

Правительство Советского Союза, заслушав доклад Начальника ВВС РККА Я.И. Алксниса о конструировании самолета для полетов на предельную дальность, 7 декабря 1931 года вынесло решение о постройке ЦАГИ специального одномоторного самолета рекордной дальности (РД)- АНТ-25 конструкции Туполева в двух экземплярах с новым советским мотором конструкции А.А. Микулина М-34Р с проектной дальностью 13000 км при гарантированной дальности – 9000 км с мотором без редуктора и 10000 км – с редуктором. Проектируемый в СССР самолет должен был обеспечить дальность в 10000 километров, потому что в 1931 году американские летчики Бордман и Полландр установили мировой рекорд дальности 8065 км на самолете «Белланка Песмейкер».

Строительство самолета началось 1 июня 1932 года и закончилось 13 июня 1933 года. Изготовлен из отечественных материалов. Как сказал А.Н. Туполев «машина была построена дерзко». Впервые в самолетостроении была решена проблема размещения бензина непосредственно в крыльях, выполнявших роль бензобаков. У всех современных самолетов дальних рейсов топливо для двигателей располагается в крыльях. Невиданным по тем временам было удлинение крыла – 13,1 метров при наибольшем удлинении крыла в то время – 10 метров. На самолете был установлен новый советский мотор М34 мощностью 750-900 л.с. с небывалой по тем временам экономичностью – в среднем 202 грамма горючего на силу-час вместо 222-230 у зарубежных авиационных бензиновых двигателей.

1 сентября 1933 года летчик М.М. Громов произвел несколько полетов на самолете АНТ-25 № 2 и сделал ряд замечаний.

12-15 сентября 1934 года на самолете АНТ-25 № 2, пилотируемом командиром М.М. Громовым, летчиком А.И. Филиным и штурманом И.Т. Спириным с третьей попытки по замкнутой кривой покрыл расстояние 12411 км за 75 часов, превысив мировой рекорд дальности по замкнутой кривой

10601 км, установленный в марте 1932 года французскими летчиками Боссутро и Росси на самолете Блерио 110. За этот полет М.М. Громов был удостоен звания Героя Советского Союза.

Это было первое «боевое» крещение» АНТ-25 № 2 в нормальных климатических условиях.

19 января 1935 года Герой Советского Союза С.А. Леваневский написал письмо в редакцию газеты «Правда» с предложением совершить в 1935 году беспосадочный перелет Москва – Сан-Франциско через Северный полюс. «Цель этого перелета: первое – установление рекорда дальности полета по прямой, второе – беспосадочный полет именно через Северный полюс, третье – установление кратчайшего пути между двумя крупнейшими пунктами мира, четвертое – обследование и нанесение на карту «белых пятен» Северного полярного бассейна и пятое – демонстрация достижений советской авиации-промышленности...»

Это было очень смелое и рискованное предложение, так как район Северного полюса совершенно не был изучен. Попытки освоения его кончались обычно неудачами. Никто в мире еще не пролетал над Северным полюсом.

В своей докладной записке от 17 февраля 1935 года Алкснису Леваневский предлагает основной экипаж – Байдуков и Левченко. К перелету экипажа Леваневского готовится самолет АНТ-25 № 2, на котором Громов в 1934 году установил рекорд дальности полета по замкнутой кривой. На самолете производится ряд доделок и изменений.

3 августа 1935 года, проведя разбег АНТ-25 № 2, Леваневский оторвал машину от бетонной взлетной полосы Щелковского аэродрома и взял курс на север, к полюсу, в Северную Америку.

Среди провожающих на аэродроме были и иностранцы – посол США в СССР Буллит, американский военный атташе Феймонвилл и 12 иностранных корреспондентов. Через несколько часов полета, ещё задолго до подхода к Кольскому полуострову, «Леваневский подозвал меня, – вспоминал Байдуков, – и прокричал в ухо: «Посмотрите, что это за веревочная струя масла вьется на левом крыле?»

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

Штаб перелета передал по радио распоряжение «немедленно прекратить полет и произвести посадку на аэродроме в Кречевицах», что между Москвой и Ленинградом.

Экипаж вызвали в Политбюро. Сталин: «Что же мы будем делать дальше? Как вы думаете, товарищ Леваневский?» Леваневский был мрачен, но спокоен: «Товарищ Сталин, я хочу сделать заявление». «Заявление?», – спросил Сталин. «Я хочу официально заявить, что не верю Туполеву, считаю его вредителем. На туполевских машинах я больше летать не буду...» Туполев сидел напротив...

Сталин предложил экипажу отправиться в Америку и посмотреть, что можно там купить для задуманного перелета через полюс.

Байдуков: «...У американцев нет ничего похожего на АНТ-25. Поездка в Америку будет безуспешна, и я прошу разрешения остаться дома...».

Начальник ВВС Я.И. Алкснис: «Неудача с полетом через полюс поставила в неудобное положение не только ВВС и авиационную промышленность, но и весь Советский Союз, и хорошо бы это черное пятно снять». Г.Ф. Байдуков: «В результате меня назначили летчиком-испытателем на авиационный завод... В свободное время я много раз поднимался на АНТ-25 № 2, чтобы воспроизвести такую же течь масла, которая заставила экипаж прервать перелет. Перенос дренажа маслобака в другую зону устранил дефект».

В протоколе заседания Политбюро ЦК ВКП(б) от 20 августа 1935 года «Об отмене перелета т. Леваневского в 1935 году» было написано: «Ввиду того, что приведение в исправное состояние материальной части (масляной системы) самолета т. Леваневского задержалось и время уже упущено, – полет т. Леваневского в текущем году отложить».

На заседании Политбюро 11 февраля 1936 года обсуждался вопрос о перелете Леваневского. На письмо Леваневского Сталин отреагировал так: «Отклонить настойчивую просьбу Героя Советского Союза Леваневского о разрешении в 1936 году совершить перелет через полюс».

В начале 1936 года Чкалов, Байдуков и Беляков написали заявление на имя Наркома Тяжелой Промышленности Орджоникидзе Г.К. с просьбой разрешить им беспосадочный перелет через Северный полюс в Америку.

В.П. Чкалов: «Во время перерыва мы подошли к Серго Орджоникидзе и спросили его о судьбе нашего проекта дальнего перелета.

– Не сидится вам, – засмеялся Серго, – все лететь хотите. Ладно, я вас с товарищем Сталиным сведу.

Открывается дверь, выходит товарищ Сталин и, улыбаясь, спрашивает: «В чем дело? Чего вы хотите, товарищ Чкалов?».

Просим вашего разрешения, Иосиф Виссарионович, сделать перелет к Северному полюсу.

Товарищ Сталин шутливо бросает:

– Зачем лететь обязательно на Северный полюс? Летчикам все кажется не страшным – рисковать привыкли. Зачем рисковать без надобности.

Затем серьезным тоном объяснил, что условия полета через Северный полюс мало изучены и, помолчав, внимательно взглянув на нас, неожиданно добавил. – Вот мой вам маршрут: Москва – Петропавловск на Камчатке».

Так появился Сталинский маршрут. Позднее маршрут был серьезно изменен. Расстояние от Москвы до Петропавловска-Камчатского по прямой составляет около 7000 км и проходит в нормальных климатических условиях. Экипаж предложил «северный вариант» маршрута, с целью исследования поведения самолета в северных широтах нашего полушария со сложными быстроменяющимися климатическими условиями, пролететь над неизведанными просторами нашей страны, куда не летал без посадки ни один самолет. Этот маршрут на встрече экипажа со Сталиным в Кремле был утвержден.

14 июля 1936 года принято Постановление Совета труда и обороны «О беспосадочном перелете на самолете РД». В Постановлении говорилось: «1. Организовать в июле 1936 года беспосадочный полет на дальность из самолета РД по маршруту: Москва, о-в Виктория, Земля Франца Иосифа, Северная Земля-Нордвик, Бухта Тикси, Петропавловск Камчатка, Александровск на Сахалине и далее направление на Хабаровск-Чита».

Утвержден состав экипажа: командир – летчик-испытатель 39 завода Чкалов В.П., 2-ой пилот – летчик-испытатель 22 завода Байдуков Г.Ф. и штурман – военный инженер 1 ранга флаг-штурман АОН Беляков А.В.

Откуда взялся новый экипаж АНТ-25 и как возник этот маршрут?

Георгий Филиппович Байдуков – второй пилот экипажа Леваневского в 1935 году считал, что на одномоторном самолете АНТ-25 можно совершить полет через Северный полюс. Он знакомит Валерия Павловича Чкалова, которого знал с 1931 года по НИИ ВВС, с самолетом АНТ-25 № 2: «Он полетал на нем и сразу влюбился. И когда познал эту машину, он не хотел быть командиром экипажа. И я помню этот момент, когда мы с Александром Васильевичем двумя голосами против одного выбрали его командиром. Именно такой человек был нужен нам. Именно такой человек мог пойти на такой очень рискованный полет на одномоторном самолете, каким является АНТ-25».

14 июля экипаж в составе Чкалова, Байдукова, Белякова был приглашен в Кремль к Сталину. На встрече присутствовали М. Каганович, Алкснис, Туполев, Чкалов. Беседа продолжалась 35 минут. Присутствовали члены ЦК Молотов, Ворошилов, Орджоникидзе, Л. Каганович. Обсуждался маршрут, разработанный экипажем, давались последние напутствия.

20 июля 1936 года со Щелковского аэродрома в 5 час. 45 мин. по московскому времени стартовал самолет АНТ-25 № 2 с экипажем в составе Чкалова В.П., Байдукова Г.Ф., Белякова А.В. и взял курс на север. Это был АНТ-25 № 2, который забраковал в 1935 году Леваневский.

Подготовка к перелету и организация перелета возлагалась на зам. Наркома Тяжелой Промышленности, начальника ГУАП Кагановича М. и зам. начальника ГУАП А.Н. Туполева. Весь маршрут перелета был разбит на участки, за обеспечение пролета над которыми были выделены ответственные люди.

Экипаж и самолет смогли реально оценить сложность, коварство и неизвестность погодных условий Арктики.

При возвращении от Камчатки к острову Сахалин самолет попал в крайне тяжелые погодные условия. Пробив облачность вниз, самолет вышел к

восточному берегу Сахалина и летел над землей в 100 метрах, затем высота уменьшилась до 50 метров, а потом снизилась до 30 метров. Начался сильный дождь. Сильные клубы тумана привели к тому, что через стекла кабины ничего нельзя было разобрать. Когда самолет вышел к Татарскому проливу, отделявшему Сахалин от материка, поднялся сильный порывистый ветер. Самолет вынужден был лететь над бушующим морем на высоте до 10 метров. Надеясь справиться со стихией, преодолеть туман, дождь, облачность экипаж начал пробивать облачность, поднимаясь кругами вверх. Но на высоте 2500 метров при температуре ниже нуля самолет начал обледеневать. Это заставило спуститься вниз. В 9 часов 25 минут Байдуков успел передать радиogramму: «Туман до земли. Беда. Дайте немедленно Хабаровскую радиовещательную... Срочно запускайте десятикиловаттную. Обледеневаем в тумане. Давайте наш позывной непрерывно словами. Байдуков».

Беляков вспоминал: «Байдуков, закончив передачу радиogramмы в Хабаровск, начинает ловить в эфире отдельные слова: «...Приказываю прекратить полёт... Сесть при первой возможности... Орджоникидзе».

Приказ Орджоникидзе немедленно произвести посадку, сильный дождь и сплошная облачность заставили экипаж посадить самолет 22 июля в 14 часов 20 минут на прибрежную полосу маленького острова Удд. Сажал самолет В.П. Чкалов.

Самолет покрыл расстояние в 9374 км за 56 часов 20 минут. Это было второе «крещение» АНТ-25 № 2. Летчики своими мужественными действиями полностью поддержали главного конструктора Туполева. Всем членам экипажа было присвоено звание Героев Советского Союза. Перелет Чкалова, Байдукова, Белякова превысил мировой рекорд дальности беспосадочного перелета французских летчиков Кодоса и Росси, которые в 1933 году покрыли расстояние в 9104 километра от Нью-Йорка до Райяка (Сирия) за 70 часов.

В газете «Правда» была помещена статья М.М. Громова «Этому перелету нет равного в мире»: «...По сравнению со всеми прочими полетами на дальность этот полет значительно более сложен, чем любой другой... Я полагаю, что полет через Северный полюс не более сложная вещь, чем полет Чкалова... Этот полет подтверждает, что перелет через Северный полюс вполне возможен и именно на этом самолете».

10 августа вся Москва готовилась к встрече героев. Это был общенародный праздник, общенародное торжество. Улицы Москвы празднично украшены красными флагами, гирляндами зелени, плакатами со словами приветствий любимым героям.

Из радиogramмы от М.М. Кагановича следовало, что самолет должен сесть в Шелково в 17 часов.

Байдуков вспоминал: «Следим за шоссе. Какие-то легковые машины, поблескивая на солнце, мчатся вместе с нами в Шелково, обгоняя грузовики и подвои. Видно, что скорость их 80-90 километров в час.

– Валерий Павлович! Ты не торопись с посадкой. Видишь – гонят. Может, кто опаздывает, – смеясь, кричу я на ухо Чкалову.

Чкалов делает маленький круг и начинает сажать самолет туда, откуда мы стартовали двадцать один день тому назад, вылетев в путь по первому Сталинскому маршруту, совершенному нами над просторами Родины».

Трех обыкновенных летчиков, всего лишь выполнивших свой долг, встречают члены Политбюро и правительства...

Чкалов взволнован: почти бегом, крупными шагами, он идет навстречу Сталину.

– Товарищ Сталин, маршрут окончен, – старается, поборов волнение, рапортовать Чкалов, но товарищ Сталин, весело и дружески улыбнувшись, широко раскинув руки, крепко обнял его и расцеловал. Смеясь, он передал Чкалова в объятия товарища Ворошилова, а сам шагнул к растерянному Белякову и расцеловался с ним и со мной. Мы переходили из объятий в объятия...

Завершая митинг, в своем выступлении Чкалов сказал, что «...нас не три человека, а нас тысячи человек, которые также могут выполнить любой ваш маршрут, товарищ Сталин...».

Это была первая и последняя встреча, когда все правительство встречало экипаж прямо на аэродроме.

1937 год начинается для экипажей Леваневского и Чкалова, просивших разрешения перелететь через Северный полюс в Америку в 1936 году, с приятного известия о постановлении Политбюро осуществить экспедицию в район Северного полюса для высадки полярной станции на льду в марте-апреле 1937 года. «Во исполнение постановления от 14 февраля 1936 г., разрешить Главсевморпути (т. Шмидт О. Ю.) осуществить в марте-апреле 1937 года экспедицию в район Северного полюса для высадки полярной станции на льду».

В первом письме к Сталину от 13 февраля 1937 года Рухимович пишет: «Герои Советского Союза – т.т. Чкалов, Байдуков и Беляков обратились ко мне за разрешением осуществить в текущем году беспосадочный перелет Москва – Северный полюс – Сан-Франциско (США)... Самолет АНТ-25 в настоящее время полностью готов для дальнего полета. Наиболее благоприятная погода на Северном полюсе и по всей трассе предвидится во второй половине апреля месяца. Прошу Вашего принципиального согласия на организацию в апреле с.г. беспосадочного перелета Москва – Сан-Франциско через Северный полюс».

Свое желание лететь через Северный полюс в Америку Громов высказал 2 апреля в письме к Рухимовичу: «Прошу Вашего ходатайства о разрешении мне перелета с целью установления мирового рекорда дальности по прямой. Маршрут: Москва через Арктику на Сан-Франциско и далее на Калифорнию, до израсходования горючего. Экипаж в составе летчиков: Громова и Юмашева и штурмана Данилина полностью подготовлен... Выполнение перелета желательно во второй половине апреля».

На основании письма Громова можно сделать вывод, что он отказывается от перелета в Южную Америку, перенесенного правительством на 1937 год, и собирается устанавливать рекорд дальности по маршруту Москва – США через Арктику, но не через полюс.

Во втором письме Рухимовича Сталину от 4 апреля написано уже о третьем экипаже – экипаже Громова, который просил разрешение тоже на арктический перелет: «т.т. ЧКАЛОВ, БАЙДУКОВ и БЕЛЯКОВ ставили неоднократно перед тов. Серго вопрос о полете через Северный полюс. Сейчас они вновь поставили перед нами этот вопрос. С такой же просьбой вчера обратились ко мне т.т. ГРОМОВ, ЮМАШЕВ и штурман ДАНИЛИН. В обоих случаях: самолет АНТ-25; маршрут Москва – Северный полюс – Сан-Франциско; полет 20-25 апреля при заявлении «и самолет и личный состав – в полной готовности». Не являясь сторонником такого перелета – считаю своей обязанностью просить Вас рассмотреть просьбу т.т. ЧКАЛОВА, БАЙДУКОВА, БЕЛЯКОВА и ГРОМОВА, ЮМАШЕВА, ДАНИЛИНА».

Остановимся на фразах в письмах Рухимовича «самолет... в полной готовности».

Действительно, Главный конструктор самолета АНТ-25 Туполев по замечаниям экипажа Чкалова после первого перелета в 1936 году начал подготовку их самолета АНТ- 25 № 2 к перелету через Северный полюс. 31 января 1937 года Туполев издает распоряжение по 1-му Главному Управлению НКОП: «С целью подготовки самолета АНТ 25 № 2 в холодных климатических условиях... 1) Сделать подогрев масла в главном баке, 2) переделать подогрев кабины самолета, обеспечив подогрев низа кабины... 4) установить на самолет автопилот. Все переделки сделать и испытать до 1-го апреля с.г. при низких температурах...».

В марте выходит еще одно распоряжение Туполева, в котором говорится о переделке для двух АНТ-25 моторов АМ-34Р серии РД № 22, 25, 41, 42. Устанавливаются воздушно-вакуумные и масляно-нагревательные помпы автопилота. Проводятся длительные (200 часов) испытания нового топлива, масла и проводов для автопилота.

Время шло, а ответа на свое письмо чкаловский экипаж не получил. Не выдержав отсутствия решения о разрешении перелета, 22 апреля 1937 года Чкалов и Байдуков пишут письмо Ворошилову.

*«Извините за нашу назойливость. Мы к Вам во второй раз обращаемся по вопросу о перелете 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 амери-*



канцы не замедлят сделать полет первые и наши трехлетние разговоры об этом останутся только разговорами).

2. Другие экипажи (Леваневский, Громов) не проявляют настойчивости к проведению в жизнь своих намерений, кроме как подачи заявлений в соответствующие наркоматы. Леваневский, не дождавшись вызова в Правительство, уехал в Мурманск.

3. Самолет, на который рассчитывал Леваневский (машина Болховитинова), в этом году уже не может быть использован для перелета, т.к. он, помимо переделок, потребует еще большого времени на испытания (самолет ни разу не ходил на дальность).

4. Идут слухи от ответственных работников ГУСМП о том, что Леваневский не пойдет в перелет.

5. Завязываются нездоровые отношения между претендентами на перелет через полюс. Леваневский, ставя себя абсолютным монополистом данного перелета, 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 самолете АНТ-25, так и о руководителях авиационной промышленности. Сам же на деле опирается на готовенькую американскую технику, свысока относится к нашему самолетостроению 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.

Вам известно, Климент Ефремович, что мы также входим в число ярых болельщиков этого перелета. Но мы, как в прошлой беседе Вам это высказывали, стоим за всякие комбинации в экипаже, не дорожа своим честолюбием. В этом нам никто не идет навстречу. Мы, не теряя времени, настояли на том, чтобы наш самолет АНТ-25 № 2 скорее отремонтировали и переделали то, что оказалось несовершенно в прошлом перелете. Теперь самолет готов, остается только обкатать новый мотор. Следовательно, никаких затрат, пахнущих миллионами, не потребуется для перелета на АНТ-25 № 2, т.к. машина по существу готова.

Второе, сейчас, когда экспедиция ГУСМП, идущая на Северный полюс, уже стоит на 82 параллели, этот момент весьма выгоден для перелета с точки зрения использования всей ее организации по метеобслуживанию, связи и на случай вынужденной посадки. То есть и здесь не потребуются никаких дополнительных материальных затрат, тогда как позже этого срока они станут, как необходимое условие.

Исходя из всего сказанного, мы просим Вас, Климент Ефремович, выйти в Правительство с ходатайством о разрешении полета на АНТ-25 в самое ближайшее время. Нашему экипажу на подготовку к окончательному вылету нужно не более 10 дней, т.е. того времени, за которое можно будет получить разрешение на полет из Канады и Америки. Мы тренируемся и наша материальная часть – самолет АНТ-25 № 2 готов к последним поверочным полетам.

Если решить иначе (упор на новую машину и ожидание приезда Леваневского), тогда получится прежняя история – останется один август месяц и времени для выбора надлежащей погоды не окажется – перелет будет сорван, а хуже, если американцы воспользуются нашей заминкой и выйдут первыми.

По нашему мнению, ни на каком самолете не стыдно показаться в Америку, в том числе и на АНТ-25 № 2 (вопреки утверждению Леваневского), лишь бы наш советский самолет перелетел и сделал свое дело. За первый полет нас никто не будет осуждать. В дальнейшем его можно будет повторить и на более совершенных самолетах, когда они окажутся в жизни.

Простите за наше упорство и настойчивость. Ведь из-за таких полетов мы сами жертвуем часто не малыми долями (например, Байдуков за это пожертвовал ценным делом своей жизни – учебой в академии ВВС) и поэтому Вам понятно, как мы яростно относимся к осуществлению полета через полюс.

Экипаж АНТ-25 Сталинского маршрута  
летчики-испытатели Чкалов, Байдуков.

Видно, что летчики проявляют настойчивость. И они правы, так как уже три года думают о совершении этого перелета, а время неумолимо проходит.

25 апреля Ворошилов пишет Сталину, прикладывая это письмо летчиков, с просьбой решить вопрос о перелете: «т.т. Чкалов и Байдуков буквально не дают мне покоя – требуют решения вопроса о полете их в САСШ (так раньше назывались Соединенные Штаты Америки) через Сев. полюс. Посылаю их записку и прошу решения».

А как готовится к перелету третий экипаж – Громов, Юмашев, Данилин, которые объявили о своем желании лететь через Северный полюс в Америку?

5 мая Юмашев пишет письмо Алкснису с просьбой разрешить ему два самостоятельных перелета в качестве командира экипажа на самолете АНТ-25 для установления мировых рекордов. Содержание этого письма проливает свет на создававшуюся ситуацию и некоторые события, происходившие в 1936-1937 годах:

*«Начиная с 1934 г., согласно Вашего приказа я готовился и тренировался на с-те АНТ-25 для выполнения рекордного полета на дальность. Осуществление этого полета из года в год откладывалось по тем или другим соображениям; так напр. в 1936 г. полет в Южную Америку был отставлен из-за отказа Бразилии принять самолет на свою территорию и нежелания Героя Советского Союза Громова лететь на Французскую Гвиану.*

*На мое ходатайство разрешить мне в качестве командира экипажа выполнить полет по маршруту на Гвиану было решение Правительства перенести этот полет на 1937 г.*

*В начале 1937 г. т. Громов в качестве командира экипажа, в состав которого входил и я подал заявление Наркому Оборонной Промышленности т. Рухимовичу о желании совершить полет на дальность через Северный Полюс на Сан-Франциско. До сего времени ответа на это заявление нет, и Громов не собирается в дальнейшем настаивать на разрешении этого вопроса.*

*Считая, что время уходит и дальнейшее промедление поведет к тому, что и в этом году самолет не будет использован для показа достижений нашей авиационной техники, прошу Вашего ходатайства перед Народным Комиссаром Оборонной Маршалом Советского Союза т. Ворошиловым, разрешить мне с летчиком Чернавским и штурманом Данилиным исполнить:*

*1. В мае м-це с/г полет внутри Союза ССР на побитие мирового рекорда дальности по замкнутой кривой и одновременно в том же полете международного рекорда скорости на дистанции 10000 км,*

*2. В июне – на побитие мирового рекорда дальности по прямой и международного рекорда дальности по ломаной по маршруту Москва – Исландия – Нью-Йорк – Мексика – общим протяжением около 11000 км.*

*Подать Вам рапорт раньше я не мог, т.к. на этом самолете рассчитывал лететь т. Громов, а на втором экземпляре тов. Чкалов».*

Алкснис пересылает письмо Ворошилову, который со своей резолюцией «Прошу решения по существу ход-ва т. Юмашева» 16 мая посылает его Сталину и Молотову.

22 мая Леваневский тоже пишет письмо, но пишет его прямо Сталину:

*«1. Сразу после возвращения из С.Ш.А. занялся вопросом подыскания соответствующего Вашей установке, многомоторного самолета; для выполнения программы маршрута 1935 г. перелета через Северный Полюс.*

*2. Самая подходящая машина для этой цели была намечена выходящая из завода № 22 Д.Б.А. инженера БОЛХОВИТИНОВА, который гарантировал дальность 10.500 километров, требуя 1,5-2 месяца для окончания ее подготовки.*

*3. Обратившись для проверки вышеуказанных данных к зам. Наркома Оборонной т. АЛКСНИСУ, со слов Нач. Материального Обеспечения т. БА-ЗЕНКОВА, последние подтвердились, о чем была подана докладная записка Наркому Оборонной тов. ВОРОШИЛОВУ.*

*4. До сегодняшнего дня вопрос остается открытым, очевидно вследствие неясности с операциями по высадке на Северный Полюс.*

*Основываясь на Ваше указание, что в случае необходимости помощи обратиться к Вам, прошу о разрешении перелета в составе экипажа намеченного в 1935 г. (ЛЕВАНЕВСКИЙ, ЛЕВЧЕНКО, БАЙДУКОВ) и директивы подготовки самолета Д.Б.А.*

*Бад был бы возможенности о деталях подготовки доложить лично Вам хотя бы 10 мин. сроком».*

Леваневский не разговаривал с членами своего экипажа, по крайней мере, с Байдуковым, который неоднократно вместе с Чкаловым, как единый сработавшийся в предыдущем перелете экипаж, пишет заявления о перелете через Северный полюс на одномоторном самолете АНТ-25.

Чкалов и Байдуков в эти же числа вновь пишут письмо, теперь уже Сталину, понимая, что решить вопрос о перелете может дать только он.

На письме нет даты, но стоит штамп «Протокол ПБ № 49 п. 313», т.е. оно было приложено к документам, представленным на Политбюро, которое состоялось 25 мая.

*«Не имея до сих пор решения Правительства по вопросу перелета через Северный Полюс, мы до сих пор находимся в неведении и живем всякими надеждами.*

*Не так давно нас вызывали к Вам, но всех товарищей не смогли собрать и поэтому тов. Молотов сказал, что нас вызовут еще раз.*

*На сегодняшний день, из трех экипажей, вызывавшихся в Правительство, налицо только один экипаж. Тов. Громов из-за серьезной болезни лежит в госпитале. Тов. Леваневский по некоторым сведениям собирается срочно улететь на о. Рудольфа.*

*Очевидно, что всех претендентов на полет через полюс собрать не удастся. Поэтому мы решили обратиться к Вам с просьбой дать нам окончательный ответ, так как трудно пребывать все лето в каком-то выжидательном состоянии.*

*К тому же время хорошей летной погоды начинает нас поджимать и срок подготовки к полету все больше сокращается, хотя остальные условия на этот год гораздо лучше, чем в прошлом.*

*Экспедиция на о. Рудольфа и все ее техническое оснащение во многом бы облегчило полет на самолете АНТ-25, который наш экипаж уже подготовил к полету. Сами же, не теряя надежды, тренируемся в свободное время от текущей работы.*

*При скорейшем разрешении полета в ближайшие два-три дня мы можем вылететь 15 июня с.г.*

*С нетерпением ждем вашего ответа.*

*Летчики-испытатели В. Чкалов, Байдуков».*

Из писем Чкалова и Байдукова к Ворошилову и Сталину ясно, что экипаж с большой тщательностью готовился к предстоящему перелету, подготовив вместе с Туполевым самолет и постоянно тренируясь на нем.

Такой серьезный прессинг со стороны Леваневского, Чкалова, Байдукова, Юмашева на правительство требует решения. Какое будет решение Правительства и кого оно выберет для столь ответственного перелета?

25 мая неожиданно в Кремль к И.В. Сталину были вызваны С.А. Леваневский, В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков. Беседа продолжалась 1 час 55 мин. С некоторым опозданием на заседании приехали также неожиданно для них вызванные М.М. Каганович и Я.И. Алкснис. Обсуждался предстоящий перелет. В предоставленном слове Чкалов сказал, что экипаж готов к перелету на одномоторном самолете АНТ-25 и показал на карте маршрут этого перелета.

В этот же день было принято постановление Политбюро «О перелетах». Возможно, когда вызывали к Сталину всех, вопрос о перелетах был уже решен. Так что же решило правительство?

В постановлении говорится: «1. Разрешить т.т. Чкалову, Байдукову и Белякову беспосадочный перелет Москва – Сан-Франциско через Северный полюс на самолете АНТ-25». Перелет намечается на июнь-июль месяц. При этом в постановлении указывается: «Обязать т. Чкалова и весь экипаж в случае какой-нибудь неувязки и опасности в полете сделать посадку до Сан-Франциско, в одном из городов Канады или Сев. Америки». Второй пункт постановления гласит: «Предрешить перелет тов. Леваневского через Северный полюс в Америку на самолете ДБА бис (Болховитинова), приурочив полет к июлю-августу». Ответственность за организацию обоих перелетов возлагается на «четверку в составе т.т. Рухимовича, Кагановича М.М., Алксниса и Янсона».

28 мая Народный Комиссар Оборонной Промышленности М.Л. Рухимович выпускает приказ, в котором говорится, что к беспосадочному пере-



лету подготавливаются два самолета – АНТ-25 № 2 основной и АНТ-25 № 1 резервный.

8 июня выходит еще одно постановление Политбюро: «О беспосадочном перелете т. Чкалова». В нем говорится: «Разрешить беспосадочный перелет по следующему маршруту: Москва – Земля Франца Иосифа – Северный полюс – Северная Америка». Утверждается экипаж в составе Героев Советского Союза: командир экипажа, летчик-испытатель В.П. Чкалов, второй пилот, летчик-испытатель Г.Ф. Байдуков, штурман, инженер 1-го ранга А.В. Беляков».

Для организации перелета создается правительственная комиссия: Народный Комиссар Оборонной Промышленности СССР М.А. Рухимович – председатель и члены Комиссии: заместитель Наркома Оборонной Промышленности СССР М.М. Каганович, заместитель Наркома Обороны, начальник ВВС РККА Командарм 2 ранга Я.И. Алкснис и заместитель начальника Главсевморпути Н. М. Янсон.

На Наркомат Обороны возлагается обеспечение связи во время перелета, метеобслуживание совместно с Главным Метеорологическим Управлением, подготовка аэродромов и радиостанций по маршруту перелета на территории СССР. М.М. Кагановича обязывают зарегистрировать перелет в Международной Федерации. Из резервного фонда СНК СССР отпускается в распоряжение Кагановича для организации перелета 1.000.000 рублей и в иностранной валюте 150.000 долларов. В 12 пункте постановления записывается: «Обязать все перечисленные организации иметь готовыми к вылету и проверенными материальную часть, летный состав, метеослужбу, связь к 12 июня 1937 года. Вылет произвести в соответствии с благоприятными метеорологическими условиями».

Намечается предварительная дата вылета экипажа Чкалова – 12 июня 1937 года. Письмо М.М. Кагановича от 8 июня (в день выхода Постановления), адресованное Центральному Аэроклубу, о регистрации перелета Чкалова в Международной Федерации. В письме указан ориентировочный срок вылета 13 июня. В письме от 9 июня в тот же адрес Каганович пишет о необходимости «снестись с национальной Авиационной Ассоциацией США».

28 мая Народный Комиссар Оборонной Промышленности М.А. Рухимович выпускает приказ, в котором говорится, что к беспосадочному перелету подготавливаются два самолета – АНТ-25 № 2 основной и АНТ-25 № 1 резервный. Для непосредственной подготовки самолетов к перелету назначается земной экипаж, ответственным за подготовку материальной части и проведения всех испытаний назначается начальник 8-го отдела ЦАГИ В.И. Чекалов, который руководил штабом перелета в 1936 году.

Следующим постановлением Политбюро от 10 июня утверждается состав экипажа С.А. Леваневского: второй пилот Н.Г. Костанаев, штурман В.И. Левченко, первый бортмеханик Г.Т. Побежимов и второй бортмеханик Н.Н. Годовиков.

11 июня на Политбюро рассматриваются вопросы Комитета Обороны. Отдельным пунктом стоит: «Утвердить следующее решение Комитета Обороны: О полете т. Громова по маршруту Москва – Северный Полюс – США. Разрешить полет экипажу в составе т.т. Громова, Юмашева, Данилина по маршруту Москва – Северный полюс – С.Ш.А. одновременно с полетом экипажа т.т. Чкалова, Байдукова и Белякова».

Слово «одновременно» встречается только в этом постановлении. Из всех документов, приведенных ниже, следует, что эти два перелета сразу же разнятся по времени и экипажи, будут стартовать с интервалом не менее двух недель.

Вот что пишет Громов в статье, опубликованной в газете «Правда» 12 июля 1937 года, в день начала своего перелета: «...В тот день, когда товарищи Чкалов, Байдуков и Леваневский были приняты руководителями партии и правительства, я, к моему большому сожалению, был болен и не мог присутствовать на этой замечательной беседе, на которую был также вызван. После выздоровления я просил принять меня и разрешить мне полет через полюс в Северную Америку».

13 июня Рухимович выпускает приказ по Наркомату Оборонной Промышленности по перелету Громова, в котором записано: «Материальную часть иметь готовой для тренировочных полетов к 15/VI и готовой к вылету к 25/VI с.г.».

Как следует из этого приказа, вылет экипажа Громова намечается уже на 25 июня.

Только 19 июня принимается очередное постановление Политбюро «Для организации перелета экипажа в составе т.т. Громова, Юмашева, Данилина по маршруту Москва – Северный полюс – США отпустить из резервного фонда СНК СССР в распоряжение тов. Кагановича М.М. 1.000.000 рублей и 100.000 долларов.

В телеграмме начальника Центрального Аэроклуба СССР АВИЭШЕН – ОТТАВА от 22 июня написано: «Между 26 июня и 5 июля 5 Сов. самолет АНТ-25 экипажем Громов, Юмашев, Данилин вылетает Москва США через Сев. полюс». Таким образом, перелет Громова предполагается начать не ранее 26 июня 1937 года.

Историческая хроника допускает размещения в ней и других официальных материалов.

Г. Резниченко, «Вся жизнь небу», Москва, 1983 г., 95 стр. Книга журналиста о Герое Советского Союза летчике-испытателе генерал-полковнике М.М. Громова. Некоторых журналистов отличает в своей работе использование «жареных» фактов или событий, которых не было в действительности!!!

В.В. Чкалова в довольно резкой форме в статье «Украденный мотор»: «Считаю необходимым этой статьёй раз и навсегда закрыть разговоры на тему о так называемом «снятом моторе» с самолета М.М. Громова 18 июня перед стартом, из-за чего экипаж Громова «не смог стартовать одновременно» с экипажем В.П. Чкалова».

В.В. Решетников, «Избранники времени», Москва, ООО «Дельта НБ», 2006 г., стр. 62-63. «...Однажды, незадолго до дня взлета (12 июля! Незадолго – это когда... Экипаж Чкалова уже приземлился в Америке 20 июня. Авт.) экипаж Громова, войдя утром в ангар, остолбенел: самолет стоял... без мотора. Ни вопросов, ни предупреждений – все произошло молча, ночью. Кто и почему его снял – никто вразумительно объяснить не смог... Только и было сказано кем-то, что, мол на самолете Чкалова мотор вроде бы оказался ненадежным и пришлось его спешно менять на снятый с громовского... На самом же деле громовский мотор увезли в ЦАГИ, пообещав вернуть новый, с завода, не назвав времени его подачи.

Конечно, такая «операция» не смогла состояться без ведома не только Алксниса, но, несомненно, Сталина... Судя по всему, Сталин решил на всякий случай, пока летит Чкалов, поддержать Громова в резерве, а чтоб тот не проявил свойственного ему напора и как-нибудь не взлетел, пускаясь впогоню за Чкаловым, счел за лучшее дать согласие на съём мотора, Так надежнее».

Чтобы заменить мотор на чкаловском самолете, надо прежде всего снять этот мотор с чкаловского самолета... Много позже, когда заходил об этом разговор, пожимал плечами Г. Байдуков: «Какая замена мотора? О чем вы говорите?»

М.М. Громов, «На земле и в небе», Москва, 2011 г., стр. 233. «Испытания подошли к концу. Но в одно, далеко не прекрасное утро, войдя в ангар, мы увидели, что наш самолет стоит без мотора: его, оказывается, переставили на самолет Чкалова. Так нам сказали, но так ли это? Откуда шло такое разрешение, мы так и не узнали до сего времени. О причинах можно догадываться: очевидно, их тройка, по решению сверху (откуда точно – мы не знаем) должна была лететь одна, а нас решили задержать. Мы почувствовали себя пасынками. Экипаж Чкалова полетел, не дожидаясь нас...».

Обоих авторов объединяет то, что они не указали очень важную деталь – дату описанных событий, что обязательно для официальных документов даже в книжных изданиях. Их же разъединяет то, что они по-разному описали места нахождения «снятого» чкаловского мотора.

Несколько слов не о моторах на самолетах Чкалова и Громова, а о горючих в них! Цель перелета Громова – установление мирового рекорда дальности полета по прямой – требовала большого запаса горючего и его экономии в процессе полета. Поэтому на самолет Громова установили мотор, который работал на старом горючем. Начальник Военно-воздушной академии им. профессора Н.Е. Жуковского генерал-полковник авиации В.В. Коваленок: «На этом горючем был установлен в 1934 году мировой рекорд дальности полета АНТ-25 по замкнутому маршруту. Новое горючее для мотора самолета Чкалова нельзя было на больших высотах обеднять, так как начинались

хлопки в карбюраторе. Двигатель, установленный на самолете Громова, допуская обеднение горючей смеси на больших высотах и увеличивал дальность полета».

Письмо в Центральный комитет ВКП(б) инспектора Батароля, назначенного от Главной Инспекции Наркомата Оборонной Промышленности проверять ход подготовки самолетов к перелетам, подтверждает выводы В.В. Коваленко, что горючее «Экстра 100» на больших высотах дает «большие хлопки, что является опасным для мотора. Тов. Громов сам настоял, чтобы ему дали другое топливо...».

Экипаж Чкалова из-за погоды, оттянув срок вылета с 12 июня, как было указано в решении Политбюро, стартовал 18 июня в 04 час 05 мин. по московскому времени со Щелковского аэродрома и 20 июня через 63 часа 16 минут по Гринвичу, пролетев 8582 км приземлился в г. Ванкувер, штата Вашингтон. В газете «Советская авиация» от 20 июня 1957 года Г.Ф. Байдуков написал: «Проанализировав материалы полета, наш экипаж немедленно направил в Москву в штаб перелета свои соображения по улучшениям и доработкам самолета, мотора, приборов и снаряжения. Это было очень важно, поскольку Советское правительство считало главной нашей задачей разведку, исследование нового пути, изучение свойств самолета в условиях полета в Арктике. За нами готовился в такой же путь второй экипаж АНТ-25 № 1 в составе т.г. Громова, Юмашева и Данилина».

12 июля в 3 часа 21 мин. по московскому времени экипаж Громова стартовал со Щелковского аэродрома и 14 июля через 62 часа 17 мин. приземлился в Сан-Джасинто, пролетев по зачетному пути 10 148 км, установив мировой рекорд дальности по прямой (класс «С»). В день посадки экипаж направил Сталину телеграмму: «Экипаж выражает свою преданность за то доверие, которое Вы нам оказали. Посвящаем наш перелет Вам, великому вождю народов. Громов, Юмашев, Данилин».

### **Список использованной литературы:**

В.В. Чкалова. Валерий Чкалов. Документально-публицистическая повесть. Москва. ОАО «Типография «Новости», 2004, 320 стр.

В.В. Чкалова. Журнал «Вестник Героев» № 32 6-7, 2012 г.

В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков, А.В. Беляков. Два перелета. М., Воениздат. 1938 г.

### **Архивные документы:**

1. «Исторический архив», № 4, с. 53, 1995 г.
2. РЦХИДНИ, ф. 17, оп.162, д. 21. Протокол № 49, п. 481, с. 53-55.
3. РЦХИДНИ, ф. 17, оп.162, д. 21, Протокол № 49, п. 481, с. 53-55.
4. ГАРФ, ф. Р-9552, оп. 8, д. 46, с. 1-26.
5. РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, Протокол № 49, п. 497, с. 56.
6. РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, Протокол № 49, п. 512, с. 58.
7. РГАЭ, ф. 7515, оп. 1, д.72.8.
8. РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, Протокол № 50, п. 21, с. 85.
9. ГАРФ, ф. Р-9552, оп. 8, д. 27, с. 2,4,5,9.
10. РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, Протокол № 49, п. 481, с. 53-55.
11. Газета Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н.Е. Жуковского «Вперёд и выше», 20 июня 1997 г. Генерал-полковник авиации В.В. Коваленко «Москва – Северный полюс – США».
12. АПРФ, ф. 3, оп. 50, д. 687, с. 111-113.
13. Архивы национального музея В.П. Чкалова, г. Чкаловск.
14. Архив семьи В.П. Чкалова, г. Москва.