидта. Тот по-прежнему считает перелёт Леваневского через Арктику преждевременным и выдвигает интересный проект: надо создать в районе Северного полюса, прямо на льдине, дрейфующую станцию. Она станет и ориентиром в полёте – своеобразным радиомаяком, и метеостанцией, совершенно необходимой для прогнозов погоды при таком перелёте. Необыч-

ность и грандиозность идеи О. Ю. Шмидта захватили Сталина. В Кремль был приглашён не только Отто Юльевич, но и Леваневский, и Громов, с которым Сталин постоянно советовался по самым сложным авиационным вопросам.

По итогам этой встречи состоялось решение Политбюро, согласно которому Туполева обязали доработать АНТ-25 РД или же создать новую машину, двухмоторную, и никак не позднее 1 марта 1937 года.

Получив постановление Политбюро, Туполев немедленно ответил, что у них в ЦАГИ есть два самолёта РД, полностью готовых и оборудованных для подобных перелётов. О создании же новой машины, двухмоторной, конструктор сообщил, что это возможно не ранее 1938 года.

Осенью 1936 года М. И. Калинин привёз Чкалова, Байдукова и Белякова с жёнами на дачу Сталина в Сочи. Сталин и Жданов встретили гостей у ворот. Видя, что они стесняются, хозяин предложил прогуляться, стал рассказывать о посаженных деревьях, особенно подробно – об эвкалиптах, об их противомалырийных свойствах, угощал собственноручно выращенными лимонами. Когда же Чкалов завёл разговор о полёте через Северный полюс, Сталин сказал, что для начала необходимо создать метеорологическую станцию в районе полюса.

Позднее в Москве, при обсуждении в ЦК, Сталин вернулся к этой теме и, словно забыв о своём предложении, сделанном в Сочи, спросил, как будет обеспечена информация о погоде на такой дальней трассе?

Но мнение вождя по этому вопросу было уже известно, и дискуссия носила, скорее, ритуальный характер. Сразу же появилось предложение создать полярную метеостанцию в районе Северного полюса. Сталин изобразил заинтересованность идеей и спросил: “А смогут ли советские полярники организовать такую станцию?” Советские полярники ответили: “Можем!”

И решение было принято.

Решение о создании дрейфующей станции “Северный полюс” Сталин приказал засекретить. Он хорошо помнил разрекламированный полёт Леваневского и связанный с его неудачей конфуз. Когда же высадка на льдину была произведена удачно, полярникам была послана поздравительная телеграмма, подписанная Сталиным и членами Политбюро.

А Леваневский снова получил рекомендацию-распоряжение вождя: отправляться в США, но на этот раз “для изучения климатических особенностей севера Америки”. Ну, и поискать подходящий самолёт, конечно...

– Вы ведь национальный герой Америки, – не без ехидства заметил вождь.

Начальник ВВС Красной армии командарм Я. И. Алкснис, крупный военный деятель того времени, вскоре вызвал к себе Байдукова.

– Неудача вашего перелёта поставила в неловкое положение не только нашу авиацию и авиапромышленность, но и всю нашу страну, – сказал он лётчику. – Надо предпринять все усилия, чтобы выйти из этого неловкого положения...

Байдукову в тот момент хотелось сказать, что не к нему следует обращать эти слова, что он только второй пилот. Но он предпочёл промолчать, желая услышать продолжение. Видимо, командующий авиацией неспроста затеял этот разговор. Сразу было понятно, что он вовсе не горит желанием использовать в перелёте иностранную машину, да и к участию в этом трудном деле вряд ли хочет привлекать Леваневского, несмотря на покровительство Сталина.

Разговор закончился тем, что Байдуков не вернулся не только в свою академию, но даже и в научно-исследовательский институт ВВС, на что он поначалу рассчитывал. Новое назначение оказалось для него неожиданным, но вполне по плечу: Байдукова назначили лётчиком-испытателем и шеф-пилотом авиазавода № 22 (это тут же, в Москве, в Филях).

Да, лететь можно хоть завтра, но – кто полетит? Леваневский в Америке и вернётся не скоро (он пробыл там почти полгода, принимая три самолёта). Нужен новый командир экипажа. Кто им станет?

Сам Байдуков – превосходный пилот, много лучше и значительно опытнее Леваневского, но всё дело в том, что рекордный перелёт, по сталинскому разумению, должен был совершить человек, известный стране, по всем статьям безупречный, с кристальной биографией, с хорошим рабоче-крестьянским происхождением.

Пропагандистскую составляющую никак нельзя было забывать. Лётчик, покоривший арктическое пространство и пролетевший над Северным полюсом, чтобы приземлиться в Америке, должен быть популярной в стране личностью, узнаваемым, народным героем. Единственным таким человеком в поле зрения Байдукова был его старый друг Чкалов. Неважно, что он лётчик-истребитель и давно уже не поднимал в воздух тяжёлые многомоторные машины. Он не имеет понятия об астронавигации и радионавигации, практически не владеет приёмами радиосвязи, необходимой в полёте, — как он полетит в высокие широты?

Но выйти на Сталина и “пробить” перелёт в тех условиях мог только Чкалов. Вождь публично обласкал лётчика перед авиационным праздником 2 мая 1935 года, состоявшимся на Тушинском аэродроме в Москве.

Когда Сталин проходил мимо строя лётчиков, замерших у своих машин, Орджоникидзе показал ему на Чкалова. Сталин помнил это имя — вчера ещё, на первомайском параде на Красной площади чкаловская пятёрка истребителей стремительно пронеслась над площадью и взмыла в небо, скрывшись в облаках. На трибунах восхищённо зааплодировали.

Сталин подошёл к Чкалову, подал ему руку и произнёс, демонстрируя чуткое, отеческое отношение к человеку:

— Почему вы не пользуетесь парашютом, товарищ Чкалов? Ваша жизнь дороже нам любой машины...

Об этой фразе на следующий же день узнала вся страна. А через несколько минут Чкалов поднялся в небо и на своём И-16 продемонстрировал такие фигуры высшего пилотажа, что на трибунах все только ахали, видя столь замечательное зрелище. Был восхищён и вождь. Именно так и должен летать человек нового строя, бесстрашный лётчик, русский богатырь, мастер высшего пилотажа, простой советский человек.

Через два дня Чкалову был вручён орден Ленина — высшая награда страны. Да, именно такой человек только и может быть принят Сталиным и рассчитывать при этом, что тот выполнит его просьбу.

Байдуков торопится познакомить друга с самолётом. Тот сначала удивляется — ну, что это за скорость — 170 километров в час! Но потом, совершив ознакомительный полёт, чувствует: машина — то, что надо, послушная в управлении, устойчивая в полёте. Через несколько тренировочных полётов Чкалов и сам увлёкся идеей перелететь на этом самолёте в Америку.

Казалось, можно лететь. Но сначала — необходимые формальности. Пишется письмо в ЦК, потом второе, потом посылается подробно мотивированная записка. Но от Сталина ответа нет. Никто из лётчиков тогда не знал, что решение вождём уже принято: он хочет сначала послать на полюс экспедицию, сделать всё основательно. Видимо, уланская атака Леваневского показала, что в таком ответственном деле лихим наскоком не обойтись. Готовиться надо серьёзно.

Впрочем, Леваневский не успокаивается. Он бомбардирует Сталина своими просьбами. В результате 11.02.1936 года на заседании Политбюро было принято решение “отклонить настойчивую просьбу Героя Советского Союза т. Леваневского о разрешении в 1936 году совершить перелёт через полюс”.

Одновременно было одобрено предложение О. Ю. Шмидта о создании в 1937 году на льду в районе Северного полюса радио-метеостанции. Главсевморпути поручалось продолжить изучение климата в районе полюса, а Леваневскому рекомендовалось лично изучить условия полёта на севере Америки (Аляска, Канада, Гренландия). Опять его посылали подальше...

Тем временем Чкалов и Байдуков пишут письмо Ворошилову:

“Извините за нашу назойливость. Мы к Вам во второй раз обращаемся по вопросу о перелёте в Америку из Москвы через Северный полюс. Мы вынуждены это сделать по следующим мотивам:

1. Появились слухи о предложении Америки сделать регулярную воздушную линию через полюс (а следовательно, есть предпосылки, что американцы не замедлят сделать полёт первые, и наши трёхлетние разговоры об этом останутся только разговорами).

2. Другие экипажи (Леваневский, Громов) не проявляют настойчивости к проведению в жизнь своих намерений...

3. Самолёт, на который рассчитывал Леваневский (машина Болховитинова), в этом году уже не может быть использован для перелёта, т.к. он, по-

мимо переделок, требует ещё большего времени на испытание (самолёт ни разу не ходил на дальность).

4. Идут слухи от ответственных работников ГУСМП о том, что Леваневский не пойдёт в перелёт.

5. Завязываются нездоровые отношения между претендентами на перелёт через полюс. Леваневский, ставя себя абсолютным монополистом данного перелёта, держится изысканно высоко по отношению к другим и отнюдь не собирается войти в число какого-либо экипажа. Помимо всего, он по-прежнему плохого мнения как о самолёте АНТ-25, так и о руководителях авиационной промышленности. Сам же на деле опирается на готовенькую американскую технику, свысока относится к нашему самолётостроению и к возможностям наших машин и людей.

Все эти причины, вместе взятые, создают у нас крайне скверное впечатление, что люди к такому важному делу относятся с точки зрения своего высокого “Я”, тем самым не давая возможности и другим, и правительству правильно оценить обстановку.

Как Вам известно, Климент Ефремович, мы тоже входим в число ярких бөлельщиков этого перелёта. Но мы стоим за всякие комбинации в экипаже, не дорожа своим честолюбием... Мы, не теряя времени, настояли на том, чтобы наш самолёт АНТ-25 скорее отремонтировали и переделали то, что оказалось несовершенным в прошлом перелёте. Теперь самолёт готов... Следовательно, никаких затрат, пахнущих миллионами, не потребуется для перелёта на АНТ-25, т. к. машина по существу готова...”

Наконец, лётчикам сообщили: Сталин их примет в Кремле.

10. Чкалов на АНТ-25, а Леваневский – на “Валти”

Чкалов сказал, что самолёт и экипаж полностью готовы к перелёту и могут вылететь хоть завтра. Его уверенность удивила Сталина. Он высказал сомнение: а не рискованно ли лететь по такому маршруту на одномоторной машине? А затем добавил: “Зачем вы обязательно хотите лететь на Северный полюс? Вам всё кажется нестрашным – рисковать вы привыкли...”

Чкалов продолжал настаивать на уже облюбованном им маршруте в Америку чрез полюс. Но Сталин, явно после консультации со специалистами, ответил: “Вот вам другой вариант перелёта, тоже очень длительный и тоже очень сложный. Но – над материком, с запада на восток. Летите по маршруту: Москва – Петропавловск-Камчатский”.

Почему у Сталина возникло такое решение? Быть может, он боялся повторения случая с Леваневским? Или ждал возвращения того из Америки? Но это предложение было им явно продумано заранее. Скорее всего, Сталин консультировался не только с академиком О. Ю. Шмидтом, но и, возможно, с М. М. Громыным.

Глядя на разложенную Чкаловым на столе карту, Сталин произнёс: “Летите на Землю Франца-Иосифа, потом сворачивайте на Северную землю и, через Якутию, на Петропавловск-Камчатский. Если хватит горячего – летите дальше, к устью Амура, на Хабаровск, сколько сможете пролететь”.

Что оставалось лётчикам? Только согласиться и поблагодарить партию, правительство и любимого товарища Сталина за отеческую заботу.

Поскольку машина была в полной готовности, отлёт назначили через десять дней. Вся предварительная предполётная подготовка велась в глубокой тайне. На фюзеляже по обоим бортам нанесли броскую надпись: “Сталинский маршрут”. И этим на экипаж налагалась огромная ответственность. Сорвать такой полёт было просто невозможно. Сейчас за его успех они отвечали лично перед Сталиным и всей страной.

Отлёт проходил спокойно, даже буднично. Никаких речей, никакой восторженной толпы. Несколько специально подобранных журналистов делали снимки, записывали впечатления, но им было запрещено что-либо печатать до успешного завершения полёта.

Чкалов мастерски и легко поднял самолёт. Перелёт через огромную страну начался. Он шёл трудно, мешала плохая погода, туманы, да и отсутствие у экипажа опыта подобных перелётов тоже давало о себе знать.

Когда была пройдена половина маршрута и стало ясно, что перелёт удаётся, радист принял правительственную радиограмму: “Вся страна следит за

вашим полётом. Ваша победа будет победой Советской страны. Желаем успеха, крепко жмём ваши руки. Сталин, Молотов, Орджоникидзе". Вот и прекрасно! Но теперь надо красиво завершить перелёт, если получится – то и полететь дальше, чем планировалось. До Читы.

После прозвучавшей в эфире правительственной радиogramмы весь мир узнал о перелёте. И те журналисты, что присутствовали при отлёте самолёта, заполнили своими материалами первые полосы всех газет. В каждой на первой странице крупно была напечатана карта Советского Союза с нанесённым на ней жирным пунктиром маршрутом отважной тройки.

Над Петропавловском-Камчатским – там находился спортивный комиссар – сбросили специальный вымпел, фиксирующий точку прохода для официальной регистрации будущего рекорда, и взяли курс на Хабаровск.

Через 55 часов полёта, преодолев полосы тумана и справившись с обледенением, экипаж посадил самолёт на маленьком островеке Удд в заливе счастья. Машина при посадке не пострадала, лишь чуть повредила шасси. Главное – все живы и самолёт цел. И сразу потянуло в сон, теперь можно было отоспаться. Укладываясь в своём спальном мешке, Чкалов бормотал: "Эх, трепачи мы, трепачи! Обещали до Читы лететь без посадки, а сами... Стыдно будет в глаза глядеть людям!"

Волновался Чкалов напрасно. Пропагандистская машина в Москве была уже запущена, и экипажу ковалась всемирная слава. Утром на пограничном гидроплане лётчикам доставили новую правительственную телеграмму: Сталин и члены правительства поздравляли экипаж с успешным завершением полёта и сообщали о решении правительства присвоить всем троицам звание Героев Советского Союза. А броская надпись: "Сталинский маршрут" появилась даже на папиросных коробках.

Туполевское детище – самолёт РД был полностью реабилитирован. Все воочию убедились в его надёжности и надёжности мотора и экипажа. Стало ясно и другое: первым претендентом на перелёт в США стал Чкалов!

А что же Леваневский? Он до сих пор пребывал в Калифорнии, в основном, в курортном городке Сан-Диего, где, неподалеку от мексиканской границы, находился авиационный завод Жерара Валти.

Весть о чкаловском перелёте застала Леваневского там. Он почувствовал – пора возвращаться, иначе все его амбициозные планы будут разрушены. То, что раскритикованный им самолёт Туполева показал такие результаты, стало неприятным сюрпризом и невольно наталкивало на мысль: а ведь и он, если бы не струсил, за эти 56 лётных часов вполне свободно мог бы достигнуть Америки. Эта мысль не давала покоя Леваневскому.

В первых числах августа ярко раскрашенная в цвета арктической авиации – красное с синим – одномоторная поплавковая амфибия "Валти", на борту которой находился и прилетевший в это время в США штурман Левченко, взлетела и взяла курс на север. Летели не спеша. Пережидая туманы и плохую погоду, а иногда и участвуя в торжественных встречах в попутных городах: Сан-Франциско, Сиэтле, Фербенксе. Неторопливое, приятное путешествие.

Наконец – вот она, Чукотка, родная советская земля. Но здесь почему-то торжественных встреч нет, никто не восхищается сталинским соколом, смотрят на него как на обыкновенного рядового лётчика, перегоняющего купленный в Америке самолёт.

Герой здесь – Василий Молоков. После челюскинской эпопеи он так и остался на Севере; с прошлого года на одряхлевшей двухмоторной летающей лодке "Каталина" он летал через Якутию и Камчатку к восточным берегам Чукотки, осваивал маршруты к редким ещё северным посёлкам и полярным станциям.

Вдоль всего Северного морского пути он пролетел до самого Архангельска, намечая места для посадочных площадок, садясь в пустынных бухтах и устьях сибирских рек. Кроме того, Молоков вёл ледовую разведку, крайне необходимую капитанам морских караванов, следовавших в полярных морях. Спокойно и методично делал свою очень необходимую работу этот скромный и молчаливый человек. Она была незаметна, эта работа – трудная и опасная. А Леваневский и Левченко продолжали свой спокойный перелёт. Только через сорок дней их самолёт начал заходить на посадку в Центральном аэродроме Москвы. Лётчики, делая обязательный круг перед посадкой, были весьма

удивлены огромным количеством собравшихся на аэродроме людей. “Интересно, кого это так встречают?” – с недоумением спросил Леваневский у своего штурмана.

Он, конечно, не мог знать, что незадолго до их прилёта состоялась заседание Политбюро ЦК ВКП(б), обязавшее ЦК и Главсевморпуть на самом высоком уровне торжественности, обязательно с участием членов Политбюро встретить лётчиков, а пресса получила приказ подать этот перелёт как выдающийся и имеющий историческое значение. Отсюда и празднично украшенные трибуны, духовые оркестры, толпы нарядно одетых людей, море цветов.

На трибуне с микрофонами встречающие – Молотов, Ворошилов, Андреев. Все – члены Политбюро. Выйдя из самолёта, Леваневский даже растерялся, до самой последней минуты, уже взойдя на трибуну, он сомневался – ему ли эта встреча?

А тут ещё перед микрофоном зачитали телеграмму от отдохавшего в Сочи вождя: “Братский привет отважным сынам нашей Родины! Поздравляю вас с успешным выполнением плана исторического перелёта. Крепко жму ваши руки. И. Сталин”. И если бы только это! В городах и посёлках появились улицы и площади имени Леваневского, его именем назывались школы. Дошло даже для того, что именем лётчика назвали линию электропередачи в Сибири (линия Свердловск – Соликамск). У авторов этой идеи было явно плохо с чувством юмора.

Хорошо организованный восторг перерос все разумные рамки. Через несколько дней был обнародован Указ о награждении Леваневского орденом Трудового Красного Знамени (орден Ленина у него уже был, второй тогда ещё не давали), а Левченко – орденом Ленина. Как было сказано в Указе, “за новые крупные успехи в освоении Северной воздушной трассы”.

При таких делах не следовало забывать и Молокова. Он прилетел в Москву на своей “Каталине” и совершил посадку прямо на Москве-реке, на глазах у тысяч специально собранных по такому случаю людей. И его тоже встречали члены Политбюро.

В конце концов, он проделал свыше 26 тысяч километров очень трудной трассы. И академик О. Ю. Шмидт, высоко оценив трудовую подвиг лётчика, вполне справедливо писал в статье для “Известий”: “Этот перелёт поднял и оживил культурную и политическую жизнь далёких северных окраин страны. А блестящая ледовая разведка моря Лаптевых и Карского моря обеспечила успешное продвижение судов в этом тяжелейшем по ледовой обстановке году”.

Через месяц после возвращения и награждения Леваневского состоялось новое постановление Политбюро – лётчика опять посылали в Америку, и на этот раз для приёмки трёх закупленных самолётов. Почему надо было высылать для такой примитивно-технической работы свежепрославленного героя – непонятно. Но Леваневский снова едет в США, и опять на полгода. Вернулся он в СССР только к весне 1937 года. Зачем Сталин посылал его за океан, чем он там на самом деле занимался?

Этот вопрос долго не давал мне покоя, пока в одном из авиационных справочников, выпущенных в США, я не обнаружил информацию о производстве в Америке четырёхмоторного В-17 – “Летающей крепости”. Уже в 1935 году были проведены успешные испытания этой машины. И самолёт оказался настолько удачным, что его сразу же решили выпускать крупной серией. Безусловно, сведения об этой конструкции в открытой печати и авиационных бюллетенях не появлялись. Так что Байдуков, изучавший лишь доступную ему специальную литературу, мог просто об этом и не знать.

Но Сталин явно был в курсе. Советская техническая разведка в США работала весьма неплохо. Несомненно, в Кремле имелись данные по новому американскому “воздушному линкору”. Именно в тот же период в глубокой тайне в КБ Туполева шла интенсивная работа над четырёхмоторным бомбардировщиком ТБ-7 (АНТ-42), переименованным впоследствии в Пе-8. По внешнему облику и большинству технических показателей он соответствовал американскому В-17.

Судя по недавно обнаруженным и ставшим доступными для исследователей документам, хранящимся в Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ), по каналам разведки в Москву поступали сведения о новейших разработках и образцах вооружения в области авиации. Из них было ясно

видно, что американские конструкторы, инженеры и технологи добились высоких результатов, применяя новейшие технические и технологические решения.

В середине 1936 года в университете Миннесоты был спроектирован специальный скоростной самолёт. И уже в январе 1937 года все разведывательные материалы по этой модели были направлены в Совнарком СССР, в его Военно-техническое бюро. В поступивших материалах сообщалось даже, что самолёт строится в небольшой мастерской Л. Броуна в Лос-Анжелесе. Скорость этого нового аппарата в военном варианте, вооружённого двумя пулемётами, составляет свыше 550 км/час.

В эти предвоенные годы советская военная разведка добыла ценные сведения и о других новейших образцах американского авиационного оборудования и вооружения. Это были автопилот “Сперри” и несколько моделей современных радиоконпасов, аппарата “слепой посадки”, описание систем внутрисамолётной телефонной связи и новейшего авиационного эхолота. Были получены и совершенно секретные описания авиационного завода фирмы “Райт”; чертежи 37-мм авиационной пушки Т-9, рабочие чертежи кольцевых прицелов для авиационных 7,62-мм и 12,7-мм пулемётов и многое другое.

После такой длительной и ответственной поездки Леваневский обязательно должен был составить подробный письменный отчёт. Только где он? Мы вряд ли узнаем об этом, пока не будут рассекречены закрытые до сих пор архивы КГБ.

11. Через полюс в Америку!

21 мая 1937 года советские самолёты высадили на полюсе экспедицию Главсевморпути, возглавляемую академиком О. Ю. Шмидтом. В тот знаменательный день, в 11 часов 35 минут, флагманский самолёт экспедиции, управляемый Героем Советского Союза М. Водопьяновым, М. Бабушкиным и флаг-штурманом И. Спириным, совершил безупречную посадку на льдину Северного полюса. Первые 13 человек экспедиции прибыли в эту заветную точку планеты, в том числе героические папанинцы, а также часть грузов и оборудования научной станции.

Вслед за Н-170 сели ещё три тяжёлых четырёхмоторных самолёта АНТ-6 “Авиаарктика” Героя Советского Союза В. Молокова, полярных лётчиков А. Алексеева и И. Мазурука. Машины доставили остальных членов экспедиции, грузы и оборудование. Впервые в истории человечества на Северный полюс прибыл целый коллектив – 35 отважных, отлично подготовленных полярных исследователей, учёных, авиаторов...

И ещё мир узнал, что за две с лишним недели до этого лётчик Головин, пилотировавший самолет Н-166, достиг по воздуху Северного полюса. Это произошло 5 мая 1937 года в 16 часов 23 минуты. В это время из своего приятного вояжа вернулся Леваневский. Снова обласканный Сталиным, он решил, узнав о планируемой экспедиции на полюс и следующем перелёте в США, дать сразу понять: он и только он отправится в этот полёт. Мол, идея его. О Громеке, который в действительности и был инициатором такого перелёта, Сигизмунд старался вообще не вспоминать.

Только вот лететь мужественному красавцу было не на чем. Туполевскую машину он изругал. Хотя втайне прекрасно знал: машина отличная. Но – один мотор. Страшно лететь на таком самолёте. Правда, Чкалов показал, что самолёт и его мотор очень надёжны. Но лучше пусть этих моторов на машине будет побольше – так оно спокойнее.

Но такой машины пока не было и в обозримом будущем не предвиделось. В Америке тоже не удалось подобрать ничего стоящего. Все тамошние аэропланы, что показывали Леваневскому, были хорошо изготовлены, отличались прекрасной отделкой и комфортом лётных кабин и салонов, но дальность полёта у них была совершенно ничтожной. Никакого сравнения с туполевским рекордсменом!

Впрочем, такие пустяки, как выбор машины, Леваневского не беспокоили. Полетит он, это ясно. Сталин за него, а если кто-то там и планирует что-то вроде перелёта – пусть сидят смирно. Однако Леваневский плохо знал характеры и Чкалова, и Байдукова. А рядом с ними были и такие прекрасные лётчики, как Юмашев, Стефановский, Молоков. Они также рвались в перелёт через Северный полюс и уступать кому-либо не собирались.

Собирался отправиться в сверхдальний перелёт и Михаил Громов. И именно на АНТ-25. Он как никто знал все его преимущества и был уверен в успехе. Проблема была лишь в том, чтобы подобрать подходящий маршрут, и только по прямой – это было требование ФАИ. Несмотря на огромные расстояния в Советском Союзе, трассу протяжённостью более 12 тысяч километров по прямой проложить было невозможно.

Вот если бы проложить маршрут в Соединённые Штаты! Там знают толк в авиации, любят рекорды и сенсации, и сам перелёт будет феноменальным: через Северный полюс, Канаду, вдоль Западного побережья США, а то и в Мексику можно долететь – возможности машины позволяли.

Но Громов, человек серьёзный, в отличие от Леваневского, не стал рекламировать в газетах свою идею. Он начал в тайне разрабатывать собственный маршрут через полюс, основываясь на хорошо ему известных качествах машины. Составлялись лётные графики, определялись нормы расхода горючего на разных скоростях и высотах, много внимания уделялось решению навигационных задач. Своя идея появилась и у Юмашева. Тот стал разрабатывать маршрут в Мексику через Исландию и США.

Леваневский довольно быстро сориентировался в том, что происходит в высших авиационно-партийных сферах, и решил сразу же послать письмо Сталину. В нём он сообщал, что выбрал самолёт для трансполярного перелёта – это был испытывавшийся ещё ДБ-А – и готов лететь на нём со старым экипажем: Леваневский, Байдуков, Левченко.

Интересно, что, посылая это письмо, Леваневский не озаботился даже взглянуть на названный им самолёт, он даже не знал, сколько членов экипажа там должно быть. Не знал он и того, что Байдуков давно уже летает с Чкаловым и расставаться с ним не собирается. Да и не надо ему было знать все эти подробности. Одна только деталь интересовала его – в самолёте было четыре мотора. Четыре – не один! Значит, долететь можно.

Между тем, самый лучший месяц для полётов в Арктике – апрель – благополучно прошёл, наступил май. И лишь 21 мая всем стало известно, что экспедиция на льдину высажена. Мир шумел, газеты и радио надрывались восторгами, и тогда Сталин 25 мая пригласил в Кремль Чкалова, Байдукова и Леваневского – как же без него!.. Громова тоже пригласили, но он в это время ещё находился в госпитале.

Сталин попытался, помня неудачу с перелётом Леваневского, посеять сомнения у рвавшегося в полёт Чкалова:

– Как-никак, один мотор... Не рискованно ли лететь?

Чкалов нашёлся мгновенно:

– Один мотор – это сто процентов риска, а четыре мотора – четыреста, товарищ Сталин, – не задумываясь, произнёс он.

Немудрёная шутка понравилась вождю. Он рассмеялся. Тут же угодливо улыбнулись и все собравшиеся. Кажется, всё ясно – лететь будет экипаж Чкалова. Но как быть с Леваневским?

Сталин повернулся к нему и спросил:

– Ну, а ваши планы, товарищ Леваневский?

Тот встал и твёрдым уверенным голосом заявил: да, он имеет решительное намерение лететь в Америку через полюс в этом году, но теперь на самолёте ДБ-А.

– А с каким экипажем? – поинтересовался Сталин.

– Экипаж всё тот же, товарищ Сталин, – бодро произнёс Леваневский: Левченко и Байдуков.

Все замерли, и даже Сталин прекратил расхаживать по кабинету. Взглянув на Байдукова, он жёстко произнес:

– Вы что, на двух стульях сидите?

Но тот не заробел, не растерялся и спокойно ответил, что состоит в экипаже Чкалова и больше ни с кем лететь не намерен.

А ведь Леваневский прекрасно знал, что Байдуков давно уже летает с Чкаловым и вместе с ним планирует перелёт в Америку. Почему же он назвал его имя? Думается, всё по той же причине – крайней самовлюблённости и зазнайству. Неважно, кто с кем летает и чего хочет. Если Сталин решит, что полетит Леваневский, то Байдукову (прекрасный лётчик, очень поможет в полёте) ничего иного не останется, как включиться в его экипаж, а потом уж пусть летят и Чкалов, и все прочие, остальные...

Одного не учёл Леваневский. За время его воажирования в стране произошли определённые изменения, сместилась шкала ценностей. По-видимому, с некоторых пор Сталин почему-то был заинтересован в лидерстве Чкалова.

Желая разрядить обстановку, которая явно накалялась, Ворошилов спросил:

— А в каком состоянии самолёт ДБ-А?

Ответил Байдуков, участвовавший во многих испытательных полётах на этой машине:

— ДБ-А пока ещё в работе. На нём идут серьёзные доделки и продолжают лётные испытания. К дальнему перелёту самолёт ещё не готов.

— Как это — не готов? — удивился Ворошилов. — Ты же с Кастанаевым на ДБ-А рекорды ставил — по скорости, по подъёму грузов на высоту!..

— Так то в ходе испытательных полётов, а на дальность он не годится.

И тут снова резко вмешался Сталин:

— Вот что! Вы покажете самолёт товарищу Леваневскому, а уж он сам скажет — годится или не годится.

И на этом совещание было закрыто.

Громов, довольно быстро узнав, что в Америку летит Чкалов, выписался из госпиталя и попросился на приём к Сталину. В конце концов, он из-за болезни не мог присутствовать на том совещании, где решался очень важный для него вопрос, но он несколько раз писал вождю, и тот должен был его принять. Так и произошло. Снова кремлёвский кабинет, вечер 10 июня 1937 года. Опять за длинным совещательным столом всё те же первые лица государства: Молотов, Ворошилов. Из авиационного начальства — Алкснис, авиаконструкторов представлял Туполев, было ещё несколько человек. Сталин, как всегда, прохаживался вдоль стола.

Громов кратко и чётко доложил о своём плане перелёта в Сан-Франциско. Привёл сделанные им расчёты, рассказал, когда намерен вылететь и с каким экипажем.

Молотов, который как председатель Совнаркома вёл это заседание, внешне спросил лётчика:

— А зачем вам этот перелёт, если туда летит Чкалов?

Трудный и неудобный вопрос, но Громов ответил хорошо:

— Всё дело в том, что Чкалов достигнет Америки, и мировой рекорд дальности будет установлен. Я же хочу, взлетев после него, пройти дальше, к Лос-Анжелесу, а если не будет возражать Мексика, то и ещё дальше...

Сталин на минуту остановился и тут же спросил:

— И как же вы намерены это осуществить?

И опять простой и чёткий ответ Громова:

— Чкалов взлетает первым, а я за ним спустя полчаса.

Сталин оглядел присутствовавших, с минуту помолчал и сказал лаконично:

— Я — за!

В решении Политбюро, принятом после этого заседания, было записано: “Перелёт экипажа тов. Громова осуществляется одновременно с полётом экипажа т. Чкалова, Байдукова и Беякова”. Прямо из Кремля Громов позвонил членам своего экипажа — второму пилоту Юмашеву и штурману Данилину: “Ребята, летим!”

12. Чкалов и Громов достигли Америки

Перелёты обоих экипажей проходили под контролем ФАИ, членом которой Советский Союз стал с 1935 года. Теперь все рекорды, которые смогут поставить наши лётчики, будут официально закреплены за СССР. Полномочным представителем ФАИ в Советском Союзе был Центральный аэроклуб ОСОАВИАХИМа СССР, который назначал своих спортивных комиссаров. На дрейфующей станции “Северный полюс” им стал один из “папанинцев” — Е. Фёдоров, на острове Рудольфа — штурман экипажа самолёта АНТ-6, дежурившего там для подстраховки зимовщиков, В. Аккуратов. Были спортивные комиссары на зимовках на острове Колгуев и в двух пунктах на западном берегу Новой Земли.

Как и положено по международным правилам, топливные баки и бароспидографы были опломбированы, составлены соответствующие официальные протоколы. До вылета осталось несколько дней, когда М. Громов, зайдя

утром в ангар, где под охраной стоял его самолёт, не обнаружил на нём... мотора!

Из тщательно охраняемого ангара ночью кто-то потихоньку снял мотор с самолёта, подготавливаемого к рекордному перелёту! Ни охрана, ни аэродромное начальство ничего внятно лётчику объяснить не могли. Те же, на чьих глазах ночью снимали мотор, упорно молчали. Лишь потом кто-то невнятно пробормотал, что в моторе Чкалова что-то оказалось неисправным, и ему поставили мотор, снятый с громовского самолёта. Прошло время, и Байдуков, когда его спрашивали о том случае, только пожимал плечами: "Какая замена мотора, что вы?!"

Безусловно, провести подобную "операцию" за несколько дней до старта рекордного перелёта можно было только с разрешения (а может быть, и по указанию) самых высших властей. А это, в данном случае, — Алкснис и, наверняка, сам Сталин. Лишь много позже выяснилась подоплёка некрасивой истории с заменой мотора на громовском самолёте. Скорее всего, инициатором этой "операции" был начальник ВВС Алкснис. Он-то прекрасно знал, что Сталин хочет, чтобы первым Америки достиг Чкалов. Но Алкснис знал и характер Громова. Тот, спортсмен и азартный, но и расчётливый человек, хоть и вылетит всего на полчаса позднее, но наверняка обгонит Чкалова и первым достигнет Америки.

А это не понравится Сталину. У него свои планы насчёт Чкалова. То, что Громов обгонит Чкалова, Алкснис не сомневался — Чкалов плохо летал в слепом полёте, не имел опыта дальних перелётов, не знал навигации, не бывал в высоких широтах (рекордный перелёт на Камчатку не в счёт. Там первую скрипку играл Байдуков. Да и в этом полёте основная роль будет у второго пилота).

И ещё один важный аспект. В экипаже Громова — все беспартийные, и сам командир — из дворян. А чкаловская команда — члены ВКП(б), праведные большевики, представители славного рабочего класса. Они, и только они должны стать первыми!

Полёт Чкалову давался трудно. Ещё на подходе к Белому морю по днищу фюзеляжа стали расплзаться масляные лужи. Это произошло на том же маршруте, что и у Леваневского, но даже раньше по времени.

Байдуков ручным насосом стал подкачивать масло. Но поток его в кабину не уменьшался. Вот странно, подумал пилот: масло в расходный бак поступает, а новый прибор-маслоуказатель показывает его недостаток!.. Байдуков чуть стукнул по стеклу прибора — стрелка дрогнула. Тогда лётчик совсем освободил плотно сидевшее стекло, которое заклинило стрелку, и она мгновенно стала на место, показывая нормальный уровень масла.

С помощью того же насоса, только переключив его, Байдуков закачал избыток масла назад в запасной бак. Течь прекратилась. Теперь пришлось собирать все тряпки и рвать мешки, чтобы удалить проникшие в кабину масляные подтёки. Но с этим справились.

Летели тяжело, кончился кислород. Особенно плохо было Чкалову — у него из ушей и носа пошла кровь. Но до Америки дотянули. Прикинули запас бензина и поняли, что во время блуждания в облаках сожгли его слишком много. До Лос-Анжелеса им явно не дотянуть. Но то, что вышли на территорию США, уже большое достижение. Сели неподалёку от Портленда в маленьком городке Ванкувер. Экипаж Чкалова впервые в мире совершил перелёт из Москвы через Северный полюс в Америку! Это произошло 20 июня 1937 года.

В этот же день Громову привезли новый мотор. Теперь лети, сталинский сокол!..

От Москвы до Ванкувера по прямой ровно 8582 километра, а мировые рекордсмены французы Кодос и Росси пролетели 9104 километра. Побить их достижение Чкалову не удалось. Конфузно получилось. Так что лететь Громову было просто необходимо.

Доволен был и Громов. Цель, стоявшая перед ним теперь, стала предельно чёткой и ясной. Громов отлично знал потенциальные возможности туполевского самолёта и был уверен, что долететь на этой машине можно не только до США, а и через всю Мексику прямо до Панамы. Горючего на это хватит.

Лететь он должен был на том самом первом экземпляре туполевского АНТ-25, на котором так оконфузился Леваневский. Громов — не Леваневский, и к полёту он готовился очень тщательно. Прежде всего, строгой ревизии

подвергся вес самолёта. Все выступавшие болтики опилили, зазубрины и неровности срезали, обкусили законцовки шпнтитов. Когда взвесили весь снятый, “лишний” металл, то его оказалось почти 12 килограммов. Это значило, что на столько же килограммов больше можно взять горючего.

Бензина взяли максимум возможного. Потом стали думать – от чего ещё можно отказаться без ущерба для перелёта? Посоветовавшись, убрали “лишнее”: надувную лодку, охотничьи ружья с боеприпасами, бензиновый зарядный агрегат, даже бочонок со спиртом и соль. Оставили на аэродроме продовольственный НЗ и резерв моторного масла.

Для облегчения машины на ней даже размонтировали тормозную систему колёс. Кислород был нужен, без него полёт не получится. Но вместо тяжёлых баллонов со сжатым газом Громов распорядился смонтировать лёгкий прибор, преобразующий жидкий кислород в газообразный. Его должно было хватить на весь путь с избытком. После этого успешного полёта система сжиженного кислорода получила широкое распространение в авиации.

Всего удалось снять с самолёта более 120 килограммов “излишков”, а это позволило удлинить маршрут почти на 1500 километров.

Машину вели попеременно – Громов и Юмашев. Они точно придерживались разработанного на земле графика полёта, стараясь выдержать режим наименьшего расхода горючего на километр пути. Для данного типа самолёта это был полёт на предельно малой скорости, и грозил, при малейшем уменьшении её, срывом в штопор или в беспорядочное падение. Миновали остров Рудольфа, где их пролёт отметил спортивный комиссар В. Аккуратов, а на льдине, на станции “Северный полюс-1”, пролёт отметил Е. Фёдоров, тоже спортивный комиссар.

И сразу врезались в тяжёлые облака. Началось обледенение. Бугристым льдом мгновенно покрылись стёкла кабины, передние кромки крыльев и хвостового оперения, антенна. Пришлось уменьшить высоту, но тут появился встречный ветер. Каждый час он “съедал” по 20–25 километров. Увеличили скорость полёта, возможность для этого была.

Северный полюс прошли ровно через 24 часа после старта из Москвы, опередив составленный на земле график на 12 минут. Чкаловскому экипажу на этот отрезок трассы понадобилось 27 часов, против графика они опоздали на 6 часов. Ближе к Аляске попался ещё один циклон. Но его прошли по прямой, как и было предусмотрено. А вот третий циклон – под Сиэтлом, в отрогах Каскадных гор, – пройти не смогли, пришлось уклоняться вправо, к океану.

Почти два часа боролся экипаж с ураганом, пока стали расходиться облака, наступила ночь. Где-то внизу остался Ванкувер, где приземлился Чкалов, потом появился освещённый яркими огнями Лос-Анжелес, затем – Сан-Диего. И вот уже граница Мексики. Можно пролететь и её, горючего хватит до самой Панамы, но Мексика не дала разрешения ни на посадку, ни даже на пролёт над её территорией. И Громов положил облегчённый самолёт в крутой разворот.

Посадку произвели неподалёку от мексиканской границы в чистом поле, служившем пастбищем. Местечко это, небольшой городок Сан-Джасинто, через несколько часов стало известно всему миру. Рекорд французов (Кодоса и Росси) был перекрыт на 1044 км, первенство осталось за советскими лётчиками. Неудивительно, что Международная авиационная федерация оценила этот полёт как высшее техническое и лётное искусство, и громовский экипаж – все трое – были первыми в Советском Союзе удостоены высшей награды ФАИ – медалей “Анри де Лаво”. Следующим такую медаль получил уже Юрий Гагарин.

13. А что же Леваневский?

Приказ Сталина был чётко и ясен: познакомить Леваневского с новой машиной конструкторского коллектива Болховитинова.

В 1933 году Болховитинов решил модернизировать устаревший к тому времени тяжёлый бомбардировщик ТБ-3 и привлечь к работе преподавателей и специалистов ВВИА (Военно-воздушной инженерной академии), поэтому созданный ими самолёт называли ДБ-А “дальний бомбардировщик-академия”.

Он был с гладкой, а не с гофрированной обшивкой, закрытой кабиной, шасси прикрыты обтекателями. В июне 1935 года ДБ-А (Н-209) совершил

первый полёт, и до марта 1936 года его испытывали заводские пилоты Н. Г. Кастанаев и Я. Н. Моисеев. Скорость самолёта достигала 280 км/ч, потолок — 8 тысяч метров, дальность — 4,5 тысячи км. В августе 1937 года самолёт признали годным для дальних перелётов, хотя уже при проектировании ДБ-А был признан морально устаревшим. В частности, его полуубирающиеся шасси, которыми так гордились конструкторы, представляли собой вчерашний день в авиации. Вдобавок, к тому времени уже начал успешно летать более совершенный Пе-8 (он же — ТБ-7).

Появление на заводе Леваневского стало сенсацией: в ангар, где проводились работы над самолётом, решительным шагом вошёл голливудского типа супермен в роскошном американском костюме, в элегантных полубашмаках, в белоснежной рубашке с ярким итальянским шёлковым галстуком. Зачуханные рабочие в замасленных спецовках, раскрыв рты, смотрели на это заморское диво.

Не обращая внимания ни на кого, Леваневский несколько раз обошел самолёт и, восхищённый, бросился к лётчику-испытателю Н. Кастанаеву с криком:

— Дайте, дайте мне этот самолёт!

Лётчик-испытатель самолета, досконально знавший все его слабости и недостатки, попытался объяснить Леваневскому, что самолёт до конца ещё не испытан и ни разу не ходил на дальность, топливные системы не доведены до ума, а моторы расходуют непомерное количество горючего. К тому же, постоянно прогорают выхлопные коллекторы моторов, а шасси нужно обязательно сменить — они рассчитаны лишь на половину полного взлётного веса.

Но Леваневский, не сводя глаз с самолёта и делая вид, что внимательно слушает и полностью вникает в смысл всего сказанного, явно думал о другом. Со спокойным видом он принимал сообщения о том, что ресурс моторов всего 100 часов лётного времени, и он почти израсходован, и неизвестно, сколько времени займёт переделка машины из военной в арктическую. Ему казалось — всё это заботы конструкторов, а их попытки подольше удержать машину на заводе — лишь желание не пустить его, славного героя и сталинского сокола, в арктический полёт. А тут ещё и Коля Кастанаев, совершенно того не желая, оказал всем медвежью услугу. Самолёт вывели из ангара, запустили моторы, и Кастанаев, взяв минимум горючего, на максимально лёгком самолёте красиво взлетел и на малой высоте сделал несколько крутых виражей. Леваневский просто оцепенел от восторга. Он мгновенно забыл всё, что ему говорили о недоработках в машине, и только повторял:

— Дайте, дайте мне этот самолёт! У американцев же нет ничего подобного!

Главный конструктор находился в это время в Казани, там, на серийном заводе, строились следующие экземпляры ДБ-А. Болховитинов срочно прилетел в Москву и сразу же отправился на авиазавод в Фили.

— В чём дело? — спросил конструктор у Байдукова, едва перешагнув порог ангара, где стоял самолёт.

— Герой Советского Союза Леваневский хочет лететь на вашей машине через полюс, — попробовал пошутить Байдуков.

— Да вы что! Машина же не готова!

Байдуков тут же позвонил наркому авиапромышленности М. Кагановичу. В то время вместе со своим братом Лазарем он был в чести и в силе. Обрисовал ситуацию, сказал, что конструктор категорически против.

Нарком потребовал к телефону Болховитинова и устроил ему форменный разнос, совершенно не стесняясь в выражениях. В этом они с братцем были очень похожи, классические местечковые хамы.

Из дальнейшего разговора стало ясно, что решение “наверху” уже принято. И обратного хода нет... Впрочем, через несколько лет “деятельность” Кагановича-младшего на посту наркома авиапромышленности настолько загубила всё дело, что его с треском сняли. Сталин, по словам авиаконструктора А. Яковлева, дал ему довольно нелицезную деловую характеристику:

— Какой он нарком? Что он понимает в авиации? Сколько лет живёт в России, а по-русски как следует говорить не научился!

Но от ответа за некомпетентность и словоблудие младшему Кагановичу удалось уйти. Вовремя предупреждённый старшим братом, он успел застрелиться...

Болховитинов бросил все дела, он думал только об одном: надо восстановить эту безумную затею Леваневского, поскольку ни по техническому состоянию, ни по количеству следуемых плановых испытаний машина была совершенно не готова к таким дальним перелётам, тем более в Арктике. Но конструктор не мог и предположить, что всё будет развиваться не по техническим канонам, не согласно принятому порядку, а опять начнётся привычная в стране стахановского движения штурмовщина, к тому же подгоняемая грозными начальственными криками с самого верха.

Заместитель А. Н. Туполева, лауреат Ленинской премии, доктор технических наук Л. Л. Кербер вспоминает: “В тридцатые годы мне довелось быть испытателем радиоаппаратуры для знаменитых самолётов АНТ-25. В этом качестве я работал и с самолётом Н-209. Я участвовал в перелёте в Севастополь, во многих других полётах на этой машине. По рекомендации моего тестя, авиаконструктора М. М. Шишмарёва, я был включён в состав экипажа для перелёта через полюс на этой машине. Перелёт считался коммерческим, мы планировали брать с собой экспортный груз – пушнину в прорезиненных брезентовых мешках, икру в больших запаянных банках.

Все качества этой машины я знал. По единодушному мнению всех наших специалистов, машина была “сырая”, её ещё долго надо было “доводить до ума”. И вдруг такое решение – сразу лететь через полюс!”

Впрочем, Керберу повезло. По доносу одного из своих завистливых коллег он был отстранён от полета как представитель “чуждого элемента” (его отец был вице-адмиралом Императорского флота) и уволен из армии, а затем, уже после ареста авиаконструктора А. Туполева, тоже оказался в тюрьме и потом в лагере. Это, как ни странно, и спасло ему жизнь!

Но приказ вождя никто не осмелился не выполнить. В бомбоотсек самолёта вмонтировали дополнительный бензобак. Теперь запас топлива на Н-209 составлял 16 600 килограммов, однако дальность полёта была всё равно меньше, чем у АНТ-25, она составляла 8840 км. Но за сутки до вылета, 11 августа 1937 года, конструктор самолёта В. Ф. Болховитинов подписал следующий документ:

“Начальнику штаба перелёта.

Самолет Н-209 как с точки зрения конструкции, внутреннего оборудования, так и работы винтомоторной группы вполне надёжен и готов к перелёту. Главный конструктор самолёта Болховитинов”.

Что заставило конструктора подписать этот явно неправильный документ, мы, вероятно, никогда не узнаем...

Леваневский – командир корабля – мало бывал на аэродроме, сам машину Н-209 не знал и на ней с большим грузом не взлетал. Экипаж на больших высотах с кислородом почти не летал, таким образом, он не был оттренирован, а также не готов был к полётам вслепую и ночью. Графики данной машины Леваневский не знал и отказался их сдавать, то есть не пришёл для проверки...

А вот что вспоминает профессор Кербер: “Спаянности экипажа во многом мешала высокомерность самого командира... Например, во время обеда Леваневский со своим верным штурманом Виктором Левченко всегда сидели за одним столиком, остальные – за другим. За руку он здоровался только со вторым пилотом и тем же штурманом. Детали мелкие, но достаточно красноречивые.

Вообще, вся эта стремительная подготовка отложилась в моей памяти как непродуманная, бессистемная, очень похожая на штурмовщину... В своих редких полётах на 209-й машине Леваневский ни разу не взлетал с полным весом...

Как специалист, смею утверждать, что смена радиста накануне вылета, тем более такого ответственного, всегда не лучшее решение. Но именно так и произошло: за 4–5 дней до старта меня заменили на Галковского. Я тогда ещё не знал, что органы НКВД уготовили мне, как и многим другим, место на лесоповале (очень скоро это произошло) и что замена объясняется именно этим. Помню, я, в частности, должен был передать новому бортрадисту и свой костюм, сшитый персонально, как и другим членам экипажа, в ателье Наркоминдела. Шить заново, конечно, не было времени, но мы с Галковским – совершенно разного роста и комплекции! В общем, всё уже шло через пень-колоду. Какая-то незавершенность, тревожная неуверенность чувствовалась во всём”.

Знал ли Леваневский обо всех недостатках самолёта? Уверен — знал прекрасно! Видел, что самолёт не готов к такому сложному полёту, но ведь он обещал самому Сталину!.. И надо было это обещание выполнять. И этот перелёт мог стать для него последним шансом — вряд ли Сталин будет и дальше терпеть его беспардонное, ни на чём не основанное хвастовство. Лететь он должен был в любом случае, несмотря на погоду и состояние техники...

14. Полёт в никуда...

Вылет из Москвы состоялся 12 августа 1937 года, в 18 часов 15 минут вечера. Это объяснялось необходимостью прилёта в Фербенкс в дневное время. В утренних газетах следующего дня появились отчёты о старте. Передовая “Правды” вышла под заголовком: “Счастливым путем!”

В ней говорилось: “Наши славные соколы — Громы, Чкаловы, Водопьяновы, Молоковы, Леваневские, — показывая всему миру красоту духа советских людей, открывают новые земли, побеждают огромные, доселе неизведанные пространства, несут на крыльях своих машин осуществление великих замыслов великого народа”.

— Я на всю жизнь запомнил, как их провожал, — печально рассказывал Байдуков. — Грустное это было расставание.

— Прощай, Егор, — протянул мне руку Виктор Левченко, — прощай навсегда. Вот если бы ты с нами был, тогда бы ещё...

И Коля Кастанаев — то же самое:

— Знаешь, если честно — уверенности никакой нет. Мало тренировалась...

— Вы все варианты с моторами отработывали на случай отказа?

— Нет.

— А как же Леваневский?

— Да мы его почти не видели. Он в последний момент появился...

Вот и Леваневский — в тёмно-синем костюме, ослепительно белой рубашке с ярким галстуком и в лакированных туфлях. Именно в таком виде, даже не переодеваясь в лётный костюм, он и собирался покорить Северный полюс!.. Операторы кинохроники крупным планом снимали его ослепительную улыбку.

Незадолго до взлёта Леваневский обошёл самолёт, словно присматриваясь к нему, а затем скрылся в боковом люке. Потом провожающим было продемонстрировано необычное зрелище. Присутствовавший на церемонии отлёта академик О. Ю. Шмидт занёс в свою записную книжку: “Леваневский выбросил из самолёта пять мешков с аварийным запасом продовольствия, общим весом в 30 килограммов. Затем из машины удалили переносной бензиновый агрегат для зарядки аккумуляторов, выбросили шестиместную палатку и несколько спальных мешков, лыжи и нарты. Не взяли шестиместную резиновую лодку, оставив лишь трёхместную, выбросили парашюты. Продуктов в самолёте на случай вынужденной посадки оставалось всего на месяц-полтора (180 кг на шестерых). Пилот стремился максимально облегчить загруженную до предела машину”.

На прощание пилот сказал представителям прессы и остальной публике несколько слов о том, что, конечно, — это не первый полёт через полюс в Америку, но те два, предыдущие, были ведь просто спортивными. Этот же, его, перелёт — деловой, первый коммерческий полёт на многомоторной машине. Даже мешки с авиапочтой, оклеенной специально выпущенными к полёту марками, погрузили в самолёт.

“Эх, если бы моторы заменить! — говорил Леваневский собравшимся корреспондентам. — Тогда ведь можно было бы взять пассажиров человек 20–25! Вот вам и первый пассажирский рейс через полюс!”

Странно, что о замене моторов командир экипажа вспомнил в последний момент...

В это время подъехал длинный чёрный “ЗИС”, и чекисты передали на борт самолёта запечатанную коробку с каким-то, видимо, очень ценным грузом. Тут же разошёлся слух, что в коробке соболья шуба, которую товарищ Сталин посылает в подарок жене американского президента.

В течение первой половины дня 13 августа штаб постоянно получал сведения о ходе перелёта. Всё проходило нормально. В 13 часов 40 минут “СССР Н-209” прошёл над Северным полюсом и взял курс на Аляску. Через

пятьдесят две минуты с борта поступило тревожное сообщение: вышел из строя крайний правый мотор, полёт проходит в сплошной облачности на высоте 4600 метров.

После этого регулярная связь с самолётом нарушилась. В 15 часов 58 минут в Якутске приняли радиограмму: “Всё в порядке. Слышимость плохая”, — а в 17.53 — на мысе Шмидта: “Как меня слышите? Ждите...” И всё...

— Никак не могу забыть один эпизод тех дней, — продолжал вспоминать Г. Байдуков. — Все мы следили за перелётом, и он, вопреки всем опасениям, проходил нормально. Дошли до полюса, перемахнули “макушку”... Вдруг мне на завод звонит Саша Беляков (он находился в штабе перелёта). Говорит, что с самолёта получена странная радиограмма. Смысл её таков: “Невозможно работать в передней кабине. Переходим назад. Левченко. Галковский”.

Прошло столько лет, а я не могу её забыть. Что это была за радиограмма? Больше я никогда и ничего о ней не слышал... Только как-то некстати всё время в голове крутились слова, сказанные Леваневским за несколько минут до старта:

— Я пойду до конца!

Уже 15 августа 1937 года вышло постановление Правительственной комиссии по дальним перелётам: “Обсудив положение, Правительственная комиссия приняла ряд мер для немедленного оказания помощи. По восточному сектору, со стороны Чукотского полуострова приняты следующие меры:

1. Ледоколу “Красин”, находящемуся у берегов Чукотского моря, дано приказание направиться к мысу Шмидта, где находится авиабаза Главсевморпути, взять на борт три самолёта с экипажами и горючим, направиться в район мыса Барроу на Аляске, оттуда на север, насколько позволяют льды, где и служить базой.

2. Пароходу “Микоян”, находящемуся в Беринговом проливе, приказано с полным грузом угля направиться к “Красину”.

3. Двухмоторный самолёт “СССР Н-2” лётчика Задкова, находящийся в бухте Нагаева, получил приказание направиться в Уэлен и оттуда к месту нахождения “Красина”.

Через неделю после исчезновения Н-209 в “Правде” (21 августа) было опубликовано интервью с начальником Главсевморпути О. Ю. Шмидтом:

“Всего на розыскные работы двинуто 9 больших и 6 одномоторных самолётов — вспомогательных. В это число входят четырёхмоторные самолёты АНТ-6 — участники перелёта на Северный полюс. Один из них (лётчиков Мазурука и Козлова) находится на острове Рудольфа. Однако мы считаем нецелесообразным его изолированно посылать на розыски, так как успех более обеспечен, если полетит большой отряд...”

Однако всё поиски оказались безуспешными...

15. “Победа ожидает того, у кого всё в порядке...”

Раз в десять-двенадцать лет в прессе “вспыхивает”:

— Давайте искать Леваневского!..

И вот я беседую с человеком, имевшим непосредственное отношение к трагическим событиям 1937 года, к этому несостоявшемуся перелёту. Мне интересно было узнать его мнение.

Валентин Иванович Аккуратов — фигура для полярных лётчиков авторитетная и уважаемая. Опытнейший полярный штурман, он с 1934 года участвовал в самых разнообразных авиационных экспедициях на Север, многие часы провёл в воздухе полярных морей, участвовал в арктических зимовках. Валентин Иванович встречался с Леваневским ещё в 1934 году, сразу после челяусинской эпопеи. Их контакты, прерываемые полётами в Арктику одного и поездками в США другого, продолжались до самого исчезновения Н-209.

Что же думает обо всём этом В. Аккуратов?

— Знаете, — задумчиво произнёс старый полярный штурман, прочищая свою трубку, — за много лет я убедился, что все так называемые “версии”, как бы стройно и логично они ни выглядели, при проверке оказываются самими заурядными фантазиями. Некоторые публикаторы стараются буквально притянуть за уши всяческие мелкие и непроверенные фактики, и в результате получается не версия, а домысел... Впрочем, если хотите, давайте и мы их проанализируем...

– Дайте. Так что же всё-таки по вашему мнению, Валентин Иванович, произошло и почему?

– Авиационные специалисты быстро всё поняли и обо всём тут же, буквально через несколько часов после исчезновения самолёта, доложили товарищу Сталину.

Ситуация просчитывалась сразу: вошли в облака. Тут же произошло обледенение. Машина на трёх моторах не могла идти вверх, стали занимать эшелон в 2000 метров. Но обледенение-то никуда не делось, оно только увеличивалось, причём лавинообразно. А что такое обледенение? Достаточно сказать, что если самолёт, к примеру, АНТ-25, покроется ледяной коркой толщиной всего полсантиметра, то его вес увеличится на целых две с половиной тонны! А как возрастёт вес четырёхмоторного самолёта!

– Но ведь должна же была быть какая-то конкретная причина выхода из строя четвёртого двигателя Н-209? – спросил я.

Прежде чем ответить, Валентин Иванович протянул руку и, не глядя, снял с полки одну из книжек пятитомного собрания сочинений Руала Амундсена, изданного в нашей стране ещё до войны.

Раскрыв книгу и быстро найдя нужное место, он прочитал: **“Победа ожидает того, у кого всё в порядке, – люди называют это удачей. Поражение обеспечено тому, кто забыл вовремя принять меры, – это называют неудачей... Мой опыт говорит, что все так называемые “приключения” в путешествии связаны единственно с ненадлежащей и нетщательной подготовкой онога”**.

На вопрос же о том, что произошло с самолётом и его экипажем, исчерпывающий и окончательный ответ был дан сразу после тех печальных событий.

На приёме у Сталина и членов Политбюро в Кремле группы полярных лётчиков, участников поисков, Герой Советского Союза, командир экипажа Н-172 А. Д. Алексеев из отряда Шевелёва на прямой вопрос вождя:

– А как же с Леваневским? Что произошло в действительности? Что вы об этом думаете? – ответил, что имеющихся сведений, хотя и неполных, достаточно, чтобы воссоздать картину катастрофы.

“Самолёт летел в районе Северного полюса на высоте 6000 метров над верхним краем мощной облачности. Отказал один из крайних двигателей, была неисправна маслосистема, значит – неизбежная потеря высоты. Затем полёт по приборам в облаках. Обледенение. На этом типе самолёта при большом отклонении руля поворота наблюдается склонность к вибрации и очень сильная. Трясётся вся приборная доска – невозможно прочесть показания приборов. Беспорядочное падение...”

Радист в таких условиях ничего передать не мог. Последнее сообщение с борта было сделано на высоте 4600 метров. Если не произошло разрушение антенны в воздухе, то удар об лёд решил судьбу экипажа. Ведь в своё время, относительно недавно, и дирижабль “Италия”, казавшийся неуязвимым, победило обледенение. Да и воздушный шар “Орёл”, на котором Соломон Андре отправился покорять Северный полюс, тоже погиб от обледенения.

Сталин слушал нас молча, с видом человека, которому хотелось бы услышать что-либо более оптимистическое...”

Такова же была и точка зрения Г. Ф. Байдукова. Он ещё во время чкаловского перелёта отметил в бортовом журнале большое количество разводий в ледяных полях за полюсом.

По-видимому, сразу же из-за ледяных наростов оборвались антенны – связь прекратилась. Тяжёлый самолет круто пошёл вниз. Возможно – попал в плоский шторм. Затем – падение в одно из больших разводий...

Скорее всего, там и погиб самолёт. Если бы они сели, со временем остатки самолёта проявились бы. Когда Амундсен в 1928 году погиб на “Латаме”, то вскоре норвежский пароход “Брод” нашёл в море одну его часть – встроенный в фюзеляж дополнительный бензобак, – его после аварийной посадки на море приспособили вместо поплавка, на нём были следы огня. А ещё через пять лет – в 1933 году – норвежские рыбаки сетями выловили металлические части “Латама”. Это значит, что самолёт Амундсена ещё некоторое время держался на воде. А тяжёлый самолёт Леваневского сразу пошёл ко дну.

Единственное, что как-то утешает, они не мучались – смерть лётчиков была мгновенной. Только ведь от этого не легче...