



Валерий Павлович Чкалов.

ВАЛЕРИЙ ЧКАЛОВ

Герой Советского Союза

ВЫСОКО НАД ЗЕМЛЕЙ

РАССКАЗЫ ЛЕТЧИКА

Предисловие
О. Э. ЧКАЛОВОЙ

Центральный Комитет Всесоюзного Ленинского Коммунистического
Союза Молодежи

ИЗДАТЕЛЬСТВО ДЕТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Москва 1959 Ленинград

УГОВОР НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Жертвой нелепой случайности погиб Валерий Павлович Чкалов. Погиб не в дальнем и опасном перелете, а «дома» — в Москве. Погиб в обычном, рядовом полете...

Десять лет назад, когда Валерий Чкалов стал моим мужем, он спокойно и серьезно предупредил меня:

— У нас должен быть один уговор на всю жизнь.

— Какой?

— Уговор: никогда не уговаривать, когда речь будет идти о полетах.

Скольким испытаниям подвергалось с тех пор это условие!

Однажды утром — это было несколько лет тому назад в Ленинграде — Валерий вернулся после полета. Он поздоровался со мной и с сыном и каким-то странным, чужим взглядом обвел комнату. Так смотрит человек, который только что пережил большую опасность и еще не верит, что он снова в родной, знакомой обстановке.

— С тобой что-нибудь случилось?

Он быстро провел рукой по лбу и улыбнулся:

— Ничего, пустяки. Иди на работу: опоздаешь. Вечером расскажу.

На деле эти «пустяки» выглядели так.

Самолёту грозила неизбежная гибель. Зимний туман придавил его к земле, крылья обледенели. Кругом был лес. Невдалеке железнодорожный мост, по которому шел поезд, преграждая путь к единственному и жалкому подобию посадочной площади. И Валерий Чкалов посадил самолет на этот маленький спасительный островок, пролетев... под аркой железнодорожного моста.

Валерию приходилось очень часто испытывать такие страшные для нас, земных людей, минуты. Человек беспримерной храбрости и мужества, он считал их обычными в своей жизни.

2 мая 1935 года на Московском аэродроме с Валерием беседовал товарищ Сталин. Как окрылила его эта беседа с вождем! Как глубоко переживал он заботливые слова товарища Сталина о том, что нужно больше беречь себя, что жизнь его, летчика-испытателя Чкалова, дороже любой машины!

И следом — новая радость: прием в Кремле и награждение орденом Ленина.

В этом году, в день рождения Валерия, я подарила ему альбом, в который собрала все газетные вырезки о нем и его работе.

— Спасибо, — сказал он. — Постараюсь, чтобы этот альбом можно было еще пополнить.

И наш альбом пополнялся после каждого перелета Валерия Павловича. Эти перелеты, казалось, совершала с ним вся наша семья.

Я вспоминаю подготовку к полету в Америку. Мы делились с мужем редко. Валерий жил в Щелкове, под Москвой. В одно из наших свиданий я попросила его показать мне карту предстоящего пути.

Он показал, — я не смогла скрыть волнения.

— Слушай, это же очень серьезное и опасное дело.

— Пустяки, ничего страшного.

— Я буду очень беспокоиться.

Он укоризненно посмотрел на меня и покачал головой:

— Ну вот, порадовала, нечего сказать!

Сразу вспомнилось наше старое условие.

Наш сын Игорь на первых порах не проявлял беспокойства. Он бегал по дачному поселку и радостно оповещал своих сверстников:

— Мой папа летит! Очень далеко летит!

И только однажды, проводив отца в Щелково, задумался и всплакнул:

— А вдруг что-нибудь случится?

Спокойнее всех чувствовал себя четвертый член нашего семейства — дочурка, которую я назвала Валерией, в честь отца. Она лежала в кровати и спокойно смотрела на окружающее.

Но проходили дни, и Валерий возвращался домой. Летчик Чкалов, железный человек воздуха, принимал свой обычный «земной» облик. Он наполнял наш дом жизнерадостным шумом, смехом, возней с детьми.

15 декабря 1938 года Валерий не вернулся больше домой. Он погиб...

Тяжела наша утрата.

На-днях просматривая альбом, я наткнулась на заметку моего мужа, написанную им об американских летчиках Посте и Коллинзе. Оба эти летчика погибли.

Вот эта заметка:

«...Невольно напрашивается мысль о судьбе летчиков в капиталистических странах. Вспоминается храбрый Вилли Пост — американский пилот, трагически погибший в прошлом году.

Это была одна из наиболее ярких фигур в мировой авиации. Но Пост родился и вырос не в СССР, а в капиталистической Америке.

Пост никогда не чувствовал себя сыном своей страны.

Выдающийся летчик был одинок. Им восхищались, любили, но ему не помогали. Торгаши и дельцы наживались на его перелетах, а Пост оставался одинокой знаменитостью без средств, без поддержки. Вилли Пост погиб, и его забыли...

Был забыт и талантливый летчик Джимми Коллинз, погибший при испытании нового бомбардировщика. Его

семья осталась нищей. Забвение и нищета — удел летчика капиталистической страны!..»

Таковы строки этой заметки моего мужа — любимца нашей родины, отдавшего ей все силы и жизнь.

И он не будет забыт не только своей семьей, но и всем народом. Десятки и сотни тысяч нашей молодежи хотят стать летчиками — такими, «каким был наш Чкалов».

И они будут такими!

Это смягчает скорбь утраты. Мы чувствуем теплое дыхание нашей родины. И кажется, что я слышу чкаловские, мужественные, ободряющие слова:

— Ничего, родная... Помни уговор!

О. Э. Чкалова

Глава первая

БАБ Я СТАЛ ЛЕТЧИКОМ

В ВАСИЛЁВСКОМ ЗАТОНЕ

Если бы двадцать лет назад мне сказали, что я буду летать, я бы не поверил.

Детство мое прошло в небольшом селе на берегу Волги. Называлось село Василёвский затон. Затон — это место на реке, где ремонтировались пароходы. В этом затоне работал мой отец — котельщик Павел Чкалов.

Среди ребят слободы Василёво я был едва ли не самым отчаянным и задиристым.

Жил я, как жили все мои сверстники: купались, играли, порой дрались. Домой забегали, чтобы перехватить кусок хлеба, да вечером — спать. А то все время — на Волге.

Любили мы, например, нырять под плотами. Да не просто, а стараться проплыть под водой как можно дальше. А чтобы не сбиться со счета, мы, проплывая каждую пару бревен, выпускали ртом пузырьки воздуха. Это называлось «сигнализация».

Игра нелегкая, она требовала ловкости, смелости и знания подводных течений.

Приятели мои обычно отсчитывали по двадцать-тридцать бревен, мне же, скажу не хвалясь, удавалось отсчитывать до сорока бревен.

Бывал я, разумеется, и в затоне, где мой отец проработал больше двух десятков лет. Мне нравилось смотреть на пароходы, глядеть, как копошатся у машин слесаря и механики.

Я знал, что, когда подойдет мое время, я тоже приду сюда работать. Так и случилось. Двенадцати лет я пришел работать в затон.

ПЕРВАЯ РАБОТА

Просыпаясь затемно, с гудком, я натягивал на себя старый отцовский пиджак, обувал громадные растоптанные валенки и отправлялся вместе с отцом на работу.

Я помню себя в этом возрасте здоровым, задорным мальцом, с лицом и руками, покрытыми густым слоем копоты.

Жили мы плохо, но я не унывал, был весел и жизнерадостен.

Вместе со мной работали мои сверстники, мои друзья. Я был первым среди них. Никто не мог так быстро, как я, переплыть Волгу, уцепиться за руль идущей полным ходом баржи.

В то время у нас в Василёве еще жив был обычай — драться «стенкой». Бились на кулачках большие, бились и ребята.

Я был предводителем самой сильной в селе группы ребят. И «горские» и «базарские» ребята никогда не выдерживали наших кулаков.

Часто мы уезжали рыбачить на лодках, зимой катались на лыжах и санках. К тринадцати годам я окреп и поздоровел, хотя работать и было очень трудно.

Каждый день по десять-двенадцать часов я поднимал и опускал тяжелый молот. От непосильной работы ломило



Слобода Василёво на Волге, место рождения В. П. Чкалова.

руки, спину, кружилась голова. А потом привык. Привык к чертовски тяжелой работе, за которую получал гроши.

Через два года я стал кочегаром землечерпалки, а на следующий год уже плавал на пароходе «Баян», носящем теперь имя Михаила Калинина.

Октябрьскую революцию, принесшую великое счастье советскому народу, я встретил еще мальчиком. Я не знал тогда ни о Ленине, ни о большевиках, но очень скоро из разговоров со старшими и товарищами я понял, что началась новая жизнь, что пришла наша власть.

МЕЧТА

Шли дни. Началась гражданская война.

В девятнадцатом году в Нижнем Новгороде я впервые увидел самолет.

Это была морская машина. Она покачивалась на волнах, привлекая к себе всеобщее внимание.

Я смотрел на доселе невиданную птицу, любовался ее лакированными плоскостями, блеском металлических частей мотора, восхищался красивыми, четкими линиями и... мечтал полетать на ней.

Да разве мне одному самолет казался какой-то сказочной птицей, легко носящейся над Волгой, над полями, лесами?

Мои детские мечты совершить что-нибудь особенное, дерзкое и отважное свелись теперь к одному: летать! Мечта об авиации овладела мною, не давала мне покоя.

Во время гражданской войны в Нижнем Новгороде расположился авиационный парк. Изредка над городом пролетал самолет.

Услышав шум мотора, я выскакивал из своей кочегарки и с волнением следил за исчезающим на горизонте самолетом.

Я мечтал о полете. И какой несбыточной казалась мне эта мечта!



Дом в Василёве, где родился и жил Валерий Павлович.

Осень 1919 года застала меня в приемной комнате штаба IV авиационного парка. Я пришел вступить добровольцем в ряды Красной армии.

Мне шел в то время шестнадцатый год.

ХОЧУ СТАТЬ ЛЕТЧИКОМ.

Авиапарк был расположен в селе Канавине. В парке ремонтировали самолеты. Я сначала работал слесарем, а затем сборщиком самолетов.

Мое страстное желание стать летчиком не только не остыло, но, напротив, стало еще сильнее. Во время полетов

я постоянно бывал на аэродроме, стараясь вникнуть во все.

Целый год я работал в парке, и это был год разочарований. Никто не собирался учить меня летать — всем было не до меня. Со всех сторон молодую республику окружали враги.

Наши красные летчики летали на устаревших, слабеньких самолетах, белогвардейцы же — на новеньких английских машинах.

И все же наши герои побеждали сытых, прекрасно вооруженных белогвардейцев.

Как мне хотелось тогда летать, как хотелось сразиться с врагами в воздухе! Но в то время на всю Россию была одна авиационная школа. Попасть в нее, да еще с моими знаниями, было невозможно.

Я много читал, беседовал со знакомыми летчиками и мотористами — постепенно готовился в летную школу.

И в конце концов добился своего.

В 1921 году я был командирован в город Егорьевск, в авиашколу. Называли мы ее очень смешно: «терка», что означало «теоретическая школа».

С какой жадностью принялся я за ученье!

За первый год я несколько раз побывал в воздухе, и чувство полета стало для меня законным и близким.

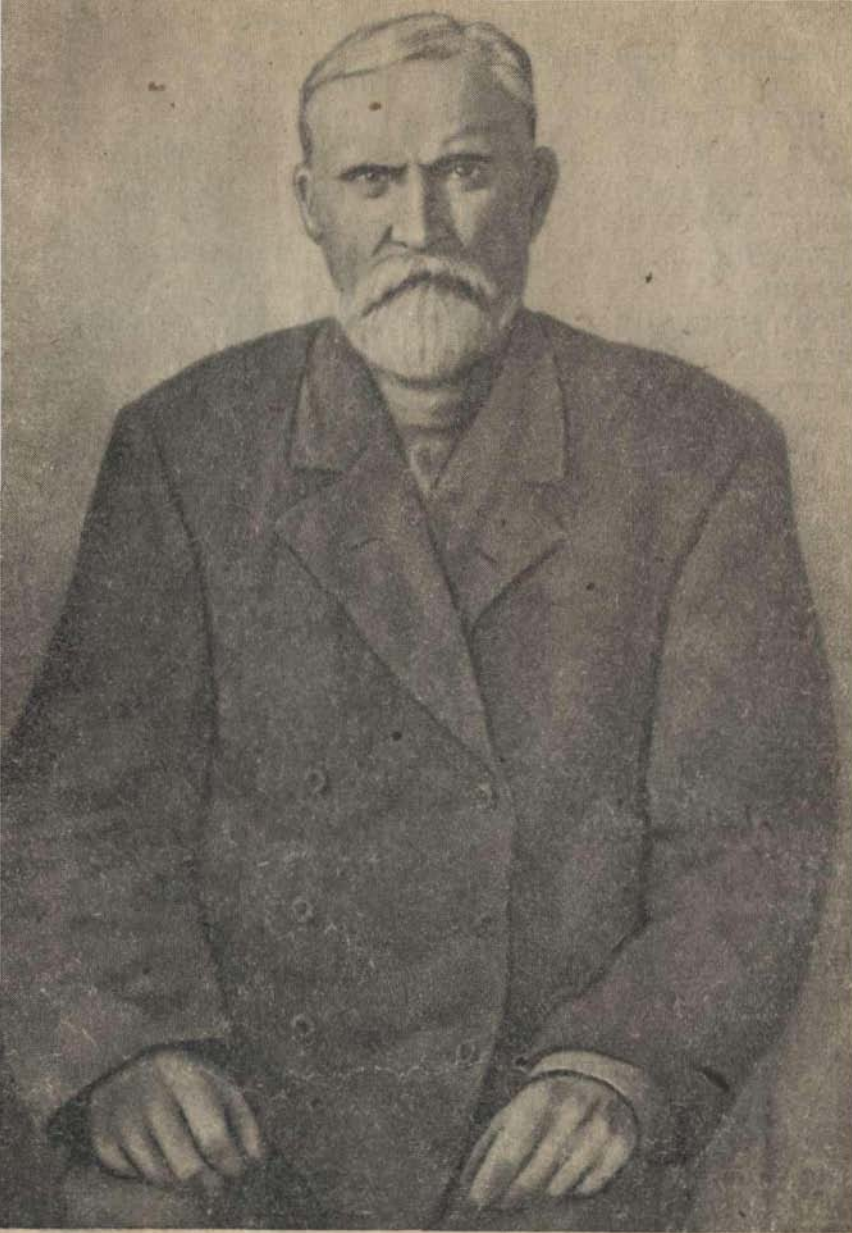
ПЕРВЫЕ ВЗЛЕТЫ

15 апреля 1923 года я уже был в числе учеников-летчиков Борисоглебской школы.

Сейчас для нашей молодежи широко открыты дороги, ведущие в воздух. Сотни авиашкол и аэроклубов — иди и учись! Но в те годы, когда я учился, стать летчиком было трудно.

На всю жизнь мне запомнился день, когда я впервые полетел на самолете один.

В одно июльское утро наш суровый учитель — «бог», как мы его звали между собой, — неожиданно сказал мне:



Отец В. П. Чкалова — Павел Григорьевич Чкалов.

— Чкалов, приготовься к самостоятельному полету.

Тот, кто сам испытал это, поймет, какое у меня было замечательное настроение.

Этой счастливой минуты я ждал годы.

Приготовив машину, я сделал два самостоятельных полета без посторонней помощи. Летал я первый раз всего-навсего десять минут. Но летал неплохо. Инструктор крепко пожал мне руку.

С этого десятиминутного полета и начинается моя летная жизнь.

Скоро меня командировали в Серпуховскую школу воздушного боя. Здесь меня, рядового пилота, превратили в военного летчика. Я научился владеть не только самолетом, но и оружием, применяемым в воздушных боях.

Учился я хорошо. В награду меня отправили в Московскую высшую школу авиации. Искусство высшего пилотажа — «боевые развороты», «петли», «штопора», «перевороты» и другие сложные фигуры — я постиг быстро.

Я стал настоящим военным летчиком.

НЕВЕРНЫЕ ШАГИ

Итак, я стал летчиком, служил в авиационных частях военно-воздушных сил. Но странное дело: меня уже не удовлетворял «просто полет».

Стоило больших трудов заставлять себя идти в строю самолетов. Мне хотелось неожиданно ринуться вниз, к земле, или сделать на глазах изумленных товарищей какую-нибудь замысловатую фигуру.

Часто я уходил самовольно в сторону от аэродрома и там «накручивал» одну фигуру за другой.

Мне нравилось выводить машину из штопора, делать резкие пики, неожиданно переворачивать самолет и лететь вниз головой. Я ставил себя и машину в трудные, рискованные положения.

Однажды в течение сорока минут я сделал двести пятьдесят мертвых петель.



Валерий Чкалов в 1922 году.

Самым резким нарушением дисциплины был мой трюк, проделанный в Ленинграде. Я пролетел под Троицким мостом на обычном колесном самолете, едва не коснувшись колесами воды.

В другой раз, увидев два дерева, расстояние между которыми было меньше размаха крыльев, я поставил машину на ребро и проскочил между деревьями.

Я упоминаю обо всем этом не для того, чтобы щегольнуть своей удачей. Напротив, я давно осудил свой безрассудный риск, который не имеет ничего общего с настоящим трезвым риском во имя необходимости, например при испытании новых машин.

Летчик должен быть смелым, отважным, должен уметь рисковать, если это необходимо, но в то же время обязан беречь себя и машину.

Особенно ясной мне стала эта мысль, когда я в Кремле услышал слова товарища Сталина:

— Смелость, говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями.

Я ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ

Летчики-испытатели — народ осторожный. Стоит сделать одно неправильное движение — и машина разбита. А разбить опытную машину — значит свести на-нет многомесячную работу людей, построивших машину, и погубить себя.

Я полюбил работу летчика-испытателя. Работа эта ответственная, сложная и порой опасная. Испытатель должен всесторонне изучить новую машину, проверить ее в полете — словом, дать ей «путевку в жизнь».

Как проходят испытания новой машины?

Прежде чем совершить первый полет на новой машине, приходится «рулить» по аэродрому, делая взлеты на метр-полтора от земли.

И если все окажется исправным, машина отправляется



Валерий Чкалов среди товарищей по учебе в Борисоглебской школе военных летчиков.

в свой первый полет, который расскажет о многом. Самолет делает один-два круга над аэродромом, и летчик ведет его на посадку. Для первого раза довольно. Установлено самое важное: самолет может летать. Затем машину осматривают и устраняют замеченные недостатки. После этого начинается долгий и сложный процесс заводских испытаний.

Подобного напряжения, какое машина получает во время этих испытаний, она, пожалуй, больше никогда не узнает. Летчик, испытывая машину, создает пяти-семикратные напряжения в каждом узле, в каждом креплении.

Заводские испытания позволяют проверить запасы прочности и точность расчетов, проверить скорость машины, ее управляемость, быстроту взлета, дальность полета, устойчивость.

Больше всего я люблю испытывать скоростные машины. Здесь приходится применять все свои способности и знания, ибо скоростные машины обычно бывают «строгие».

Как испытателю мне приходилось бывать во всяких переделках.

«ПРИКЛЮЧЕНИЯ» В ВОЗДУХЕ

Однажды я испытывал самолет с убирающимися шасси¹. В полете при выдвижении шасси застряла левая «нога». Случилось это оттого, что трос, который подтягивал шасси, ослаб и свернулся в петлю. Чтобы распутать эту петлю, пришлось «бросать» машину из стороны в сторону.

Люди, стоявшие внизу, видели, что случилась беда, но были бессильны помочь мне.

Я делал двойные перевороты, внезапно разворачивал машину то вправо, то влево, бросал ее колесами вверх. У меня темнело в глазах от усталости.

¹ Ш а с с и — колеса самолета и соединяющие их с корпусом самолета части («ноги»).

С земли эта воздушная акробатика выглядела, наверное, довольно странно. Но я добился своего. Швырнув машину с большой высоты, я так резко выровнял ее, что лоб мой коснулся колен. На мгновение я потерял сознание.

Когда я пришел в себя, застрявшая «нога» была выпущена. Я облегченно вздохнул. Взглянул на часы: оказывается, прошло сорок минут. Зато я не только выпустил шасси, но попутно и испытал самолет на прочность.

В полете на опытных, новых машинах все может случиться. Нужно быть готовым каждую минуту встретить любой сюрприз и спокойно и быстро найти выход.

Еще один случай — тоже с шасси — был летом 1935 года. Я летел на новом самолете. Легко убрал шасси, а когда стал выпускать, то увидел, что одна «нога» шасси застряла. Я спокойно стал искать причину. Внимательно осмотрел я все свое «хозяйство». Оказалось, что разъединило трос со стопором шасси¹.

Набрав высоту в 2000 метров, я освободил себя от ремней, бросил управление, нагнулся, нащупал зацепку, соединяющуюся с тросом, нажал на него ногой и с трудом выпустил шасси.

Машина, предоставленная самой себе, стремительно падала вниз.

Я успокоил машину и продолжал полет.

Как-то зимой во время испытаний у самолета оторвалась лыжа. Она вертелась вокруг своей оси. Я сделал несколько кругов, обдумывая положение. Надо было садиться с одной лыжей. Ничего больше не придумаешь. А лыжа вертелась, словно издеваясь надо мной.

Осторожно, на самой малой скорости, я посадил машину, во-время выключив мотор. Машина опрокинулась на спину, но осталась цела...

Вот что такое испытание самолетов! Ко всяким неожиданностям надо быть готовым летчику-испытателю. Но

¹ Стопор шасси — приспособление, запирающее втянутые под крылья шасси.

не следует думать, что работа летчика-испытателя состоит исключительно из «приключений», подобно тем, о которых я рассказывал.

Советские конструкторы и заводы дают хорошие машины. По выходе из цехов завода машины имеют иногда очень незначительные недочеты, к тому же легко устранимые.

Восьмой год я испытываю новые машины. Сколько самолетов испытал я, сразу и не подсчитаешь.

Глава вторая

СЕВЕРНЫЙ МАРШРУТ

МЕЧТАЕМ О ДАЛЬНЕМ ПЕРЕЛЕТЕ

Работая летчиком-испытателем, я много читал и усиленно занимался. Мои авиационные знания значительно расширились. К этому времени мои полеты стали казаться мне обычными и немного скучными. Меня заинтересовали дальние перелеты, которые совершались иностранными летчиками.

Как я взволновался, когда в 1927 году услышал о перелете американца Чемберлина! Чемберлин вылетел утром из Нью-Йорка, летел целый день и ночь над Атлантическим океаном и на другой день сделал посадку под Берлином.

— Вот это прыжок! — восторгался я, завидуя своему американскому собрату. — Шесть тысяч двести девяносто четыре километра без посадки!

В 1928 году итальянцы Феррари и Дель Прэте пролетели без посадки из Рима в Южную Америку — 7188 километров.

В 1929 году французы Кост и Беллонт, вылетев из Парижа, достигли Цицикара (Манчжурия) — 7905 километров.

Целых два года этот рекорд не был побит. Два года думали мы, что Кост и Беллонт достигли предела.



Валерий Чкалов в 1919 году.



Товарищи Сталин и Орджоникидзе беседуют с Чкаловым на аэродроме 2 мая 1935 года.

Но в 1931 году американские летчики Бордмен и Полланд проделали путь от Нью-Йорка до Стамбула—8065 километров.

В те годы у нас не было еще подходящих для дальних перелетов машин.

Наконец в 1933 году французские летчики Кодос и Росси пролетели из Нью-Йорка в Райск (Сирия), покрыв 9104 километра за семьдесят часов без посадки.

Вместе с моим другом, летчиком-испытателем Георгием Байдуковым, мы мечтали побить этот рекорд. Ведь наша авиапромышленность уже в состоянии дать нам подходящий самолет.

Мы встречались по вечерам и, как дети, мечтали о дальнем перелете. Мы часами обсуждали разные увлекательные маршруты.

Больше всего нас прельщал полет на Северный полюс.

Вместе с нами мечтал о дальнем перелете и штурман Александр Беляков.

Но, мечтая, мы и работали.

Александр Васильевич Беляков занимался в Военно-воздушной академии — читал курсантам лекции. Георгий Филиппович Байдуков летал в «хорошую» погоду. «Хорошей» он называл такую погоду, когда тучи или туман, пурга или непроглядная тьма закрывали земную поверхность. Мы называли Байдукова «мастером слепых полетов»¹.

Я попрежнему кружился над аэродромом, изучая поведение новых самолетов. Сначала конструкторы в лаборатории, а потом я в воздухе укрощали непокорную машину.

Так шла наша жизнь. Как вдруг произошло неожиданное событие.

¹ Слепой полет — полет в темноте или тумане, в таких условиях, когда летчик не видит земной поверхности и ведет самолет по приборам.

СТАЛИН

2 мая 1935 года я стоял на аэродроме, вытянувшись «в струнку», спиной к мотору моего любимого самолета. Лучшие наши конструкторы и летчики выстроились для встречи.

Мы дружно ответили на приветствие первого маршала, наркома обороны товарища Ворошилова. Рядом с ним шли Сталин и Орджоникидзе.

С волнением смотрел я на вождя народов, приближавшегося ко мне. Я увидел, как Климент Ефремович показал на меня товарищу Сталину. Они остановились. Полуденное солнце освещало их.

Иосиф Виссарионович поздоровался со мной и начал задавать мне вопросы. Мне показалось, что это говорит давно знакомый товарищ. Расспрашивая меня о моей работе, товарищ Сталин показал большое знание авиации.

Очевидно, Ворошилов уже рассказывал ему о моих воздушных приключениях, потому что Иосиф Виссарионович спросил меня:

— Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

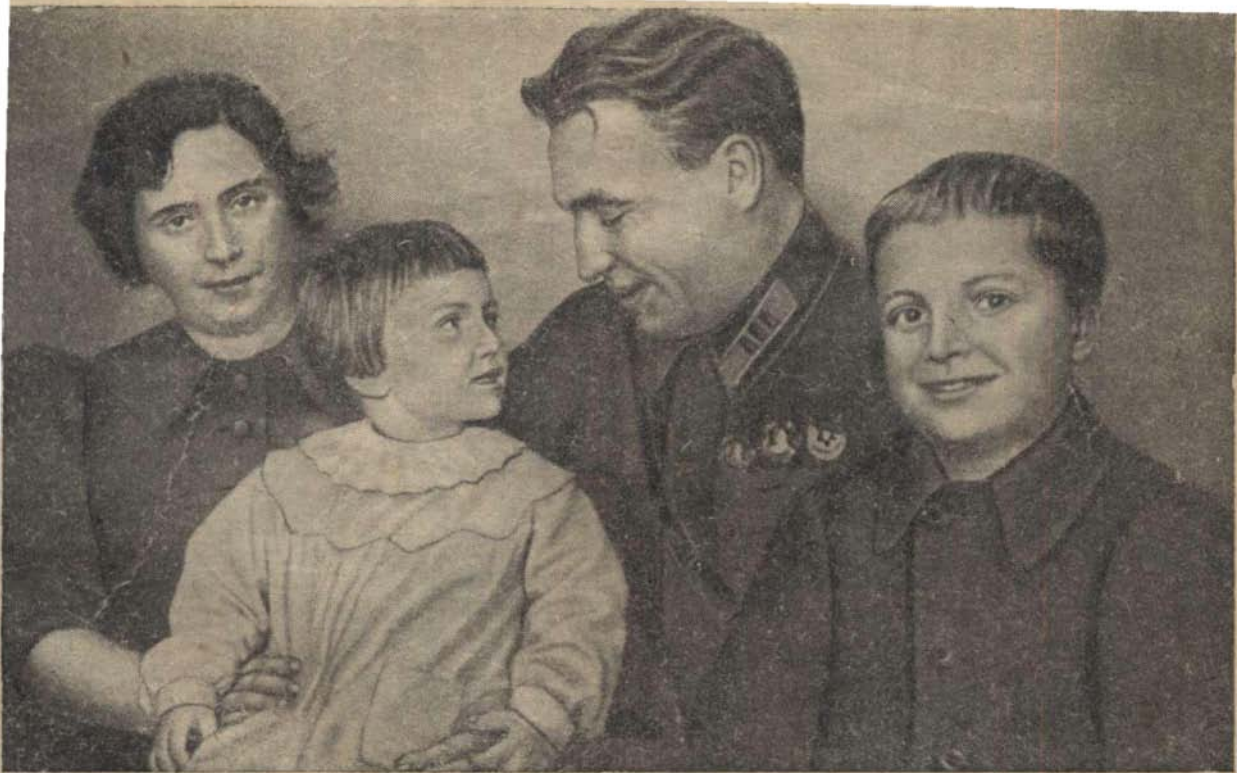
Я объяснил, что летаю на опытных ценных машинах, которые надо беречь во что бы то ни стало. Во время испытания мысль направлена к тому, чтобы благополучно довести машину до земли.

— Ваша жизнь, — сказал товарищ Сталин, — дороже нам любой машины. Надо обязательно пользоваться парашютом, если есть в этом нужда!

Мне предложили показать фигурные полеты.

Я запустил мотор и «свечой» взвился в воздух на моей прекрасной машине. Я старался проделать самые сложные фигуры особенно красиво и легко. В ушах все еще звучали слова Сталина.

Я думал о нем. Я знал, что он следит за мной. После посадки я вновь беседовал с Иосифом Виссарионовичем. Прощаясь с ним, я решил про себя: «Товарищ Сталин поможет нам осуществить нашу мечту о дальнем перелете!..»



Валерий Павлович с женой Ольгой Эразмовной, сыном Игорем и дочерью Валерией.

ДРУГ ЛЕТЧИКОВ

Долгое время я ходил под впечатлением этой встречи.

Много дней я обдумывал все сказанное Сталиным и сделал для себя ряд практических выводов: стал летать много дисциплинированнее, чем летал раньше, стал в воздухе спокойнее. Меня поразила ясная сила сталинских слов: жизнь летчика дороже машины.

Имя Сталина в авиации звучит, как призыв к победе. Сталина летчики любят крепко, по-особенному, всей душой. И Сталин любит летчиков. Сталин лелеет, бережет их.

Однажды летчик Алексеев нарушил правила полета и разбил машину. Только величайшая отвага позволила летчику в последние секунды вырвать машину из смертельного для водителя штопора.

Дело было на Тушинском аэродроме в присутствии товарищей Сталина, Ворошилова и других членов Политбюро. Нужно было видеть обеспокоенное лицо Иосифа Виссарионовича.

Прошло несколько минут. Живой и невредимый Алексеев был уже перед Сталиным и Ворошиловым.

— Товарищ народный комиссар обороны, — обратился Алексеев к Ворошилову, — летчик Алексеев потерпел аварию. По своей вине, — смущенно добавил он.

Тогда великий вождь пожал руку пилоту и крепко прижал его к себе.

Такое отеческое, чуткое отношение заставляет каждого летчика быть образцовым в своей работе.

Товарищ Сталин осматривал модель одной машины. Когда конструктор закончил объяснения, Иосиф Виссарионович, внимательно слушавший, спросил:

— А как вы обеспечили экипажу возможность покинуть самолет в случае аварии в воздухе?

Конструктор тут же на модели показал технику выбрасывания с парашютом. Товарищ Сталин заметил, что для человека, находящегося в задней кабине, нужно обеспечить возможность более быстрого выбрасывания, и предложил расширить нижний люк.



В. П. Чкалов с матерью Натальей Георгиевной в самолете.

В этом штрихе — большая забота о человеке.

Однажды у Владимира Коккинаки в высотном полете отказался работать кислородный прибор. Летчик успел быстро спуститься вниз, не потеряв сознания. Об этом узнал Сталин, и, когда Коккинаки обратился за разрешением совершить полет на побитие рекорда, товарищ Сталин спросил:

— А у вас в порядке кислородное оборудование?

Мне выпало счастье несколько раз встретиться и разговаривать с Иосифом Виссарионовичем. И всегда встречи с ним вызывают целый поток новых мыслей.

Начинаешь мечтать о таких вещах, которые раньше казались неосуществимыми.

Когда видишь Сталина в кругу летчиков — такие встречи нередки, — испытываешь особенное счастье, особенную гордость!

Разве можно себе представить лучшего друга, учителя, отца!..

МЕЧТЫ О ПОЛЕТЕ НА ПОЛЮС

Мы не получили в наследство от старого режима никакой авиационной промышленности. Теперь она у нас есть, и к тому же первоклассная.

Теперь мы с полным правом можем заявить: нет такого самолета, который советская промышленность не могла бы построить. И у нас уже есть такие машины, каких нет на Западе...

Так думали мы под влиянием блестящего полета Михаила Громова в 1934 году. Он продержался в воздухе семьдесят пять часов без посадки, пролетев 12 411 километров.

Это был мировой рекорд дальности полета по кругу.

Самолет, на котором летал Громов, назывался «РД» — рекорд дальности. Вот на этом самолете мы и хотели совершить небывало дальний полет и обязательно через Северный полюс.

У нас есть замечательная советская родина, думали мы, сила ее в том, что она рождает людей, не останавливающихся ни перед какими трудностями во имя ее славы и защиты.

Сто семьдесят миллионов советских людей всеми своими творческими силами участвуют в завоевании побед для своей страны.

У нас есть замечательная партия Ленина—Сталина, являющаяся величайшей школой мужества, выдержки и героизма. Это она ведет нашу страну от победы к победе.

У нас есть Сталин, наш родной и великий, чье имя окрыляет миллионы советских людей, ведет их к чудесам героизма и отваги.

И нам хотелось как можно скорее совершить наш перелет, чтобы прославить родину и показать врагам, как сильна и могущественна наша страна.

Мы верили, что Иосиф Виссарионович поможет нам осуществить нашу мечту и разрешит нам лететь. Мы продолжали втроем разрабатывать проект перелета на Северный полюс.

И вот, когда проект был готов, мы получили счастливую возможность лично побеседовать с товарищем Сталиным.

СТАЛИНСКИЙ МАРШРУТ

Это было в июне 1936 года. В Центральном комитете ВКП(б) шло очередное заседание. Дождавшись перерыва, мы подошли к Серго Орджоникидзе и напомнили ему о своей просьбе разрешить полет.

Товарищ Серго, рассмеявшись, сказал:

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

Мы ответили, что машина, на которой мы собираемся лететь, проверена, — хоть сейчас лети!

Нарком ушел. Взволнованные, мы ожидали его возвращения. Вскоре в комнату вошел товарищ Сталин. Поздоровавшись с нами и пожав нам руки, он, улыбаясь, спросил:

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

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

В этот момент подошли товарищи Молотов, Ворошилов и Каганович, которым Серго сообщил о нашем проекте.

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

Сталин сказал:

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

— Да ведь машина хорошая, мотор хороший и риска мало, товарищ Сталин.

Иосиф Виссарионович начал подшучивать над нами,

затем уже серьезным тоном сказал, что условия полета у Северного полюса мало изучены.

— Надо хорошо и подробно все изучить, чтобы наверняка уже лететь туда... Наш Союз необъятен. Летите через нашу территорию.

Помолчав, товарищ Сталин внимательно взглянул на нас и добавил:

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

Об этом пути мы никогда не думали. Предложение Иосифа Виссарионовича было не только неожиданным, но и очень заманчивым.

Путь от Москвы до Петропавловска-на-Камчатке сулил много новизны. Надо было лететь над пространством, не облетанным еще ни одним пилотом. Надо было проложить великую трассу, соединяющую сердце страны — Москву — с ее дальневосточными границами.

Мы с радостью приняли этот маршрут, назвав его «Сталинским маршрутом». Эти два слова мы написали потом на фюзеляже нашего краснокрылого самолета.

«ПУСТЬ БУДЕТ ПО-ВАШЕМУ!»

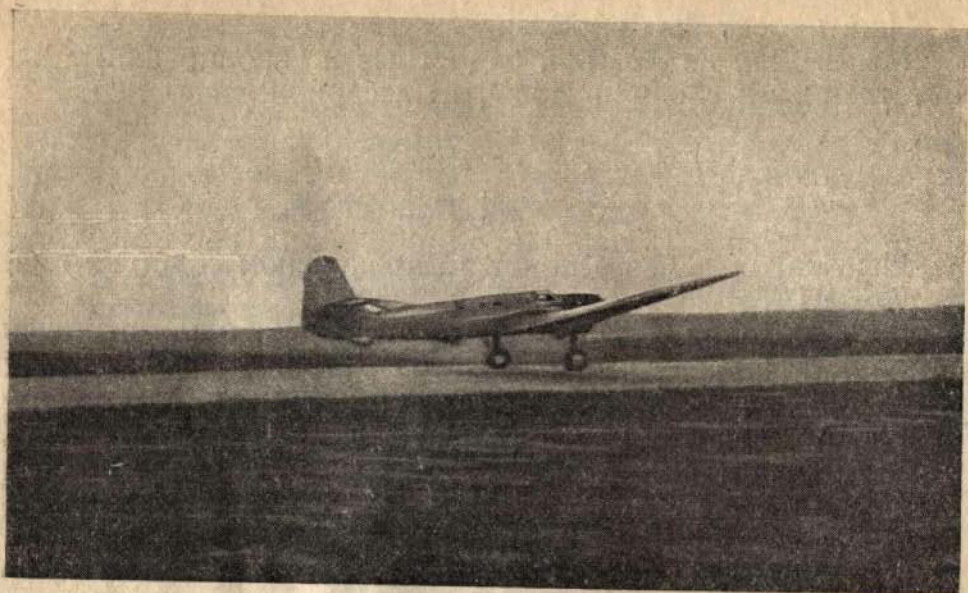
Дни и ночи работали мы на аэродроме: испытывали машину, совершали тренировочные полеты, изучали трассу, запасались продовольствием.

Дела было по горло.

И каждый день мы чувствовали, как внимательно следит за нашей подготовкой товарищ Сталин.

Когда все было готово и оставалось только назначить день отлета, экипаж «РД» — Байдуков, Беляков и я были приглашены в Кремль. Здесь состоялась наша вторая встреча с товарищем Сталиным. В кабинете, кроме Иосифа Виссарионовича, были товарищи Молотов, Орджоникидзе и М. Каганович.

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



Старт дан! Сейчас краснокрылый «РД» оторвется от земли.

— Докладывайте, товарищ Чкалов.

Я попросил разрешения повесить карту перелета и стал подробно рассказывать о нашем маршруте. На карте уже была нарисована линия нашего полета.

— Почему вы избрали такой северный вариант? — спросил Иосиф Виссарионович.

Я ответил, что этот вариант наиболее интересный. Советские летчики должны проникать все дальше на север.

Прощаясь с нами, товарищ Сталин шутливо спросил, указывая на сердце:

— Скажите мне по совести, как у вас там: все в порядке, нет ли там у вас червяка сомнения?

— Нет, товарищ Сталин, мы спокойны, мы готовы к старту!

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

— Ну, хорошо. Пусть будет по-вашему!

Путевка на полет была дана.

Наш проект был одобрен.

Мы вышли из Кремля, радостные и взволнованные напутственными словами Иосифа Виссарионовича.

САМОЛЕТ И МОТОР

Мы отправлялись в полет на прекрасном советском самолете «ЦАГИ-25», или «РД».

Наш краснокрылый «РД» — отличный одномоторный самолет. Размах его крыльев — 34 метра. В крыльях размещается запас горючего — такой огромный, что можно лететь без посадки 10 000 километров.

Всем своим весом самолет опирается на две мощные «ноги», которые держат по два колеса каждая. В полете «ноги» с колесами поджимаются под фюзеляж самолета. Так делают и птицы, чтобы ноги не мешали полету, не тормозили его. Для того чтобы убрать «ноги», достаточно нажать кнопку электромотора. Электромотор быстро убирает или выпускает «ноги» самолета с колесами.

Мне приходилось летать на всяких самолетах: «Буазене», «Фоккере», «Авро», «Ньюпоре», «Моране» и многих других, «РД» оказался по счету шестьдесят шестой конструкцией, на которой я летал.

На «РД» был замечательный мотор «АМ-34».

Самый придирчивый человек не смог бы найти в нем недостатки. Экипаж был убежден, что мощность мотора окажется достаточной для отрыва от земли одиннадцатитонного гиганта.

У нас не было ни малейшего сомнения в надежности работы мотора. Никому из нас не приходила в голову мысль, что мотор может сдать и самолет пойдет на вынужденную посадку.

А ведь мы летели над такими местами, где вынужденная посадка была невозможной.

Советская промышленность, руководимая тогда славным народным комиссаром Серго Орджоникидзе, снабдила самолет первоклассным современным оборудованием.

На «РД» не было ничего заграничного, все свое, советское.

На самолете имелось тридцать семь приборов.

В нашем распоряжении было все, что может предоставить современная авиация, современная техника для полета в любом направлении днем, ночью, в тумане.

Пользуясь этими приборами, пилот мог безошибочно вести самолет: не видя земли, идти вслепую.

Штурман самолета по приборам мог точно определить местонахождение самолета, дать правильный, четко рассчитанный курс.

Приборы работали безотказно. Эти приборы не подведут ни в тумане, ни над облаками!

МЫ МОЖЕМ РАЗГОВАРИВАТЬ С ЗЕМЛЕЙ

Во время полета мы поддерживали непрерывную двухстороннюю связь с землей.

Радиостанция самолета работала блестяще.

В любой час мы связывались с земными радиостанциями, получали все необходимые сведения, передавали свои радиограммы. Мощный передатчик самолета «РД» был слышен в любом уголке нашей великой родины.

Будь это в полярном бассейне, над Якутией или в Охотском море, мы знали, что каждое слово, переданное с самолета, немедленно долетит до Москвы.

Приемная радиостанция позволяла нам своевременно и полно принимать с земли все, что посылалось на имя экипажа. Мы непрерывно получали сводки о погоде, все распоряжения и указания, которые посылал экипажу штаб перелета.

Этой радиостанцией мы приняли в полете радиограмму товарища Сталина, переданную из Москвы.

Приемник и передатчик радиостанций самолета работали так же четко, бесперебойно и надежно, как и все остальное оборудование самолета.

НАШЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Успех перелета был обеспечен не только прекрасной конструкцией самолета, отличным мотором, великолепными приборами. Огромную роль сыграла тщательная подготовка всего сложного самолетного хозяйства на земле.

Я с волнением вспоминаю дни нашего пребывания на Щелковском аэродроме. Сколько бессонных ночей провели около самолета работники, готовившие «РД» в далекий путь.

Ничего не забыли дать нам с собой замечательные люди Советской страны.

Они знали, что нам придется лететь в условиях Крайнего Севера, — для нас была специально сшита хорошая и удобная меховая одежда.

Они знали, что нам придется пересекать высокие горные хребты и подниматься на большие высоты, — на самолете были установлены кислородные приборы.

Они знали, что наш колесный самолет должен пролететь большие расстояния над водой, — самолету была придана пловучесть, и с нами летела надувная резиновая лодка.

Всякая мелочь (вплоть до бутербродов по вкусу каждого из нас) была учтена людьми, снаряжавшими нас в перелет.

Все было в порядке. Мы готовы к старту.

Глава третья

МОСКВА — ОСТРОВ УДД — МОСКВА

ПОЛЕТ НАЧАТ

Когда я сейчас пытаюсь охватить памятью весь наш полет, то прежде вспоминаю последние минуты перед стартом на Щелковском аэродроме.

Все готово. Мы в кабине, мотор гудит. Можно лететь!



Красавец-самолет «РД» в полете.

Я закрылся в самолете. Оборачиваюсь, знаками спрашиваю Байдукова и Белякова:

— Все ли готово?

— Все!

Даю газ, машина начинает скользить со стартовой горки. Вот она несется по бетонной двухкилометровой дорожке. Машина набирает скорость и проносится мимо группы провожающих. Я приветственно поднял руку и вижу, как они машут мне в ответ.

Мы взлетели в 2 часа 45 минут утром 20 июля 1936 года.

Сделав небольшой разворот, мы взяли курс на север. Первые часы самолет вел я. Управляя машиной, кричу Белякову, который ворочается и не может заснуть:

— Спи, береги силы!

Но какой же может быть сон! Возбуждение при взлете не дает сомкнуть глаз моим друзьям.

В 4 часа 10 минут утра мы передали первую телеграмму штабу:

«Все в порядке. Высота 1000 метров. Температура 10 градусов».

Погода до Череповца была ясная, такая, какую обещали нам перед стартом. За Череповцом появилась облачность, и мы пошли выше облаков. С продвижением на север облачность становилась все выше, и самолет все время набирал высоту.

До Баренцова моря мы шли около девяти часов.

КУРС — ОСТРОВ ВИКТОРИЯ

И вот мы над морем. В просветы между облаками виден мелкий, битый лед. Высота полета растет: 3000 метров, затем 3500.

Идем попрежнему над облаками. За рулем сидит уже Байдуков. Я отдыхаю. Сознание подсказывает: надо уснуть. Стараюсь, но сна нет.

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

— Нужно спать, Байдуков!

Веду самолет попрежнему на север. В 19 часов 20 июля мы достигли 80-го градуса северной широты, то есть района острова Виктория. Через некоторое время Беляков дает мне изменение курса — надо поворачивать на Землю Франца-Иосифа. Мы летим уже семнадцать часов. Неожиданно облака раскрываются, и под самолетом я вижу землю.

Кричу товарищам:

— Наблюдайте! Земля Франца-Иосифа видна!

Делаем снимки. Величественная красота Земли Франца-Иосифа поразила нас.

Долго смотрели на землю, пока она не скрылась в тумане.

БОРЬБА С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

Далее — путь на Северную Землю. Не долетая до нее, я передал управление Байдукову. Решил отдохнуть. Лег на масляный бак, накрылся спальным меховым мешком и старался уснуть.

Было холодно. Уснуть так и не смог, находился в состоянии дремоты.

Очнувшись, осмотрел окружающую обстановку. Небо было закрыто облаками. Облака находились над нами и под нами.

Мы летели вслепую, по приборам. Байдуков великолепно справлялся со слепым полетом, уверенно вел машину.

Вскоре перед нами начались еще более высокие слои облаков. Пришлось обходить их слева.

Но вот Байдукову надоело лететь в темноте, и он решил пробиться вверх. За один час двадцать восемь минут подъема удалось набрать высоту всего 3700 метров.

Ранним утром 21 июля мы достигли Северной Земли.

Шли все время по 80-му градусу северной широты. Однако в облаках позволило рассмотреть очертания какого-то острова. В этом месте повернули на материк, взяв курс на Нордвик — бухта Тикси.

В очень тяжелых метеорологических условиях, пробираясь сквозь сплошные облака, борясь с циклоном, вышли в Хатангский залив.

В сумерках мы летели над неприступными горами Якутии.

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

Охотское море, вечно покрытое туманом и облаками, представляло на нашем пути самый неблагоприятный участок. Мы это предвидели и намеревались пересечь его на

высоте 6000 метров. Там кислород был необходим, а здесь можно было как-нибудь перетерпеть.

Мы шли над вершинами гор, представляющих бесконечную цепь скалистых пиков. Их вершины были освещены восходящим солнцем.

В северной части Охотского моря мы прямо через него взяли курс на Петропавловск-на-Камчатке.

ВИДИМ ТИХИЙ ОКЕАН

Море было закрыто низкими облаками, и только на подступах к Камчатке облачная пелена как-то прорвалась.

Мы увидели на морской поверхности четыре корабля. По нашим предположениям, они были посланы в море на всякий случай, для оказания нам помощи, если понадобится.

Лететь стало очень трудно. У Байдукова покраснели белки глаз. Он то и дело облизывал языком запекшиеся губы.

В это время мы приняли по радио приветствие, вдохнувшее в нас новые силы:

«ЧКАЛОВУ, БАЙДУКОВУ, БЕЛЯКОВУ.

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

Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Димитров».

Долетев до Петропавловска, мы сбросили вымпел с запиской.

Город был закрыт облаками. Лишь в самый последний момент он открылся нам из-за облаков, и нам удалось его сфотографировать с высоты 4000 метров.

Находясь над Петропавловском и видя воды Тихого океана, мы дали радио товарищам Сталину, Молотову, Орджоникидзе, Ворошилову и Кагановичу и пошли наперерез через Камчатку и Охотское море к Николаевску-на-Амуре.

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

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

Я взглянул на часы. Мы уже летим около пятидесяти шести часов. Чувствуется усталость. Сказываются и результаты кислородного голодания над Якутией.

Открываю бортовые стекла. Видимость улучшилась в стороны, но впереди попрежнему ничего не видно.

Говорю экипажу:

— Надо итти снова на высоту.

ПРЕКРАЩАЕМ ПОЛЕТ

Самолет набрал высоту 2500 метров. Началась тряска мотора и самолета. Самолет стал обледеневать.

Снова иду к земле. Выныриваю из облаков в 15 метрах от воды. Под самолетом бушуют волны. Быстро определяемся. Мы находимся в районе острова Лангр.

Становилось темнее, а впереди на пути, в устье Амура, высились горы. Здесь уже ночи темные, не такие, как на севере. Нам, конечно, не удалось бы пробиться по долине Амура среди ущельев Сихотэ-Алинь к Хабаровску.

Мы сообщили об этом в Москву и буквально через несколько минут получили ответ. Товарищ Орджоникидзе приказывает полет прекратить.

Смеркается. Внизу едва различимы предметы. Выполняя распоряжение Орджоникидзе, решил пойти на посадку. Осматриваюсь. На острове Лангр нет площадки для посадки. Рядом я увидел узкую полосу земли, которая оказалась островом Удд.

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

НА ОСТРОВЕ УДД

Во время пребывания на острове Удд нам очень могли нижеамурские моряки и все жители острова Удд. Здесь мы испытали, какое счастье быть гражданином Советского Союза. Казалось, что на отдаленном острове Охотского моря, населенном рыбаками, не приходится рассчитывать на быстрое прибытие людей с материка.

Но не прошло и нескольких часов, как на самолетах, катерах, пограничных судах к нам прибыли десятки людей.

Мы встретили радушный прием, товарищескую помощь.

Трудящиеся Николаевска, бойцы, пограничники в дни пребывания «РД» на острове считали делом своей чести чем-либо помочь нам. Они окружили нас трогательной заботой, мы ни в чем не нуждались. В посылках, которые мы ежедневно получали с материка, было предусмотрено все до мелочей. Как будто родная, любящая мать оберегала покой и отдых своих сыновей. В этом мы видели любовь и теплоту, заботу родины о своих летчиках.

Здесь мы получили много приветствий и самое ценное — от руководителей нашей дорогой партии и правительства:

«Николаевск-на-Амуре.

ЧКАЛОВУ, БАЙДУКОВУ, БЕЛЯКОВУ.

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

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

Вошли в Центральный исполнительный комитет Советов Союза с ходатайством о присвоении вам звания Героев Советского Союза и выдаче денежной премии командиру самолета Чкалову в размере тридцати тысяч рублей, летчику Байдукову и штурману Белякову — по двадцать тысяч рублей.

Крепко жмем вам руки.

Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Ворошилов, Жданов».



Байдуков показывает Чкалову и Белякову убитую им дичь на острове Удд.

Выбор площадки на острове Удд для взлета сначала не увенчался успехом.

Нашли наконец площадку, думали, что здесь земля, а оказалось земли на один вершок, а дальше — галька и морской песок.

Потом нижеамурские большевики построили нам в течение трех дней деревянную площадку длиной в 400 метров и шириной в 60 метров. Эта площадка строилась сверхударными темпами — день и ночь.

Остров Удд не имеет подчас керосиновых ламп. А в эти дни светило электричество.

Площадка на острове Удд была сделана хорошо. С этой площадки нам удалось оторваться и взять курс на Хабаровск.

По дороге мы сделали несколько приветственных кругов над молодым городом Комсомольском. Любуясь широким красивым Амуром, мы незаметно долетели до Хабаровска.

Здесь нас ожидала теплая встреча и телеграмма моего сына Игоря:

«Дорогой папа! Я шлю тебе большой привет и поздравляю тебя с успешным перелетом. Все эти дни я сидел у радио, ждал и внимательно слушал все, что передавали о тебе. Я горжусь твоей смелостью и храбростью в таком трудном и дальнем перелете.

Приезжай скорей, папочка! Я, мама и Лерочка ждем тебя с нетерпением!

Целую тебя».

ОБРАТНО В МОСКВУ.

В Хабаровске мы хорошо отдохнули и полетели на Москву.

Перелет этот был более или менее простой. Мы шли по компасу. Были случаи, когда шли над железной дорогой. Иногда приходилось лететь на высоте десяти метров от земли: видимость плохая, а наверх подняться нельзя.



И. В. Сталин и В. П. Чкалов. 1936 год.



Валерий Павлович со своей дочкой Лерочкой.

Немного трудно пришлось нам во время грозы в районе озера Байкал, когда молнии ослепляли нас, а потоки воды и град били в самолет. Но это после трудностей нашего полета на Севере казалось нестрашным.

За все время пути наш самолет не потерпел ни одного повреждения, за исключением небольшой вмятины на крыле.

Это повреждение было нанесено самолету при исключительных обстоятельствах.

Между Новосибирском и Омском машину вел Байдуков. Он шел бреющим полетом над родными местами, над Барабинской степью, известной своими многочисленными озерами и обилием дичи.

Встревоженные шумом мотора, с озер подымались неисчислимые стаи уток. Вдруг — глухой удар в крыло. Решили, что самолет сбил какую-то птицу. Так оно и было. Когда опустились на Омском аэродроме и осмотрели машину, обнаружили небольшую вмятину на крыле.

Можно было бы не останавливаться на этом незначительном, но весьма редком происшествии. Однако я рассказываю о нем потому, что повреждение, полученное в полете над Барабинской степью, было действительно единственным за все 17 000 километров нашего пути.

Перелет показал полную надежность конструкции самолета. При различных нагрузках машина отлично выдерживала болтанку, которая была временами чрезвычайно сильной.

Самолет отлично выдержал посадку на аэродромах Хабаровска, Читы, Красноярска и Омска, не говоря уже о посадке на острове Удд.

В газетах много писалось о том, что экипаж сумел отлично посадить машину на незнакомом острове в сумерках. Но, независимо от умения экипажа, нужно сказать, что на плохом самолете такая посадка не прошла бы благополучно.

СТАЛИНСКИЙ МАРШРУТ ЗАКОНЧЕН.

Мы возвращались в Москву.

Оставалось несколько часов полета до того момента, когда наш самолет появится над столицей дорогой родины, подготовившей перелет и обеспечившей его успех.

Географический четырехугольник Москва — Земля Франца-Иосифа — Петропавловск-на-Камчатке — Москва протяжением в 17 044 километра замыкается.

В дни нашего отдыха на острове Удд и в Хабаровске каждый из нас много передумал и перечувствовал. Мы делились своими мыслями и чувствами в беседах с сотнями людей: бойцами, командирами, пограничниками, рабочими и рыбаками. Хотелось рассказать о том, что переживали мы, трое летчиков, на долю которых выпало великое счастье провести самолет по Сталинскому маршруту.

В полете над льдами Арктики, над суровыми горными хребтами Якутии, над бурным и туманным Охотским морем, над сопками Забайкалья мы не чувствовали себя одинокими. Мы непрерывно ощущали ласковую руку страны, готовой в минуты опасности поддержать нас.

Мы знали, что миллионы людей думают о нас, волнуясь, ожидают радиogramм с борта «РД». Мы были бодры и уверены в себе. Эту бодрость вселил в наши сердца Сталин.

Великий Сталин дал нам маршрут. Великий Сталин приветствовал экипаж самолета в полете. Мы могли только победить — победить во славу нашей любимой страны, величайшего человека нашей эпохи.

...Но вот уже вдали виднеется Москва. Рядом с нами летят десятки встречающих нас самолетов.

Мы делаем круг над Садовым кольцом Москвы.

НАС ОБНЯЛ СТАЛИН

Едва лишь наш самолет сделал посадку в Щелкове, как мы увидели автомобиль, в котором был товарищ Сталин.

Словно отец родной, Иосиф Виссарионович обнял нас и повел к трибуне.

После этого нас повезли в Кремль. Радостные и взволнованные, ехали мы по улицам Москвы.

Еще бы: задание вождя народа было выполнено! Мы были удовлетворены, но вместе с тем мы не находили слов, чтобы выразить этому великому человеку свою любовь и преданность. Мы готовы были вновь подняться в воздух, чтобы повторить свой полет, чтобы лететь еще дальше, чтобы завоевать для своей страны еще один новый рекорд.

В Большом Кремлевском дворце собрались руководители партии и правительства, летчики, конструкторы и инженеры, работники тяжелой промышленности и Красной армии.

— За великую награду, — сказал я тогда, обращаясь к Сталину, — за такую встречу разрешите нам, товарищ Сталин, повторить этот маршрут!

И эта мысль крепко и основательно засела в голову.

Глава четвертая

ПРОДОЛЖИМ СТАЛИНСКИЙ МАРШРУТ В ГОСТЯХ У ТОВАРИЩА СТАЛИНА

Мы отдыхали на курорте.

Принимали ванны, купались, сражались на теннисных кортах, спорили о предстоящих партиях в бильярд. Беляков изучал французский язык...

Отдыхали втроем — я, Байдуков и Беляков. С нами были жены и дети.

Как-то утром раздался телефонный звонок. Вызывали Чкалова. Несколько слов, сказанных по телефону, необычайно взволновали меня. Товарищ Сталин приглашал нас всех с женами к себе в гости.

Несколько минут мы сидели молча.

Мы побрились, переоделись и, сидя в комнате, с нетерпением поглядывали на часы.

Когда настало время ехать, мы вновь стали волно-

ваться. Как назло, не ладилось с накрахмаленным воротничком, который я безуспешно пытался надеть. На меня даже закричали, заторопили.

Пришлось бросить воротничок, натянуть шелковую косоворотку и спешно нагонять товарищей.

Иосиф Виссарионович жил на даче, окруженной фруктовым садом. Он встретил нас у парадного входа. Здесь же стоял товарищ Жданов.

Внимательно оглядев каждого из нас (поднабрались ли сил на курорте), Иосиф Виссарионович повел нас вверх, в сад.

Много интересного узнали мы в этот день.

Товарищ Сталин оказался большим знатоком садоводства; он любит фруктовые деревья, любит о них рассказывать.

В саду было много лимонных кустов, разносился запах



Валерий Павлович играет на бильярде.



Валерий Павлович с Ольгой Эразмовной и Игорем на Волге.

эвкалипта. Здесь впервые я узнал от Сталина о замечательном качестве эвкалипта.

Оказалось, что комары сильно недолголюбивают запах этого дерева. И американцы при постройке Панамского канала, чтобы спасти людей от малярии, обсаживали заболоченную местность эвкалиптами.

Товарищ Сталин очень горячо поддерживал идею посадки эвкалиптов в ряде местностей страны, где трудно бороться с комарами.

Показав нам сад, Иосиф Виссарионович повел нас в комнаты. Беседа стала еще оживленнее. С огромным вниманием слушали мы каждое слово вождя народов. Сталин с возмущением говорил, например, о том, как мало работают у нас над проблемой электрообогрева самолетов, указывая, что в этом виноват, пожалуй, и летный состав, который мало следит за своим здоровьем.

Речь зашла о парашютах, и товарищ Сталин сказал:

— Нехорошо, что еще не все летчики пользуются па-

рашютом при аварийных положениях. Лучше построить тысячи новых самолетов, чем губить летчика. Человек — это самое дорогое.

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

Мы и здесь не удержались от того, чтобы снова не заговорить о полете на полюс.

Иосиф Виссарионович терпеливо выслушал наши доводы и сказал, что мы еще недостаточно изучили материалы, что в нашем распоряжении пока мало ясных метеорологических и других научных данных. Он снова предупредил, что в таком деле излишняя поспешность может только все испортить. Одной уверенности в себе и надежды на машину недостаточно. С этим делом нельзя рисковать, нужно сделать все без «авось», наверняка.

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

Затаив дыхание, слушали мы, как он в ссылке однажды зимой провалился в полынью на реке Енисей. Когда он вынырнул и выбрался на лед, вся его одежда обледенела. Женщины, шедшие поблизости с ведрами на коромыслах, испугались обледенелого человека и убежали...

После обеда завели патефон, танцовали, пели.

Товарищ Сталин выбирал пластинки, подпевал нам. А когда уже гости разъехались и я прилег отдохнуть, он достал одеяло и тщательно укутал меня.

ПЛАН НОВОГО ПЕРЕЛЕТА

Мы вновь в Москве. Снова сидим над картами, обсуждаем трассу предстоящего полета.

Мысль о полете на Северный полюс не исчезла, она по-прежнему волновала нас. Но на этот раз мы решаемся предложить вариант более сложный: Москва — Северный полюс — Северная Америка.



В. П. Чкалов с рыбаками на Волге.

Написали заявление и с нетерпением ждали ответа.

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

— Ну, теперь я не уйду из дому.

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

Возникли споры: одобряют или не одобряют наш проект.

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

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

Это было мудрое решение. Занявшись полетами и своим любимым штурманским делом, Беляков перестал волноваться. Его примеру последовал Байдуков, занявшийся испытанием самолета.

Возобновил текущие работы и я, облетывая новые машины.

Однажды я решил сам позвонить в Кремль. Меня попросили подождать несколько дней. В середине января 1937 года наконец раздался долгожданный звонок. Нам сообщили, что план утвержден! Сколько было радости!

Моментально закипела работа. Шла проверка самолета и оборудования. И вдруг сообщение: утвердили не наш полет, а полет Водопьянова на Северный полюс.

На первых порах мы не сразу поняли всю мудрость сталинского решения — разрешить раньше полет Водопьянова на Северный полюс, а потом наш. Между тем это было единственно правильное решение: высаженная на полюсе группа зимовщиков могла обеспечить нам передачу сводок о погоде.

Но как быть: разрешения нет, а работы по подготовке к полету начались. Прекращать работы или нет? Решили не прекращать, но вести их втайне. Это была, как мы называли, «контрабанда».

АЛОЕ ЗНАМЯ НА ВЕРШИНЕ МИРА

21 мая 1937 года мир узнал о новом блестящем достижении советских полярников и советских летчиков.

Экспедиция Героев Советского Союза О. Ю. Шмидта и М. В. Водопьянова водрузила на «вершине мира» алое знамя Советской страны.

Северный полюс был покорен.

В 1909 году американец Пири, затратив больше двадцати лет своей жизни на борьбу со льдами, достиг наконец Северного полюса. Возвращаясь с полюса, он телеграфировал президенту Соединенных штатов Тафту, что достиг полюса и преподносит его в дар президенту своей страны.

Тафт ответил: «Благодарю за щедрый дар, но не знаю, что с ним делать».

Большевики, достигнув Северного полюса, знали, что с ним делать. Уже через несколько часов после посадки на полюсе в Москве были получены сведения о температуре, давлении, влажности воздуха, направлении и силе ветра.

Дрейфующая станция «Северный полюс» приступила к работе.

Советские полярники, вооруженные мощной техникой, связанные со всей страной, вели научную работу в интересах всего человечества.

Слава товарищам Папанину, Кренкелю, Ширшову и Федорову — Героям Советского Союза, водрузившим на Северном полюсе непобедимое знамя Страны Советов!

Теперь уже можно в лучших условиях летать в северных полярных областях.

РАЗГОВОР С КРЕМЛЕМ

Никто из друзей не знал о наших «контрабандных» работах. Журналисты не проводали о них. Когда нас допекали расспросами, мы говорили:

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

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

— Здравствуйте, товарищ Молотов!

— Приветствую! Что скажете хорошего?

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

— Что, загорелись?

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

— Как все готово? Ведь разрешения нет.

— А мы на всякий случай...

Товарищ Молотов рассмеялся и сказал:

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

И, когда я положил трубку на рычаг, я чувствовал такой прилив радости, такую бурю восторга, что хотелось прыгать, петь и кричать.

Незачем рассказывать, что переживали мы втроем в эти дни. Дни казались годами. Но ждать пришлось недолго.

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

— Наш доклад должен быть кратким и убедительным, — говорили мы. — Надо рассчитать каждое выступление по минутам.

МОСКВА — ПОЛЮС — АМЕРИКА

Мы сидели за большим столом. За дверью слышались шаги и голоса.

В зал вошли товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов и Каганович.

Мы встаем и пожимаем всем руки. Товарищ Сталин

встречает нас, как своих друзей. Он улыбается. Мы сразу чувствуем себя спокойными среди старших товарищей.

— Что, опять земли нехватает? Опять собираетесь лететь?

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

Слово предоставляется Леваневскому. Он рассказывает о впечатлениях от недавней поездки в Америку, сообщает об американских самолетах. И здесь я был вновь поражен огромной осведомленностью товарища Сталина даже в узко технических авиационных проблемах.

Леваневский в своем сообщении вскользь упомянул об одной детали.

— Это дроссельная заслонка? — вдруг спросил товарищ Сталин.

Свое выступление я начал с характеристики самолета «РД», указав, что именно на этом самолете, по нашему мнению, необходимо совершать полет через полюс в Северную Америку.

Я напомнил, что свой предыдущий полет мы прервали только из-за метеорологических условий, а в баках имелась тогда еще тонна бензина.

Много беспокойства доставил я Байдукову, когда проговорился о «контрабандных» работах. Дело в том, что, позабыв об уговоре, я рассказал, что все подготовительные работы уже сделаны. Байдуков даже изменился в лице и быстро дернул меня за пиджак. Я прервал речь, но раздался голос Сталина:

— Продолжайте, товарищ Чкалов.

Когда я кончил, на устах Иосифа Виссарионовича и всех собравшихся была улыбка. «Не поспешили ли мы с подготовкой? — тревожно подумал я. — Ведь постановления правительства не было».

Взглянул на Байдукова — в глазах у него та же тревога.

— Так, значит, как обстоит у них дело с машиной? — спросил Иосиф Виссарионович у М. Кагановича.



Валерий Павлович был любимым гостем ребят.

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

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

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

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

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

Несколько помолчав, добавил:

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

Наступил самый решительный момент.

Ободренный ходом совещания, я ответил:

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

В зале раздался смех. Товарищ Сталин, задав еще несколько вопросов, немного задумался, а потом сказал:

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

Эту фразу Сталин повторил и мне:

— Прекратить полет при первой угрозе опасности.

Я не знал, какими словами поблагодарить Иосифа Виссарионовича за величайшее доверие, оказанное нам. Крепко пожимая руку дорогому вождю, я сказал:

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

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

Мы ушли из Кремля окрыленными.

ЧУДЕСНАЯ МАШИНА

Предстояло в кратчайший срок закончить тренировку и оснащение машины.

Утром 26 мая мы втроем отправились на аэродром и занялись осмотром нашей машины «РД», на которой мы в прошлом году слетали на остров Удд.

В перелете по первому Сталинскому маршруту машина блестяще выдержала испытание.

Нам приходилось летать при ярком солнце, в дожде, в тумане и в облаках и в условиях обледенения.

Самолет и мотор нигде не сдавали.

Самолет послушно набирал высоту и повиновался пилоту. Машина отлично вела себя и в тумане, и в облаках,

и в условиях различных воздушных потоков, и в горной местности Якутии, и при различных температурах. Вообще летные возможности самолета оказались прекрасными.

Вот почему, задумывая полет через Северный полюс до Северной Америки, мы твердо решили лететь именно на этой испытанной машине. Лучшую машину искать незачем.

Однако мы внесли в эту машину немало усовершенствований.

Мы улучшили пилотскую рубку, в которой нам предстояло провести столько часов. Конечно, очень больших претензий к инженерам в отношении удобств предъявить было нельзя.

Нам предстояло взять с собой в путь столько оборудования и снаряжения, что теснота неизбежна, — на учете буквально каждый сантиметр.

Все же нам устроили койку. Спать на масляном баке, находящемся позади сиденья первого пилота, — вещь мало привлекательная. Теперь у нас была замечательная постель.

Вечером 1 июня я перелетел на «РД» из Москвы в Щелково. Как и в прошлом году, наступили горячие денечки.

Вся страна участвовала в подготовке нашей экспедиции. На десятках заводов выполнялись отдельные детали для перелета.

Инженеры, техники, астрономы, радисты, метеорологи, географы, врачи, портные, работники арктических зимовок помогали нам готовиться к перелету.

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

Комната, по соседству с которой мы жили, напоминала собой склад. Здесь были сложены сапоги, рукавицы, примус, походная печка, кирка, топор, ракеты, ружейные патроны, весла, аптечки и много других вещей.



Валерий Павлович любил побродить с ружьем по лесу.

ЗАПАС ПРОДОВОЛЬСТВИЯ

На борту нашего самолета было погружено около 115 килограммов различного продовольствия.

Одну десятую часть этого продовольствия составляли продукты для пользования в предстоящем трехсуточном полете.

В трехсуточный запас входили бутерброды с ветчиной (по 100 граммов на человека в день), сливочным маслом (50 граммов), говядиной (50 граммов), телятиной (50 граммов), зернистой икрой (30 граммов), швейцарским сыром (50 граммов).

Нами были взяты свежие пирожки, начиненные капустой и яйцами, шоколад (по 100 граммов на человека в день), кекс (50 граммов), лимоны, апельсины, яблоки.

В термосах был налит горячий чай с лимоном. Термосы, имеющиеся на самолете, были дополнительно утеплены и могли в течение двух суток сохранять температуру содержимой в них жидкости выше 35—40 градусов.

Главную же долю груза продовольствия составлял запас на случай аварии. Этого запаса хватило бы нам на питание в течение месяца.

Аварийный запас состоял главным образом из концентрированных продуктов, которые были легки, занимали очень мало места и обладали высокой питательностью. В аварийном запасе имелся питательный продукт, изготовленный из мясного порошка, сливочного масла, овощей и вкусовых веществ.

Вкусные пшеничные галеты заменяли нам хлеб. Кроме того, в аварийном продовольственном запасе имелось сливочное масло, копченая колбаса, шоколад с яичным порошком, какао с молочным порошком, сухие фрукты, витаминные конфеты, фруктовые экстракты, спички, табак, чай, соль и другие продукты.

Запас аварийного продовольствия был уложен в десяти резиновых мешках. Каждый мешок с едой обеспечивал питание экипажу в течение трех дней, а все десять мешков, таким образом, образовали тридцатидневный запас.

НАША ОДЕЖДА

Нам были сшиты кожаные куртки и брюки на гагачьем пуху. Этот костюм очень легок (куртка и брюки вместе весят около 4,5 килограмма) и не пропускает воды. У каждого были кожаные сапоги (вроде охотничьих, но более легкие) и меховые унты¹ на случай больших морозов.

Для защиты головы и рук от морозов имелись меховые шапки-ушанки и меховые рукавицы, надетые на шерстяные перчатки.

Кроме того, на самолете было много других теплых вещей: шелковое и тонкое шерстяное белье, толстые шерстяные фуфайки и рейтузы, меховые малицы², шелковые и шерстяные носки и другие вещи.

В случае вынужденной посадки самолета наш экипаж имел возможность расположиться довольно удобно, даже если бы посадка произошла в необитаемом месте.

На борту самолета находилась шелковая надувная палатка с двойными стенками и спальные мешки, сшитые из собачьего меха.

Для отопления палатки и приготовления горячей пищи нами был взят примус, не гаснущий на ветру.

Взяты были также надувная резиновая лодка, резиновые спасательные пояса, канадские лыжи, финские и перочинные ножи, револьверы, два охотничьих ружья, топорик, лопата для расчистки льда, электрические фонари, бинокль, кастрюли и сковородки.

КАК НАМ БУДУТ ПОМОГАТЬ В ПОЛЕТЕ

Никакой дальний перелет невозможен без связи самолета с землей. Только при наличии такой связи мы могли бы узнавать о погоде и сообщать земле о ходе перелета.

Для этого на самолете имелась радиостанция.

Все радиостанции по маршруту нашего полета, а так-

¹ Унты — сапоги-чулки с мехом внутри и снаружи.

² Малица — шуба с капюшоном.

же станции Канады и Северной Америки могли слышать самолет, а специально выделенные для этого станции и разговаривать с ним.

Штабом был разработан подробный план оказания нам помощи в случае вынужденной посадки.

Всем самолетам и ледоколам, находящимся поблизости к маршруту перелета, дано было распоряжение находиться в полной готовности.

Все полярные радиостанции должны были непрерывно принимать позывные нашего самолета.

Летчику Мазуруку, находившемуся на острове Рудольфа, и ледоколу «Садко» было также дано указание в любой момент быть готовым оказать нам помощь.

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

ПО САМОМУ ТЯЖЕЛОМУ МАРШРУТУ В МИРЕ

До сих пор маршруты всех рекордных полетов по прямой линии, как правило, проходили по самым благоприятным трассам. При аварии самолета или при неблагоприятной погоде вынужденная посадка не грозила никакими опасностями.

Возьмем, например, рекордный перелет Коста и Беллонта или Кодоса и Росси. Они летели над местностями, изобилующими населенными пунктами и радиостанциями. Они пролетали над морем на тех участках, где часто встречаются пароходы.

Трассы выбирались в зависимости от климатических условий. Так, трассы перелетов из Парижа всегда направляются на восток или юго-восток. Это объясняется тем, что в этих районах, помимо хорошей погоды, почти всегда дуют попутные ветры.

Еще проще полеты на дальность по замкнутому кругу



Валерий Павлович и Ольга Эразмовна тянут невод.

или по кривой линии. В этих случаях выбираются наиболее благоприятные участки в отношении погоды.

Так как наш полет прежде всего ставил задачу доказать практическую возможность сообщения по воздуху между СССР и Америкой по кратчайшему пути, то мы не выбирали себе легкой трассы. Времени же для подготовки было крайне мало. Мы знали, что полетим по самому трудному, небывалому в мире пути!..

16 июня был проведен заключительный тренировочный полет. В машине мы не обнаружили никаких изъянов и недоделок. Мы заявили о полной своей готовности к полету и получили разрешение на вылет.

Полет был назначен на утро 18 июня.

Глава пятая

ЛЕТИМ В АМЕРИКУ

НОЧЬ НА 18 ИЮНЯ 1937 ГОДА

Итак, мы летим в Америку!

Наш перелет, протяжением в 9605 километров, пройдет по пути, который в недалеком будущем станет воздушной дорогой для почтово-пассажирских рейсов между Советским Союзом и Соединенными штатами Америки.

Тяжел путь. Но разве легко было лететь нам в прошлом году? Самолет дважды обледеневал. Циклоны трепали машину и бросали ее из стороны в сторону. Туманы затрудняли полет.

Но все же, где бы ни летел самолет, какую бы часть пути ни проходил, стояла ли июльская жара, или был арктический холод, наша машина уверенно шла вперед, четко и бесперебойно работал мотор.

Несколько раз во время полета случалось, что винт и крылья покрывались льдом.

Лед был чрезвычайно опасным врагом. Чтобы избежать обледенения, мы опускались ниже, «оттаивали» и снова поднимались на высоту. Так повторялось неоднократно.

Это была тяжелая борьба. Такую же борьбу, а может быть и еще большую, нам предстояло испытать в новом перелете. Но мы были уверены в победе.

В ночь на 18 июня авиационный городок не спал. Шли последние приготовления к вылету нашего самолета.

Мощные прожекторы освещали широкую бетонную дорожку. Через пару часов мы поднимемся с этой дорожки и полетим в Америку.

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

Наступила минута прощанья. Я докурил папиросу, простился с друзьями и полез в самолет. Байдуков и Беляков уже были там.

САМОЛЕТ ПОВИС В ВОЗДУХЕ

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

Красная ракета взвивается к небу.

— Самолет готов!

Теперь на горке никого, кроме нас. Все провожающие уже на противоположном конце дорожки, за полтора километра от нас. Там самолет должен оторваться от земли.

3 часа 50 минут. Взвивается вторая ракета.

— Прошу старта!

4 часа. Сигнальной ракетой нам отвечают:

— Путь свободен.

В последний раз пробую на земле мотор. Работает безотказно.

Еще пять минут — и в воздухе взвивается белая ракета.

— Старт дан!

Я пустил самолет по бетонной дорожке. Начался самый трудный, самый сложный и вместе с тем самый короткий этап перелета: нужно оторвать тяжело нагруженную ма-

шину от земли. Ревущий на полных оборотах мотор понес самолет.

Теперь только бы не свернуть с дорожки в сторону. С каждой секундой самолет набирает скорость.

Последний привет рукой в сторону провожающих. Я беру штурвал на себя и отрываю самолет от земли. Подпрыгнув раз-другой, машина остается висеть в воздухе.

Байдуков убирает шасси. Мелькают ангары, затем Щелково, его фабричные трубы. Мы летим. Внизу леса, поля, реки. Утро. Страна просыпается.

ПРОИСШЕСТВИЕ

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

Началась первая вахта.

Мотор ревет, работая на полную мощность. Солнце уже высоко поднялось и начинает слепить глаза. Внизу густой туман ложится по ложинам.

Проходит час, полтора. Нас все еще провожают в воздухе двухмоторный самолет и другой, поменьше, — скоростной. Но вскоре, приветливо качнув крыльями, они исчезли позади.

Прошли город Череповец. Высота 1200 метров. Беляков проснулся раньше срока. О чем-то говорит с Егором. Слышу их плохо. В кабине непрерывная песня мотора.

Саша сменяет Байдукова. Через четыре часа Байдуков сменит меня. Захотелось курить. Крикнул Байдукову. Гляжу, он затягивается и сует мне трубку.

Как приятен табак в эти минуты!

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

— Бьет откуда-то! — крикнул Саша.

Вскоре весь пол был залит маслом.

Неужели что-нибудь лопнуло? Не может быть, даже не верится. Вероятно, Байдуков накачал очень много. Решаю откачать обратно. Байдуков и эту операцию выполнил на «отлично».

Потоки в кабине уменьшились, а вскоре и вовсе прекратились.

Все успокоились. Высота 2000 метров. Идем по графику. Бензин расходуется нормально. Байдуков уснул, закутав ноги спальным мешком. Беляков копошится у радиостанции. Прошел еще один час...

ПЕРВОЕ ОБЛЕДЕНЕНИЕ

Я уже восемь часов просидел за штурвалом. Скоро мне сменяться. Впереди еще много тяжелых невзгод. Нужно сохранить силы.

Разбудил Егора. Ему не очень хотелось просыпаться, но я уже откинул заднюю спинку и ждал, когда он займет мое место. Но вот он перекинул ноги на управление. Делать это приходилось из-за тесноты весьма искусно.

Я свободен. Правда, относительно. Каждую минуту нужно быть наготове.

Прилег, закурил трубку. Беляков передает в Москву наши координаты. Вдруг неистовый крик Егора.

Что такое? В чем дело? Вскочил, смотрю — на стекле и крыльях лед. Мотор затрясся...

— Давай скорее давление на антиобледенитель! — закричал Егор.

Я начал качать насосом. Егор открыл капельник, и солидная струя спиртовой жидкости быстро очистила винт от льда. Самолет словно успокоился.

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

Егор принял правильное решение: дал полный газ мотору, и самолет медленно, метр за метром набирал высоту: 2200—2300—2400—2500 метров. Уже появилось солнце. Конец облачности, а значит и обледенению...

НАД БАРЕНЦОВЫМ МОРЕМ

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

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

Мы уже тринадцать часов в полёте. Высота 3000 метров. Земли не видно. Куда нас снесло, какой силы ветер — неизвестно. Приняв очередную радиограмму, Беляков уступил свое штурманское место Байдукову и завалился спать.

Начало темнеть. Подступает обещанный еще в Москве циклон. Стало совсем темно. Влево от нас сплошная черная стена. Резко изменив курс, я повел самолет вправо.

Надвигающийся циклон неумолим, он стремительно несет облака вправо, преграждая нам путь. Я стараюсь обойти облачность. Курс — на остров Рудольфа.

Высота уже 4000 метров. В кабине холодно. Снаружи температура 24 градуса ниже нуля. Стало не по себе. Отопление включили, а толку мало. Зябнем.

Погода все ухудшается и ухудшается. Подошло время смены.

Байдуков ползет ко мне. Сменились. Предлагаю Егору вести самолет вслепую. Сам не ухожу, подкачиваю давление в бачке антиобледенителя.

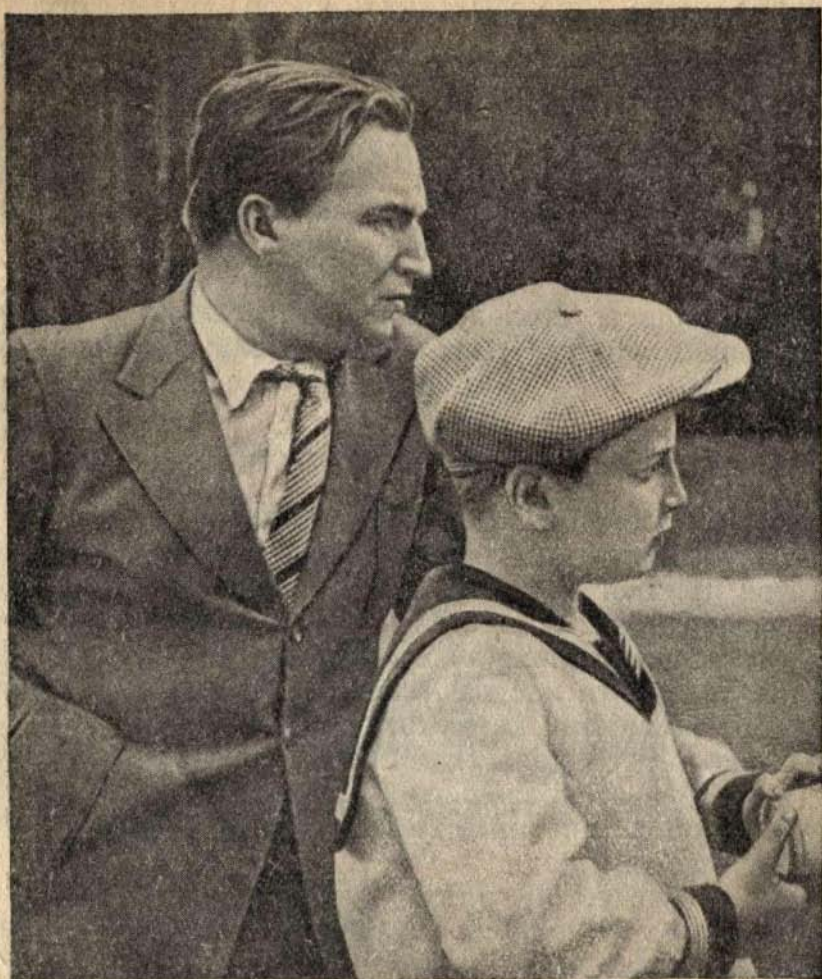
В СЛЕПОМ ПОЛЁТЕ

Егор, этот изумительный мастер слепого полета, смело полез в стену циклона. Все скрылось из поля зрения. Самолет, со всех сторон закрытый облаками, стал мгновенно покрываться прозрачным льдом.

Начались тряска, вздрагивания. Темно, зябко. Неужели слепые силы природы восторжествуют и наш краснокрылый «РД», как ледышка, грохнется вниз?

Нет, не думать об этом!

Открыв кран доотказа, Байдуков добился прекращения



В. П. Чкалов с сыном Игорем.

обледенения на винте. Но крылья, хвост и антенны быстро леденели. Егор упорно набирал высоту. Мотор берет хорошо. Полный газ! 4100 метров. Еще 50—80 метров, и показалось солнце. Егор посмотрел на меня, улыбнулся. Я тоже. Все было понятно без слов. Усталость берет свое. Засыпаю.

Вскоре смена. Уже семнадцать часов мы в полете. Я встал, подкачал масла из запасных баков в резервный и сменил Егора. Самолет идет спокойно. Мотор работает безотказно. В Москву послана радиограмма:

«Скоро Земля Франца-Иосифа. Все в порядке».

Что-то еще преподнесет нам Арктика? Летишь и не знаешь, где подстерегает нас ее зловещая рука. В такие минуты думаешь о Сталине, о родине, о всех близких.

И это придает столько энергии, столько решимости, что постоянно мозг сверлит одна мысль: не отступать, только вперед!

ВБЛИЗИ ОТ ПОЛЮСА

Бескрайный океан льдов лежит внизу.

Тут, в тайниках Арктики, побывало не много смельчаков. Пири пришел на собаках из Гренландии. Прилетел со Шпицбергена Бэрд. Прилетел вслед за ним со Шпицбергена на Аляску на дирижабле «Норвегия» Амундсен. Пролетел где-то южнее нас из Аляски на Шпицберген Эйельсон, вскоре погибший на Чукотке.

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

«Сколько несчастий годами и годами несло ты человечеству, сколько лишений и страданий дарило ты ему, о бесконечное белое пространство! Но зато ты узнало и тех, кто сумел поставить ногу на твою непокорную шею, кто сумел силой бросить тебя на колени. Но что сделало ты со многими гордыми судами, которые держали путь прямо в твое сердце и не вернулись больше домой? Что сделало ты с отважными смельчаками, которые попали в твои ледяные объятия и больше не вырвались из них? Куда ты их девало? Никаких следов, никаких знаков, никакой памяти — только одна бескрайная белая пустыня!»

С понятным волнением приближаемся мы к этим ме-

стам. Ведь теперь это наша, советская «территория», если можно так назвать непрочные, дрейфующие льды.

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

Погода прекрасная. Вверху — солнце, ослепительное солнце, внизу — бескрайные ледяные поля. Высота 4000 метров.

НАД КРЫШЕЙ МИРА

Наступило 19 июня. Мы летим уже сутки. Байдуков и Беляков посасывают кислород. Освеженный очередной порцией кислорода, Байдуков засыпает.

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

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

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

В 5 часов 10 минут Беляков отстучал:

«Все в порядке. Перелетели полюс, попутный ветер, льды, открытые белые ледяные поля с трещинами и разводьями. Настроение бодрое, высота полета 4200 метров».

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

Смотрю за борт. Какая незабываемая картина! Какие льды! Величественная картина вечных льдов суровой Арктики может быть написана только большим художни-

ком слова, нашим богатым русским языком. Но нам некогда любоваться красотой открывшегося зрелища: мешает управление самолетом...

Передаем радиограмму на имя товарища Сталина:

«МОСКВА, КРЕМЛЬ, СТАЛИНУ.

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

Чкалов, Байдуков, Беляков».

В ОБЛАКАХ

Вновь облака. Высота 5000 метров. Оставляем облачность внизу.

Дует попутный ветер. Скорость 200 километров в час. Глотаем кислород. Но циклон наступает на самолет широким фронтом.

Вскоре мы оказались у стены облаков высотой около 6000 метров. Лезть в облака Егору не хотелось. Он повернул немного назад. А еще через двадцать минут завернул за облачную гору, влево. Но и там оказались облака. Пришлось лезть в них.

Температура 30 градусов мороза. Снова летим вслепую. Самолет сильно бросает.

Егор напрягает все усилия, чтобы удержать машину. Так продолжается час. Но становится очевидным, что лететь дальше на такой высоте невозможно. Сантиметровый слой льда покрыл почти весь самолет.

Лед белого цвета, как фарфор. «Фарфоровое» обледенение самое страшное. Такой лед необычайно крепок. Достаточно сказать, что он держится в течение шестнадцати часов не оттаивая.

Пошли вниз. На высоте 3000 метров в разрыве облачности увидели какой-то остров...

НЕЧЕМ ДЫШАТЬ..

Начались горы, окружающие долину Мэкензи.

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

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

Сорок пять часов полета на высоте 4000—4500 метров дают себя знать. Приходится чаще сменяться, а главное — чаще освежаться кислородом. Больше часа теперь у штурвала не просидишь.

Вот уже Байдуков просит смены. Он побледнел, вытянулся весь и, освободившись от штурвала, сразу бросается к кислородной маске.

Высота 6000 метров. Дышать становится все труднее и труднее. Вдруг я ощущаю что-то теплое на верхней губе. Вытер. На пальцах — кровь. Еще несколько секунд. Кровь хлынула носом. Сидеть невозможно.

Дышать уже нечем. Пульс 140. Сердце колет. С трудом останавливаю кровь и быстро надеваю кислородную маску. Сразу наступает облегчение. Но кислород приходится беречь...

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

НОЧЬЮ НАД ТИХИМ ОКЕАНОМ

По расчетам, скоро должен быть берег. Кислород кончился. Нужно снижаться. Без кислорода лететь на такой высоте нельзя.

За час полета самолет снизился до 4000 метров.

Вскоре показалась вода — значит, Скалистые горы пройдены. Мы над Тихим океаном. На пересечение гор затрачено свыше четырех часов полета. Берега закрыты туманом. Солнца нет. Определить, где мы находимся, невозможно. В 1 час 20 минут туман разорвался, и слева показались какие-то острова. Беляков объявил, что мы подходим к северной оконечности островов Шарлотты.

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

Высота 4500 метров. Ночь над Тихим океаном кончается. Горизонт на востоке розовеет. Звезды гаснут. Внизу слева заблестели огни какого-то города. Опускаемся ниже. Началась Северная Америка.

Уже прошло шестьдесят часов в полете. Белякова все время забрасывают вызовами по радио. Все они на английском языке. Разобраться в них невозможно; он настраивается на Сиэттль.

Оказывается, Сиэттль уже позади. Нужно ждать маяка Портланда. Наконец появился маяк Портланда. По его позывным сигналам уверенно идем вперед.

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

Идет дождь. Бензин в расходном баке кончается. Надо заканчивать полет, садиться. Мы — над городом Юджин. Как поступить? Решаем повернуть назад, к Портланду.

Несемся над разорванными клочьями тумана, над лесами, над реками. Даю карту Егору. По ней видно, что военный аэродром чуть дальше, у города Ванкувера. Летим туда.

ПРИЛЕТЕЛИ

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

Выраж. Мы несемся над землей.



*Герои Советского Союза Беляков, Чкалов и Байдуков после посадки
самолета в Америке.*

— Газ! Давай газ! — кричу я Егору.

Мотор взревел и понес... Иначе быть бы нам в запаханной части поля.

Колеса коснулись американской земли. Беляков как ни в чем не бывало продолжал начатую им еще в воздухе уборку самолета.

Я кричу ему:

— Саша! Сели!

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

Говорят, что мы трое совершенно различные по характеру люди. Мне трудно судить об этом. Быть может, это и так, но одно достоверно: мы — неплохо сработавшийся коллектив. Мы знаем друг друга, знаем достоинства и недостатки каждого и, что особенно важно, доверяем друг другу.

Это доверие, которое окрепло во время первого совместного перелета, помогало нам. Я мог спокойно спать, отдав штурвал Егору Байдукову на несколько часов слепого полета в тяжелой метеорологической обстановке. Я знал: Егор отлично проведет машину.

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

С такими чувствами никакие циклоны не страшны!

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

Шел дождь. К самолету бежали американские солдаты.

НА АМЕРИКАНСКОЙ ЗЕМЛЕ

ГОВОРИМ С МОСКВОЙ

Я первым вышел из кабины. Сделал несколько нетвердых шагов. Закурил. Обращаясь к американским солдатам, по-русски говорю:

— Притащите колодку!

Меня, конечно, не поняли. Начинаю объяснять пальцами. Сообразили. Колодка принесена. Положили ее под правое колесо. Егор завернул к ангару, подрулил к воротам. Ко мне подбежал офицер и с криком: «Здравствуйте!» стал жать мне руку. Это был студент университета штата Вашингтон, офицер запаса, проходивший лагерную подготовку. Владея русским языком, он был затем некоторое время нашим переводчиком.

К аэродрому стали стекаться толпы народа. Дороги, ведущие к аэродрому, быстро наполнились автомобилями.

Первым представителем властей Соединенных штатов Америки, с которым нам пришлось иметь дело, был военный комендант аэродрома генерал Маршалл. Этот высокий сухощавый блондин с седыми висками быстро увез нас к себе домой, дал возможность вымыться, побриться и отдохнуть. Курьезным, однако, оставался наш туалет.

Обедать пришлось, сидя в одном белье: генеральское платье оказалось нам по размерам неподходящим. Так, например, брюки доходили мне до шеи. Кроме полярных костюмов, у нас других не было.

После обеда мы легли спать и крепко заснули. Через несколько часов нас разбудили и вызвали к телефону.

Мы имели счастье впервые говорить из Америки с Москвой.

РАДОСТНАЯ ТЕЛЕГРАММА

И вдруг — огромная радость: мы получаем телеграмму от дорогого Сталина и его ближайших соратников и друзей:



Самолет «РД» на аэродроме близ Портланда.

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

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

Обнимаем вас и жмем ваши руки».

Мы долго читали и перечитывали это самое дорогое нам поздравление.

НАС ПРИВЕТСТВУЮТ АМЕРИКАНЦЫ

Когда мы переоделись в новое платье, начался прием репортеров и фотографов. Одновременно приехали к нам представители американской радиокompании.

Они попросили разрешения провести со мной беседу по радио для всей Америки.

Вначале они в теплых словах приветствовали нас перед американскими радиослушателями. Потом слово было предоставлено мне. Моя речь была переведена на английский язык.

Последним к микрофону подошел наш любезный хозяин генерал Маршалл и сказал:

— Я польщен выпавшей на мою долю честью принять в своем доме таких отважных джентльменов...

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

Утром следующего дня мы побывали в гостях у мэра города Портланда. Это один из крупных городов запада США, насчитывающий до трехсот тысяч жителей.

Барографы¹ с нашего самолета были сняты в торжественной обстановке и переданы специальной комиссии. Этому событию сопутствовали воинские почести. Был произведен ружейный салют и поднят флаг.

Затем офицеры гарнизона собрались в доме генерала Маршалла, где в нашу честь был устроен прием.

По прибытии в Портланд состоялся завтрак. На завтраке присутствовали все местные гражданские и воинские власти во главе с губернатором штата Орегон.

После завтрака нас троих украсили венками из живых цветов. Отгремел салют из двенадцати выстрелов. Все население города вышло на улицы.

Попытка проехать в автомобиле потерпела неудачу.

¹ Барографы — самозаписывающие приборы, контролирующие высоту полета самолета.

Центральные улицы и площади оказались заполненными такой толпой приветствовавших нас жителей, что машина оказалась затертой.

Пришлось вылезать. Я, Байдуков, Беляков и губернатор штата в сопровождении многочисленной толпы прошли по всему городу.

ВСТРЕЧА В САН-ФРАНЦИСКО

Вечером мы уже летели на самолете «Дуглас» в Сан-Франциско.

На борту самолета мы были почетными пассажирами. Сидя в удобных креслах, мы имели возможность поужинать. Официантка принесла нам большой торт с флагом Советского Союза и США. На торте была выведена надпись на русском языке:

«Привет советским летчикам!»

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

Раздавались возгласы:

«Да здравствуют летчики Советского Союза!»

Толпа окружила нас.

Аэропорт был расцвечен флагами СССР и США. Здесь нас приветствовали должностные лица Сан-Франциско, Оклэнда и члены местной коммунистической организации.

На знамени американских коммунистов было написано: «Коммунистическая партия Калифорнии приветствует героических советских летчиков за их выдающееся социалистическое достижение».

Везде нам выражались добрые чувства. В нашем лице Америка приветствовала молодую Советскую страну, восхищаясь успехами в завоевании Арктики и развитием нашей авиации.



Митинг в аэропорте Окленд (Америка) в честь героев-летчиков Чкалова, Байдукова и Белякова.

Раздалось пение «Интернационала». Окруженные толпой фотографов и репортеров, мы с большим трудом пробрались к специальной трибуне. Поднявшись на трибуну, мы обратились с приветствием к американскому народу.

В ответ раздался гром аплодисментов. Мы без конца пожимали протягиваемые из толпы руки, раздавая розы из поднесенных нам букетов.

На следующее утро мы нанесли визиты гражданским и военным властям в Сан-Франциско. Днем состоялся прием у мэра города в городской ратуше.

На улице перед ратушей собралась многотысячная толпа, приветствовавшая нас. Затем в большом зале ратуши состоялся митинг.

В своей речи мэр города подчеркнул международное значение перелета. Он говорил о том, что имена советских летчиков останутся вечно жить в благодарной памяти че-

ловечества, как имена людей, вписавших новую величайшую страницу в историю мировой авиации.

Мэр подчеркнул, что советскими летчиками совершен грандиозный подвиг, и Герои Советского Союза могут располагать гостеприимством города Сан-Франциско.

Обращаясь к полпреду СССР, он просил передать свое поздравление великой стране — Советскому Союзу, — создавшей возможность осуществления такого, вчера еще несбыточного перелета.

Затем нас представили многотысячной толпе.

Каждый из нас произнес краткую речь. Мы благодарили население и мэра за теплую встречу. Наши речи часто прерывались аплодисментами и возгласами приветствий в честь Советского Союза.

ВАШИНГТОН

Скорый поезд помчал нас на восток Америки. Наш путь лежал в Вашингтон.

На пути большой город — Чикаго. Здесь мы пробыли около шести часов. На вокзале нас встречала многотысячная толпа.

Снова овации, приветствия, пожатия рук, автографы. О, если бы только можно было избавиться от необходимости давать автографы... Несколько сот автографов пришлось подписать только на Чикагском вокзале.

Столица Соединенных штатов — Вашингтон — встретила нас тропическим зноем. В этом месте климат побережья Атлантического океана напоминает наш Батуми.

Жарко, влажно и душно.

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

В тот же день генерал Вестовер, начальник авиационного корпуса армии США, устроил от имени командного состава авиационного корпуса прием в честь нашего полета.