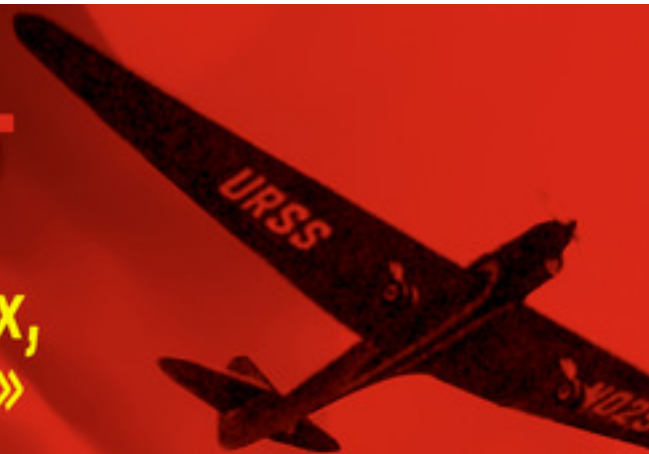


ПОДСТРОЧНИК ИСТОРИИ

«Ибо много званых,
а мало избранных»



ВАСИЛИЙ
РЕШЕТНИКОВ

ИЗБРАННИКИ

Василий Васильевич Решетников

Избранники времени. Обреченные на подвиг

*Текст книги предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=7394134
Избранники времени. Обреченные на подвиг: Эксмо, Яуза; Москва; 2014
ISBN 978-5-699-70498-9*

Аннотация

Книга заслуженного военного летчика СССР, Героя Советского Союза генерал-полковника Василия Васильевича Решетникова – увлекательный рассказ об авиации 1930-1940-х гг., о великих людях великой эпохи, с которыми автор был знаком лично, и исторических событиях, в которых лично участвовал, о Чкалове и Байдукове, Леваневском и Громе, Голованове, Судце, Молодчем и других «сталинских соколах», о советских авиарекордах и создании Авиации Дальнего Действия, о потрясших весь мир авиаперелетах через Северный полюс и бомбардировочных рейдах на Кенигсберг, Данциг и Берлин, о войне и мире, победах и поражениях, взлетах и падениях, о тех, кто «летал и жил, опережая время» и был «обречен на подвиг».

Содержание

Обреченные на подвиг	4
Конец ознакомительного фрагмента.	40

Василий Васильевич Решетников

Избранники времени.

Обреченные на подвиг

Подстрочник истории

Уникальные мемуары

Обреченные на подвиг

Летать, как и жить, без большой цели бессмысленно.
М. М. Громов



Чукотская симфония

Мечтателей было много. Но первым пустился в путь через Северный полюс в Америку Сигизмунд Леваневский. Тут была предыстория.

Когда в феврале 1934 года в Чукотском море затонул раздавленный льдами экспедиционный пароход «Челюскин», на спасение его обитателей, высадившихся на льдину, было брошено два авиационных отряда. Один, с аэродромов Приморья, пробивался на север воздушным путем, другой – по восточным морям подтягивался к Чукотке на палубе морского корабля, а два пилота, Сигизмунд Леваневский и Маврикий Слепнев, получили особую задачу – кратчайшим путем, через Европу и Атлантику, достичь Соединенных Штатов, приобрести там пару подходящих самолетов и с Аляски, через Чукотку, двинуться на помощь челюскинцам.

Выбор именно этих двух пилотов для такой необычной миссии был не случаен: Америка хорошо знала их имена и в некотором роде числила своими чуть ли не национальными героями.

За Леваневским, например, закрепилась громкая слава спасителя знаменитого американского полярного летчика Джимми Маттерна. Правда, наяву все выглядело несколько иначе.

Маттерн уже завершал последний этап своего рекордного кругосветного перелета (дело было в 1933 году), как вдруг, уже идя над Чукоткой – до Аляски рукой подать, – бесследно исчез.

Американцы встревожились, но не рискнули в такую мрачную погоду затевать поиски, да еще над чужой территорией. Попросили русских – те не откажут.

Из Хабаровска вышел Леваневский.

Вообще-то Леваневский был военным летчиком – в школе морских пилотов работал инструктором, летал в строевых частях, был командиром авиационных подразделений. Но в конце 20-х годов командование ВВС отправило его на «вольную». Говорят, из-за сложного характера – жестокого, своенравного, неуживчивого, – в коллективе с ним трудно было работать. Все это так, но, скорее всего, подвела его родословная: мало того, что поляк, так еще вся родня жила в Польше.

«Иностранцам» в армии власть не очень доверяла, и начальство сочло за лучшее избавиться от ненадежного строптивца.

Но летчиком он был превосходным и в устройстве на летную работу ему трудно было отказать.

Сначала Леваневскому удалось получить место аэроклубовского инструктора в Николаеве, а затем – должность начальника аэроклуба в Полтаве.

Да вскоре все это стало ему надоедать, он тяготился своей работой – однообразной, скучной, и по рекомендации известного полярного летчика Бориса Чухновского, с которым он работал еще в морских ВВС, сумел перейти в полярную авиацию.

У Марка Ивановича Шевелева, ее начальника, не было собственных источников подготовки полярных пилотов, и он набирал их из неприкаянного летного племени – перебежчиков, уволенных и даже изгнанных.

Критерии подбора летных кадров тут были первобытно просты: летчик должен уметь отлично и смело летать днем и ночью в любых условиях погоды, не бояться бытовых лишений и абсолютно ответственно относиться к порученному делу.

Арктика для хорошего пилота – что может быть привлекательнее? Никаких подчиненных, кроме экипажа, и на тысячи верст – никого из начальства над головой. Но судьбой и жизнью за все отвечаешь сам.

Когда Леваневский попросился в сложный и наиболее трудный район летной работы, Марк Иванович предложил ему ледовую разведку в Восточной Арктике, а для начала – перегнать летающую лодку «Дорнье-Валь» из Севастополя на Дальний Восток, в Хабаровск.

Тут он и пригодился для поиска Маттерна.

В сплошной муре из смеси снегопадов, дождей и туманов он все же пробился к Анадырю и, почти не блуждая, по слухам (слухи ходят и на Чукотке) нашел изголодавшегося бедолагу, невозмутимо, в ожидании выручки, доедавшего под ярангой последние крошки бортового запаса шоколада: чукотские «деликатесы» на дух не переносил.

Где-то поодаль, километрах в ста двадцати (это ведь почти что рядом), валялся его разбитый самолет с гордым брендом на боку: «Век прогресса». Пилоту было грех жаловаться на судьбу: авария произошла у самой стоянки экспедиции геологов. Они-то и доставили его в Анадырь.

Леваневский предложил Маттерну удобное место на борту своей лодки и доставил драгоценного пассажира к берегам Аляски.

Американцы источали восторги. Маттерн, несмотря на неудачу своей кругосветки, выступал триумфатором. Но наибольшие почести выпали все же на долю Леваневского: он был тепло встречен местным народом, администрацией – обласкан, возвеличен, а уж Маттерн, временами впадая в неистовый раж, прямо-таки осыпал русского пилота всевозможными комплиментами, одаривал сувенирами и клялся в верной и вечной дружбе.

Улетавшего через пару дней Леваневского сопровождал целый воздушный эскорт разнотипных самолетов, в составе которого был, конечно же, и Маттерн. Он вплотную причалил к борту своего нового друга и бесконечно слал ему воздушные поцелуи.

Запомним эту сценку – о клятвах друга мы еще вспомним.

Леваневский тогда не стал возвращаться в Хабаровск, а осел в Арктике – летал на разведку льдов, перебрасывал грузы. Встретил, между прочим, в пути продиравшийся сквозь

льды Восточно-Сибирского моря пароход «Челюскин», еще не подозревая, что очень скоро он станет в его судьбе серьезной вехой. Сигизмунд Александрович вернулся на Большую землю уже известным полярным пилотом, награжденным орденом Красной Звезды – «за спасение американского летчика Маттерна», – как было сказано в том Указе.

Нечто подобное, только четырьмя годами раньше, в 1929 году, приключилось и с Маврикием Слепневым.

В ту пору он был занят эвакуацией пассажиров с небольшого рыболовного судна, застрявшего во льдах у побережья Чукотки, как вдруг на корабельный борт пришла тревожная радиограмма, извещавшая, что примерно в том же прибрежном районе внезапно исчезли известный американский полярный пилот полковник Эйельсон и его борттехник Борланд, направлявшиеся на вывоз пушнины с затертого льдами, почти рядом с нашим рыбаком, американского зверобойного парохода.

Слепнев отложил свои дела, передав их другому пилоту, а сам, присоединившись к американской поисковой группе, часами бороздил мутное пространство над предполагаемым районом исчезновения самолета Эйельсона.

Казалось, Арктика успела намертво поглотить следы вчерашней катастрофы, но ему все же удалось обнаружить и обломки занесенного снегом самолета, и замерзшие останки командира и борттехника.

Приняв тела на борт своего «Юнкерса» и прикрепив к фюзеляжу траурный флаг, Слепнев доставил печальный груз на их родную землю – в Фербенкс.

Советский летчик был принят американской общественностью и государственными деятелями с высочайшими почестями. Ему, с одобрения советского правительства, удалось побывать не только в других городах Аляски, но и в Сиэтле, в Калифорнии и даже на Гавайских островах. Слепнев был образованным человеком, хорошо владел английским языком, и это качество особенно высоко поднимало его доброе имя в глазах американцев. В те годы у нас еще не было дипломатических отношений с Соединенными Штатами, и неожиданная миссия советского летчика для обеих стран была весьма кстати.

Так что в те челюскинские дни Маврикий Трофимович Слепнев, как и Леваневский, был в Америке, что называется, «свой человек».

Эти немаловажные обстоятельства в новой миссии значительно упростили проблему выбора и приобретения самолетов для спасения челюскинцев.

Новенькие «Фляйстеры» – одномоторные девятиместные монопланы с высоко расположенным крылом и закрытой пилотской кабиной были в самый раз для такой задачи. Правда, посадочная скорость и, следовательно, пробег после посадки были у них великоваты для коротких площадок, расчищенных на челюскинской льдине, но пилоты были умелые – должны справиться с посадкой и в стесненных условиях.

Изготовившись в Номе на Аляске для прыжка на Чукотку, оба пилота по первой готовности поднялись в воздух и взяли курс на Ванкарем – там была создана главная авиационная база, исходный пункт спасательной операции.

В такую жутковатую погоду надо бы повременить со взлетом, но Леваневский спешил, и, пока остальные пилоты, идущие на помощь челюскинцам, где-то там, в пути, пробираются через горы, моря и тундру, он может и, значит, должен первым прорваться к Ванкарему и с ходу – к лагерю Шмидта, как по имени начальника экспедиции стало теперь именоваться ледовое поселение челюскинцев.

Леваневский прекрасно ориентировался во времени и хорошо знал «расстановку сил». Если все произойдет так, как им задумано, то в паре со Слепневым, а то и сам, еще до подхода соперников, дня за два-три он сумеет вывезти со льдины всех челюскинцев и ликвидировать лагерь!

Погода была ему нипочем. Он шел напролом!

В сплошных облаках, в жесточайшем обледенении ему удалось одолеть Берингов пролив и изрядно пробиться на запад вдоль побережья Чукотки, но самолет под слоем нарастающего льда настолько отяжелел и так исказил свои аэродинамические формы, что уже не слушался рулей и вопреки воле пилота валился вниз. Держаться на одной высоте «Фляй-стер» не мог. Его интенсивное снижение больше напоминало беспорядочное падение и уж никак не полет.

Возвращаться было поздно, да и отступать – это не в его, Леваневского, правилах.

Назревала развязка.

Наконец высота была потеряна окончательно. Самолет задел стойками шасси за ропаки, отбил лыжи, слегка отошел, снова просел и с грохотом, раздирая фюзеляж, чуть прополз и остановился. От резкого торможения командир изрядно разбил лицо и на мгновение потерял сознание, зато его спутники – известный полярный исследователь и полномочный представитель Правительственной комиссии по спасению челюскинцев Георгий Ушаков и американский бортмеханик Клайд Армистедт – были целы и лишь отделались ушибами.

Это, в общем, не худший исход полета в такой ситуации, но по пешим понятиям экипаж оказался далековато от Ванкарема.

Отчаянию Леваневского не было предела. К счастью, рядом оказалась одинокая яранга, а чуть подальше – чукотское стойбище. К Ванкарему невольные скитальцы все же добрались, но... на собачках.

В Москву, в Правительственную комиссию, полетела странная радиограмма:

«Побежденным себя не считаю. Готов к работе. Леваневский».

Что это, игра в романтику? Какая может быть работа у летчика, потерявшего самолет?

Но Леваневский был не так наивен, чтобы попусту затевать рискованную игру с центральной властью. Скорее всего, тут был заложен тайный расчет: он надеялся на указания советского правительства – передать ему, Леваневскому, один из самолетов, на которых слетались в Ванкарем другие летчики. Там, наверху, не могли не знать, что он все же более видный полярный пилот, чем некоторые из тех, кто только постигал Арктику или впервые попал в ее пределы. Было же – председатель Правительственной комиссии В. В. Куйбышев в начале марта направил телеграмму командиру авиаотряда Каманину с указанием передать один из самолетов его отряда полярному летчику Василию Сергеевичу Молокову. Могут так поступить и на этот раз.

Но Москва промолчала.

Последняя надежда включиться в спасательную операцию тихо угасла.

Леваневский, несомненно, понимал, что этот раунд арктической одиссеи, где так терпеливо ждала его ослепительная слава, проигран.

Пока же к лагерю Шмидта удалось пробиться лишь одному Анатолию Ляпидевскому – совсем недавнему, по летной школе, ученику Леваневского.

Месяц назад, 5 марта, молодой пилот на своей двухмоторной тяжелой машине АНТ-4 пусть не с первого, а только с двадцать девятого раза (то погода завернет, то припугнут барахлящие моторы) все же сумел найти затерянный во льдах лагерь Шмидта и доставить на материк 10 женщин и двоих малышей. Как он умудрился приладить свой корабль (АНТ-4 – это ведь в военном варианте тяжелый бомбардировщик ТБ-1!) на ледовую площадку длиной всего 450 метров и шириной 50, окруженную со всех сторон высокими торосами и ропаками, знает только Ляпидевский и те, кто прилетел в лагерь после него.

То был воистину небывалый подвиг. Имя Анатолия Ляпидевского мгновенно вспыхнуло в сиянии славы над всеми континентами земли. Оно не сходило со страниц мировой печати и не умолкало во всех радиопрограммах. Более популярного человека в те дни на всем свете не было.

Ах, как удивительно складываются человеческие судьбы! Еще совсем недавно выпускник военной школы морских летчиков был отчислен из боевой авиации, поскольку, как докопались «компетентные органы», его отец был... священнослужителем. В общем, своего происхождения Ляпидевский не скрывал, но в то время военную авиацию уже усердно «стерилизовали», и выходцы из поповского сословия считались для нее элементом классово ненадежным.

Куда деваться? Кто-то надоумил попроситься в полярную авиацию. Марк Иванович Шевелев принял юного изгнанника и предложил «тихое место» – мыс Уэлен на Чукотке в должности командира корабля на АНТ-4. Еще не успев на нем толком полетать, он заступил на ледовую вахту. И тут – оказия.

Ляпидевский мог бы освободить из ледового плена и остальных челюскинцев, но в очередном полете при вынужденной посадке из-за отказа мотора случилась крупная поломка, и вся надежда на спасение оставшихся теперь легла на тех, кто еще только подтягивался к Ванкарему.

А где же Слепнев, стартовавший из Нома вместе с Леваневским?

Слепнев работал по другим часам.

Он также встретил ту чертову погоду, что чуть не сгубила Леваневского, но в циклон далеко углубляться не стал, а, пройдя Берингов пролив, повернул обратно и снова сел на Аляске, но на другом аэродроме, в Тейлоре, – со спокойным ветерком и хорошей видимостью. Потом еще раз взлетел и снова вернулся примерно с той же точки. А на третий раз, выждав денек поуступчивей, домчал до Уэлена, а затем, с подоспевшими Молоковым и Каманиным, – на Ванкарем и в тот же день – в ледовый лагерь.

Слепнев вывез со льдины крупную группу челюскинцев и доставил тяжело заболевшего Отто Юльевича Шмидта на Аляску, в Америку.

Тут к Ванкарему подтянулись еще два пилота – Водопьянов и Доронин.

Воздушная спасательная операция завершилась 13 апреля. Все 104 человека были спасены без единой потери.

Сначала, как было сказано, отличился Ляпидевский, а всех остальных – за неделю! – перевезли на материк Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов и Доронин.

Два месяца встревоженный мир с неослабевающим вниманием следил за развязкой этой ледовой драмы.

Сколько рухнуло прогнозов ее исхода, главным образом, в трагических картинках! Но жестокая драма на этот раз обернулась героической симфонией.

«Удивительный вы народ, – произнес в те дни Бернард Шоу – величайшую трагедию сумели превратить в грандиозный триумф!»

Прекрасные самолеты, великолепные летчики – да в какой еще стране есть такое?!

Престиж советского государства, молодой страны социализма в глазах буржуазного мира взлетел в те дни неимоверно высоко!

А говорили, будто там, в России, идут репрессии, крестьян в Сибирь ссылают. Да бросьте вы!..

По устоявшемуся к тому времени ритуалу пилоты там же, в Ванкареме, сели за написание советскому правительству и Политбюро помпезного рапорта об успешном завершении спасательной операции. И поставили свои подписи – все шесть. Но вдруг пришла команда «свыше» дописать и Леваневского. Раз «есть такое мнение» – возражений не последовало, и автограф Сигизмунда Александровича уверенно расположился под документом, к содержанию которого, в сущности, не имел прямого отношения. Седьмым.

Правительство сочло необходимым отметить подвиг летчиков, спасших челюскинцев, особой, выше всех существовавших, степенью отличия, в связи с чем и было в том же апреле 1934 года учреждено звание Героя Советского Союза.

В первой группе Героев был и Леваневский.

Никто не посмел усомниться в правомерности такого решения. Раз партия решила... Но по этой логике следовало бы причислить к лику Героев и тех, кто, преодолев в тяжелейших погодных условиях огромные пространства таежной глуши – Галышев, Пивенштейн, Демиров, Бастанжиев, – лишь немного не дотянули до Ванкарема, не успев, таким образом, к спасательным рейдам.

Не вызвало бы вопросов, окажись в том парадном списке и имя Михаила Сергеевича Бабушкина – знаменитого полярного летчика, «шефа» корабельной амфибии Ш-2. Его фанерно-полотняный аппарат, выгруженный в штормовую ночь с палубы обреченного «Челюскина», получил такие повреждения, что о подъеме в воздух, казалось, не могло быть и речи. Но Бабушкин и его бортмеханик Валавин сумели случайно найденными в лагере обрывками веревок, тросов и проволоки кое-как скрутить из развалившейся конструкции подобие самолета и перелететь на нем в Ванкарем.

Понимал эту пикантную ситуацию, нужно думать, и Леваневский. Человек с обостренным честолюбием, заряженным на поступки высоких страстей, он, конечно же, испытывал немалый душевный дискомфорт, вращаясь в среде полярных летчиков, у которых всегда были свои, независимые измерения соотношений доблести и славы.

Этот мужественный красавец, интеллигент, хорошо знающий себе цену, был изрядно уязвлен и постигшей его неудачей, закончившейся потерей самолета, и не менее смущен выпавшей ему, не достигшему цели, такой особой наградой.

От этой навязчиво преследовавшей его неуютности нужно было как можно скорее уйти, избавиться от нее.

И он уже знал, что делать. Ему нужен был подвиг! Во что бы то ни стало! Крупный, яркий – на весь мир, затмевающий все, что было сотворено летающим человечеством! И как можно скорее!

Мысль о перелете через Северный полюс в Америку родилась именно там, на Чукотке, в те драматические для него дни – после аварии и награды.

Задуманный перелет – это реально. Там, в Америке, – он уже слышал от знающих людей – Вилли Пост, крупнейшая летная знаменитость того времени, намерен на новом, пока еще неизвестном самолете перетянуть полюс, чтоб приземлиться у берегов России. Может, этот порыв Вилли Поста и был первым толчком к дерзкой мысли, которая так захватила Леваневского?

Во всяком случае – теперь важно было не дать кому-то обойти себя, опередить, перехватить сам замысел.

Но на чем лететь? Где тот самолет, на котором можно было бы одолеть Арктику, пройдя через полюс? А, случись, нашелся бы – в этом году поздно: одна подготовка займет, по меньшей мере, полгода, а лететь нужно летом.

«Леваневский, что вы прячетесь?»

Но перспектива выбора самолета оказалась не такой уж мрачной. Леваневский сумел разузнать – Туполев по заданию правительства построил рекордный самолет для дальних перелетов.

Идею всколыхнула разгоревшаяся борьба между крупнейшими авиационными государствами мира за обладание рекордом дальности полета. Мог ли Советский Союз – великая авиационная держава – быть в стороне? Сталин любил рекорды в любой области человеческой деятельности и авиационные не были исключением, если не сказать – стали его страстью.

Работы в ЦАГИ и КБ Туполева над будущим рекордсменом шли трудно и сложно – не все поддавалось замыслу. Летчик-испытатель и шеф-пилот ЦАГИ Михаил Михайлович Громов уже не раз, еще с прошлого года, поднимал машину в воздух, но что с того?

Летать-то она летала, да рекордные характеристики выдавать не торопилась.

А на Щелковском аэродроме, возле ст. Томская, ставшей через ближайшие годы Чкаловской, строилась «персонально» для этого самолета первая в Советском Союзе бетонная 1800-метровая взлетно-посадочная полоса с возвышающейся в ее торце 12-метровой горкой, предназначенной для ускорения разбега на начальном этапе взлета.

Вот такой «капризный» самолет получился. С грунта, даже хорошо укатанного, ему не взлететь: отяжелевшие под весом горючего очень удлиненные крылья на первых же, даже мельчайших неровностях начнут так раскачиваться, что в конце концов неминуемо зачерпнут землю, завершив дело обыкновенной катастрофой.

Но все эти проблемы – там, в Москве.

А пока все челюскинское население кто на чем – лишь немногие – самолетами, а остальные – на собачьих упряжках, а то и пешком – пробивалось по насквозь промерзшей чукотской тундре к бухте Провидения, где ожидал их большой и теплый пароход, чтоб доставить всех на Большую землю.

Во Владивостоке остановка была затяжной – радостной, торжественной. Приоделись, отоспались. Те, кто помоложе, обзавелись женами.

Теперь специальный курьерский поезд с необыкновенными пассажирами летел в Москву, накоротко останавливаясь на станциях и полустанках, где ждали его лавины людей с оркестрами, цветами, знаменами и плакатами, чтоб взглянуть на своих героев и проводить их до следующей недалейшей остановки.

Он хоть и курьерский, но из-за очень частых остановок, даже в ночное время, растянул свой путь почти на полтора месяца.

Это был целый город на колесах – со столовыми, буфетами, банями. Даже партбюро с полномочиями Центрального комитета расположилось в одном из вагонов. Такой оказией воспользовались многие. Леваневский тоже был принят в партию без кандидатского стажа.

Но самая бурная встреча с родными, родственниками и друзьями, среди огромных праздничных масс народа, произошла, конечно, в Москве, у Белорусского вокзала. Короткий митинг завершился новым стартом к Кремлю.

В веренице открытых машин, утопая в цветах, герои Арктики медленно проплыли вдоль плотных людских шпалер по главной улице прямо к кремлевским стенам.

С неба сыпались листовки, гремели оркестры, бухали артиллерийские салюты, а над всем этим державным торжеством промчал воздушный парад, во главе которого шел, ведомый Михаилом Громовым, восьмимоторный гигант «Максим Горький».

Среди встречавших не было жены Леваневского – она почему-то постеснялась свидания с мужем в такой необычной обстановке.

Сигизмунд Александрович все это народное неистовство переживал молча, чувствовал себя одиноко, стараясь быть незаметным, и, вероятно, пытался представить, как произойдет встреча со Сталиным, которая в ближайший час ожидалась прямо там, на Красной площади.

И все же для него, как и для всех, он появился неожиданно.

Стоя у мавзолея в общем строю, челюскинцы и летчики – Герои Советского Союза вдруг увидели направляющуюся к ним со стороны Исторического музея группу руководителей партии и правительства. Впереди шел Сталин. При его приближении Леваневский чуть отошел в сторону, прикрылся соседом и замер. Но вождь заметил этот маневр и громко, еще издали, произнес:

– Леваневский, что вы прячетесь, почему вы скромничаете?

Скованный и смущенный, он возвратился на прежнее место и густо покраснел.

О чем думал он в ту минуту, теперь уже на весь мир прославленный героическим званием полярный пилот? Что творилось в его душе?

Сталин подошел к нему, подал руку, поздравил с наградой.

Значит, Сталин знал Леваневского и был к нему благорасположен изначально, хотя в прошлом они никогда не встречались.

Кто же мог так представить Сигизмунда Александровича вождем народов? Был, правда, у Леваневского один знакомец из этой среды, ближайшего окружения Сталина, – человек давними корнями тоже польского происхождения (не беда, что не поляк) – всемогущий чекист, наделенный вождем фантастической властью над людьми, – Генрих Ягода. Перед ним заискивали даже те, в чьих руках были рули управления государством.

Что могло сблизать их – пилота и чекиста? Разве что чувство общей исторической родины, которое, видимо, бывает иной раз сильнее других сил взаимного притяжения. Впрочем, кто их разберет, эти узы человеческих привязанностей?

На банкете в Георгиевском зале Кремля Сталин, держа заздравную речь, тепло сказал в ней обо всех Героях Советского Союза, назвал каждого поименно, а на имени Леваневского остановился подчеркнуто дольше, высоко оценив его доблестное и верное служение Родине, в отличие от американских пилотов, которые-де хоть и совершают иногда подвиги, но делают их только ради долларов. И тост на завершении той знаменательной речи тоже прозвучал с акцентом на одном имени: «За здоровье товарища Леваневского и всех Героев Советского Союза – мужественных, храбрых и достойных сынов нашей великой Родины!»

Такое бывает в звездный час. Но это ведь не он – его Леваневский отнес на более позднее время!

Был и еще один на первый взгляд незначительный штрих в ряду проявленных верховной властью знаков особой симпатии к Сигизмунду Александровичу: в постановлении Центрального Исполнительного Комитета о присвоении летчикам, спасшим челюскинцев, звания Героя Советского Союза Леваневский значился не седьмым по счету, как можно было ожидать, а вторым, после Ляпидевского.

Он так навечно и закрепился, Сигизмунд Александрович Леваневский, теперь уже в многотысячном списке как Герой Советского Союза «номер два».

Вот они – алые паруса!

Летом 1934 года в Москве, кажется, никто не остался: все разъехались – кто на юг, кто в родные деревни – и летчики, и челюскинцы. А Леваневский и Молоков с семьями улетели в Лондон, на всемирную авиационную выставку.

Леваневский, конечно, все высматривал самолеты с большой дальностью полета, но там ничего привлекательного не оказалось.

Вообще-то они в природе были, рекордные самолеты, но все специального, штучного изготовления. Их нужно искать не на выставках, а на закрытых аэродромах. Американцы, например, однажды отмахали на каком-то «Райте» 8 тысяч километров, англичане на своем рекордном аппарате – 8 с половиной, а лучшим среди них, последним рекордсменом, оказался французский «Блерио-110». Но эти самолеты не для нас – было бы как-то неловко ставить национальный рекорд на чужом самолете. Вся надежда на Андрея Николаевича Туполева – что-то он скажет?

Тем же летом, на его исходе, Леваневский и Молоков с группой челюскинцев отправились целой бригадой в путь по югу Украины – по Днепропетровщине, по Донбассу – повстречаться, как было принято по партийно-государственной этикету, с трудящимися, побывать на промышленных предприятиях, посмотреть новостройки, колхозы, о себе рассказать.

Но к бригаде, перемещавшейся на поездах и автомобилях, Леваневский не примыкал – разлетывал, не удаляясь далеко, сам, на самолете У-2: садился на окраинах городов и поселков, катал в небе над родными домами знатных людей, ударников труда и всячески избегал публичных выступлений и встреч со здешним народом. Уж как его пытались вытащить «на люди» местные партийные руководители – это им почти не удавалось. А уж к пионерам – ни в какую. Те имели «вредную привычку» задавать летчикам один и тот же вопрос: «А сколько вы челюскинцев вывезли из лагеря Шмидта?»

«Дядя Вася» Молоков, например, всегда в таких случаях отвечал немногословно: «Тридцать девять», и тут ему устраивали бурную и шумную овацию. На двухместном (считая кабину пилота!) самолете за 9 рейсов – 39 человек! Как умудрился?

Но если бы вдруг на тот неизбежный вопрос Сигизмунд Александрович ответил: «Я в лагере не был» – это же ошеломить сидящих в зале, ввергнуть их в смущение. Как же так? А говорили, «он спасал челюскинцев!».

В Макеевке, кстати, так и случилось, но Леваневский быстро сориентировался и, обходя этот коварный риф, стал рассказывать о своей аварии – как он в последнее мгновение разбил рукой стекло кабины, как поранил лицо и потерял сознание. Зал слушал в мертвой тишине. Потом отгремел аплодисментами, но ответа на заветный вопрос не получил.

Я был в том зале, и мне хорошо запомнилась та клубная встреча. Как я там оказался? Дело в том, что в составе путешествующей группы был и художник – челюскинец Федор Решетников, захвативший в поездку и меня, своего племянника, в то время ученика старших классов.

Видел я и прогулочные полеты, затейные Леваневским там же, в Макеевке.

Ближе к вечеру пригласил он прокатиться и челюскинцев – Сандро Погосова, механика и коменданта ледового аэродрома, Боброва – заместителя начальника экспедиции, и, конечно, моего Федю. Обещал и меня, но не вышло.

Погосова Леваневский провез по кругу над аэродромом, открутил пару глубоких виражей, заложил боевой разворот (это я потом узнал, как эти штуки называются) и оттуда штопором вниз. А с Федей набрал метров триста и потянул на мертвую петлю, как тогда называлась петля Нестерова. Когда в ее верхней точке самолет оказался вверх колесами, Леваневский взглянул через зеркало на реакцию своего пассажира и обмер: Федя с напряженным лицом крепко держался за борта кабины. Пилот сразу все понял: тот не был пристегнут привязными ремнями. Аккуратно завершив петлю, Леваневский круто перешел на снижение и заспешил на посадку. Из кабины вышел заметно бледным, но спокойным, в отличие от седока, скрывавшего свою взволнованность натянутыми шуточками.

Леваневский был высококлассным пилотом и петлю исполнил классически, без зависания, с положительной перегрузкой в верхней точке, а завис бы – это ведь рядовая ошибка, – Федя как пить дать выпал бы из кабины. Эту «подробность» и пилот, и пассажир осознавали вполне предметно. Леваневский зарулил на стоянку и больше в тот вечер в воздух не поднимался.

Но заканчивалось время отпусков и ритуальных поездок, наступала пора рабочих будней.

Леваневский, как два или три других Героя Советского Союза, был зачислен слушателем Военно-воздушной академии им. Жуковского. Он тоже хотел получить систематизированное высшее образование и такой открывшейся перед ним возможности был, видимо, рад.

Однако же мыслями все еще витал там, на арктической трассе, ведущей через полюс в Америку. Этот порыв был намного сильнее всех других его устремлений. Он неотрывно следил за развитием авиационных событий в Арктике, за новыми подвижками в мировом самолетостроении, но глаз не сводил с АНТ-25РД – рекордного самолета Туполева. Там все еще шли крупные доводочные работы и бесконечные переделки, но Громов уже затеял дли-

тельные полеты и прямо в ходе летных испытаний на изрядно недоведенном самолете пошел на захват мирового рекорда дальности полета по замкнутому маршруту. В начале сентября попытался – не получилось: короткий полет закончился вынужденной посадкой. Еще раз поднялся – опять срыв: постреливали отказы мотора. И уже в дождливые осенние дни – дожал: за 75 часов пролетел без посадки 12 400 км!

Неслыханное в мире достижение, первый советский рекорд!

Леваневский сразу понял: вот они – алые паруса! Под ними, без страха и сомнений, – через полюс – в Америку, в Сан-Франциско, по прямой, с новым рекордом!

Конечно, средние широты, где протекал полет Громова, не Арктика, и доработка машины по полярному варианту займет немало времени, но главное она выдала – межконтинентальную дальность!

В сущности, в этом полете была достигнута техническая дальность, превысить которую на этом самолете было уже невозможно.

Вот в те дни Михаил Михайлович Громов, к тому времени самый знаменитый в мире летчик, и стал первым после челюскинской семерки Героем Советского Союза.

Рекордсмена же опять затолкали в ангар на доработки. И надолго.

Только в начале 1935 года самолет АНТ-25РД обрел вполне нормальное эксплуатационное здоровье и был готов в умелых руках к новым подвигам.

В печати, к слову, сообщения о выдающемся успехе нашей авиации прошли очень скромно и незаметно – мелкими и сухими строчками будничной информации. «Это чтоб не раздражать наших недругов, – комментировал такую непривычную для нас сдержанность нарком обороны Ворошилов, руководивший организацией полета, – а то ведь от зависти возьмут да и отберут рекорд. Обидно будет!»

Зря нарком так ревниво оберегал тайну нашего рекорда – в то время никто в мире не был готов к покушению на него.

Но... сподобилась Япония. Зная, что наше мировое достижение оказалось неофициальным, поскольку СССР в те годы еще не был членом Международной авиационной федерации (ФАИ), фиксирующей мировые авиационные достижения, японцы поднатужились, построили длиннокрылый самолет, внешним обликом напоминавший АНТ-25 (может, кое-что стащили у нас? Технический шпионаж в Стране восходящего солнца в тридцатые годы был очень хорошо поставлен), и в мае 1938 года, спустя почти четырехлетие после рекорда Громова, пустились в полет по замкнутому маршруту. Отмахали 11 600 км, не дотянув почти тысячу до нашего, запротоколировали результат в ФАИ и оказались мировыми рекордсменами.

Андрей Николаевич Туполев для завоевания рекордов дальности построил всего два экземпляра «РД». Были еще и другие самолеты такого же типа, но те не для рекордов: в серию торопливо запустили 20 штук АНТ-25 в качестве... дальних бомбардировщиков – с вооружением и бомболюками на 4 стокилограммовых бомбы. У этих «грозных машин» и шифр был военный – ДБ-1!

Говорят, на их постройке настоял, желая укрепить ударные силы боевой авиации, Рухимович, возглавлявший в то время главк авиационной промышленности. Но ВВС от них отказались сразу: куда с такой скоростью, без прикрытия, ходить на дальние цели?

К новому рекорду дальности по прямой интенсивно готовилось два экипажа: на одном самолете собирался в дальний путь экипаж Михаила Михайловича Громова, на другом – выдающийся летчик-испытатель Андрей Борисович Юмашев и его спутники.

Леваневский же, не приближаясь к самолетам, был в стороне от забот Громова и Юмашева и планировал свой трансполярный дебют независимо от устремлений соперников, коих он даже не считал таковыми!

Его больше всего тревожила навигация: на огромных безориентирных пространствах, при сумасшедших магнитных склонениях и циклонической погоде – как пройти, не оступясь, по той тонкой ниточке, что так просто, под линейку, связывала на карте две, разнесенные по полушариям, географические точки?

А подключись к своеволию ветров и обледенению ограниченное прохождение радиоволн, какие-то отказы техники... Да мало ли что может ожидать экипаж в этом мертвом мире «белого безмолвия»?

Вопросы возникали бесконечно.

Помимо академической программы Леваневский занимался и с Александром Васильевичем Беляковым, начальником штурманской кафедры, – штудировал премудрости аэро- и радионавигации, знакомился с новыми навигационными приборами и инструментами.

Зашел разговор и об экипаже. Сомнений в выборе штурмана у Леваневского не возникло – Виктор Левченко, штурман морской авиации. С ним он летал над Сибирью, в Арктике, вместе искал Маттерна. И ни одной навигационной ошибки. Левченко владел всеми доступными средствами самолетовождения, был великолепным радистом и немного борт-механиком.

Резервным штурманом согласился лететь сам Александр Васильевич Беляков. Это укрепило уверенность в безотбойности полета.

А вот второго пилота на примете не было. Леваневский обычно летал, сидя за штурвалом сам, а если случалось брать «правого», то это чаще всего были пилоты случайные, бродячие пилотяги невысокой квалификации. Среди них находки не попадались. Но не о них речь. В таком полете второй пилот своим летным классом должен абсолютно ничем не уступать командиру экипажа.

Несколько высокомерный и замкнутый человек, сторонившийся своих собратьев по летному делу, Леваневский никого не мог назвать из тех, кого он мог бы пригласить к себе на борт в качестве второго пилота. Не нашел он и друзей, кто согласился бы помочь ему хотя бы советом, как не оказалось ни одного летчика, среди наслышанных о предстоящем межконтинентальном перелете, кто предложил бы ему свои услуги.

Делу решил помочь сам Серго Орджоникидзе – член Политбюро, нарком тяжелой промышленности, в ведомство которого в то время входило и Главное управление авиапромышленности.

Он вызвал к себе летчика-испытателя А. Б. Юмашева и предложил ему войти в состав экипажа Леваневского.

Андрей Борисович, едва услышав это имя, сразу же, без раздумий, отклонил наркомовское предложение, сославшись на то, что считает невозможным пускаться в такой ответственный перелет с командиром экипажа, которого не знает ни как летчика, ни как человека. И заметил, что Леваневский никогда не летал на АНТ-25 и не имеет понятия о его особенностях, не говоря уже о том, что самолет еще не подготовлен к полету в арктических условиях, а маршрут предстоит очень сложный, требующий основательного изучения и тщательной его разработки.

– Такой полет, – в итоге высказал Юмашев свое мнение, – в ближайшее время преждевременен.

Решительный тон отказа каких-либо уговоров уже не предполагал.

Андрей Борисович не потому решительно отверг приглашение к полету с Леваневским, что не знал его, а именно потому, что хорошо знал, хотя и не состоял с ним в знакомстве.

Пилоты в своем кругу всегда просвечивают друг друга насквозь, а уж феномен Леваневского, с особенностями его характера и манеры поведения, привлекал их внимание с особым интересом, но не располагал к сближению.

Юмашев изрядно был раздражен еще и тем, что Леваневский, отобрав самолет для своего полета, разрушил его сокровенные планы. Он сам собирался устанавливать мировой рекорд дальности полета по прямой, намеченный на осень этого, 1935 года, хотя и в другом географическом направлении. И вот...

Поражала та легкость, с какой Леваневский под покровительством крупнейших фигур центральной власти продвигал свои проблемы и мог свободно вытолкать локтями тех, кому первенство в рекордном перелете принадлежало с большим правом.

Так кто ж полетит с Леваневским вторым пилотом?

Выручил Беляков: не перебирая и не раздумывая, он сразу назвал Байдукова.

Георгий Филиппович Байдуков был прекрасным летчиком-испытателем, но главное, редкое по тому времени, его достоинство состояло в том, что он блестяще владел техникой пилотирования по приборам вне видимости земли – «слепым полетом», как тогда говорили. В общем – летал в любых, самых сложных условиях погоды и суток. К тому же был неплохим навигатором, знал толк в ведении связи. Для Арктики – куда же больше?

Так что при выборе второго пилота решающий аргумент в пользу Байдукова состоял не в том, что он был летчиком-испытателем, – таких нашлось бы немало, а в том, что он в отличие от многих его собратьев по летному искусству свободно летал по приборам.

Это только кажется, будто летчики-испытатели мастера на все руки. Специфика их летной работы такова, что для испытательных полетов приходится ловить именно простую погоду – малооблачную, с хорошей видимостью, чтоб всякие там облака, дожди и снегопады не мешали и без того сложному делу испытания самолетов. Поэтому в ненастные дни испытатели летают редко и не имеют крепких, устойчивых навыков в слепых полетах, особенно продолжительных и ночных. Только немногие держат себя в высокой степени летной натренированности для любой погоды.

«Слепачи» среди пилотов всегда считались мастерами высшего летного класса. Байдуков это понимал. Он упорно и регулярно тренировался, то закрывая кабину шторками, то забираясь в самую паршивую небесную хлябь, и потому со временем стал чувствовать себя вне видимости земли ничуть не хуже, чем под солнышком.

Более того, ему удалось пройти целый курс наземного и летного обучения слепым полетам у какого-то знаменитого месье – французского летчика-инструктора, великого маэстро по этой части. Так что Георгий Филиппович был не просто талантливым самоучкой, а, что называется, дипломированным профессионалом.

Леваневский с Байдуковым никогда не встречался, даже не слышал о нем. Знакомство, грозившее Байдукову крупными разрушениями его главных жизненных устремлений, так счастливо обозначившихся, только предстояло.

Дело в том, что Георгий Филиппович лишь недавно с большим трудом сумел оторваться от испытательной работы в НИИ ВВС и поступить наконец на инженерный факультет Военно-воздушной академии им. Жуковского. Он с трепетом в душе мечтал об этом счастливым дне. И вот другие люди, в стороне от него, опять распоряжаются его судьбой.

Но пока Байдукова не трогали.

Отто Юльевич предупреждает, но...

А время опасно летело вперед. Взлет должен состояться не позже конца июля – дальше Арктика может стать непроходимой. Но нет еще правительственного решения на полет. Настала пора «выходить из подполья» – нужен был первый пусковой импульс для подготовки к перелету под государственным началом. Записка Леваневского с просьбой пустить его в перелет все еще ходила по правительственным кабинетам и никак не могла добраться до «престола».

Наконец, на одном из зимних приемов, где был Сталин, к нему подошел Леваневский и кратко изложил суть своих намерений. Сталин не был в неведении – идею одобрил и пожелал успеха, не затруднив ни вопросами, ни напутствием. Он будто ждал этой просьбы, и именно от Леваневского.

Интересно, кому бы Сталин отдал предпочтение, обратиться к нему с той же просьбой М. М. Громов, уже давно намеревавшийся на этом самолете овладеть заветным рекордом, на который теперь замахнулся Леваневский? Но Громов в то время был болен и в «конкурсе» не участвовал.

Свои сокровенные мысли и взгляды на проблему перелета в Америку через полюс Леваневский опубликовал еще в январе 1935 года в «Правде».

«Я предлагаю, – писал он, – совершить в 1935 году беспосадочный перелет Москва – Сан-Франциско через Северный полюс». И далее определял цели перелета, среди которых значились и такие, как обследование и нанесение на карту «белых пятен» Северного полярного бассейна, а также – демонстрация достижений советской авиации и промышленности.

Почему Сан-Франциско? Леваневский намерен был лететь на рекордном самолете и если уж удастся достичь Америки, то не искать же первый попавшийся аэродром? Полет должен завершиться рекордом!

Читающая и следящая за событиями публика встретила сенсационную идею с бурным энтузиазмом. Однако ряд аналитиков, да и немалая часть тех бывалых людей, кто Арктику знал не понаслышке, отнеслись к дерзновенному замыслу по крайней мере сдержанно.

Опытнейший полярник, начальник Главсевморпути академик Отто Юльевич Шмидт, по ведомству которого числился Леваневский, счел затею перелета преждевременной и опасной, полагая, что шансы на успех тут не превысят соотношения пятьдесят на пятьдесят (проще говоря – может долететь, а может и нет), зато вероятность спасения экипажа при неудаче – был уверен – равна нулю.

Он не только прямо сказал об этом Леваневскому, предлагая повременить с перелетом и выждать появления многомоторного самолета, но и доложил свою принципиальную точку зрения на этот тонкий предмет в официальной докладной записке правительству.

Да куда там! Сигизмунд Александрович был абсолютно непреклонен, и не было сил, чтоб вогнать его хотя бы в сомнения!

Эта окаменелая фанатичность – все оттуда, от апрельских дней 1934 года, когда ему, известному полярному летчику, потерявшему в аварии новенький американский самолет, не суждено было участвовать в челюскинской спасательной операции. А удалось бы, как тем, шестерым, что прилетели из Приморья, кто знает, может, он и поостерегся бы так безоглядно бросаться в перелет через Северный полюс.

Но не было минуты, когда б его не терзала память о той провальной осечке и когда бы он с нетерпением не ждал того вожаемого дня, что станет вечной датой его великого подвига.

Письмо Шмидта, судя по дальнейшим событиям, несколько насторожило Сталина, тем не менее решение Политбюро, благословлявшее Леваневского на перелет, состоялось.

Пока оформлялись правительственные документы и решались организационные вопросы, до августа, крайнего времени для старта, оставалось едва ли три месяца. За это время нужно было завершить доработку самолета для полета в условиях Арктики, подготовить бортовое снаряжение и, конечно, хорошенько потренироваться в «слепых» полетах. Да только ли это? Байдукову, например, предстоял интенсивный тренаж до уровня первоклассного бортового радиста и специалиста по радионавигации, поскольку ему надлежало быть не только вторым пилотом, но и вторым штурманом и даже радистом.

Между тем – уже не было секретом – именитый одноглазый Вилли Пост (левый глаз потерявший в одной из аварий), герой двух удачных кругосветок (с посадками, разумеется),

на этот раз намеревался в конце июля перелететь на новейшей, двухмоторной, поставленной на поплавок «Локхид-Электра» с мыса Барроу через полюс в Архангельск. А чтоб громоздкие поплавки не съедали бензин, а заодно и до предела натянутую дальность – надумал сразу же после взлета сбросить их в море.

Если все так произойдет – первенство межконтинентального перелета через полюс может оказаться у американцев. Ситуация пренеприятная. Это подстегивало Леваневского, но он все равно катастрофически опаздывал, а взлететь раньше августа – никак не получалось.

Левченко был на месте и вращался в обстановку вместе с Леваневским. Байдукову, к его неутешному огорчению, пришлось бросить учебу: пришел приказ начальника ВВС Красной Армии Алксниса. Тут не поспоришь.

Летная тренировка вне видимости земли протекала главным образом на самолете Р-5 – одномоторном биплане-разведчике, а АНТ-25 РД поднимался реже, поскольку его мотор АМ-34 имел в то время технический ресурс всего на 100 летных часов – приходилось экономить.

Леваневский, увязавший в организационных делах, тренировался мало и не проявлял сколь-нибудь заметного прилежания в изучении конструкции незнакомого ему самолета, его аэродинамических характеристик и устройства бортовых систем, видимо во всем полагаясь на Байдукова, освоившего машину по своему профессиональному свойству испытателя основательно.

Провели и последний контрольный 18-часовой полет на «РД» – почти сплошь в облаках, по приборам. Все в порядке: самолетные системы работают устойчиво – можно и в путь.

Постепенно обрисовалось, упираясь в предельные сроки и окончательное время взлета: 3 августа 1935 года. Теперь Вилли Пост нас вполне может опередить.

И тут, еще задолго до старта, как по команде (да так оно и было – по команде) вся печать и радио разом обрушили на страну ошеломляющую новость о предстоящем перелете Леваневского. Репортажи, статьи, фотографии... Интервью с командиром экипажа не сходили с первых страниц всех печатных изданий. Не отставали и иностранные компании средств массовой информации.

Даже Отто Юльевич Шмидт, лишь недавно предостерегавший Леваневского от опрометчивого шага – пускаться в полет через Арктику на одномоторном самолете, – теперь, когда уговоры оказались бесплодными, а решение Политбюро «по этому вопросу» подписано, выступил в газете с ободряющей и вполне оптимистической статьей.

«Такого трудного перелета еще никто не совершал, – писал он в „Известиях“ накануне взлета. – Однако Сигизмунд Александрович Леваневский вполне уверен в благополучном перелете».

Заметьте: Сигизмунд Александрович уверен, а вовсе не Отто Юльевич.

И далее: «Леваневский – один из самых опытных полярных летчиков. Это летчик высокой культуры и разносторонних знаний. К тому же те, кто летал с Леваневским, знают его умение не растеряться и найти выход из любого трудного положения».

Пожалуй, каждый из великих и знаменитых мужей – деятелей науки и культуры целого мира – считал своим долгом глубокомысленно, а порой афористично выразить свое восхищение смелой идеей предстоящего события. Видный американец, посол Соединенных Штатов в Советском Союзе У. Буллит, сформулировал, пожалуй, наиболее полно общую мысль: «Перелет самолета из Москвы в Сан-Франциско я считаю самым героическим поступком, о котором когда-либо слышал в истории авиации».

Да, в те годы такой перелет – это нечто, подобное межпланетной экспедиции в наше время.

А в самом Сан-Франциско, в Нью-Йорке, в других городах Америки, куда уже был приглашен экипаж Леваневского, готовились головокружительные торжества, триумфальные встречи, банкеты. Импонировало американцам и то немаловажное обстоятельство, что к ним летел именно Леваневский – легендарный летчик, имя которого после чудесного «спасения» Маттерна знала вся Америка.

Правда, там некоторое время все еще надеялись, что их великий Вилли Пост в престижной гонке первопроходцев через Северный полюс все же сумеет опередить Леваневского. Но удача пока светила именно Сигизмунду Александровичу. Как раз накануне его старта, в ночь на 3 августа, телеграфный департамент доставил важную весть – Вилли Пост на пути к мысу Барроу был застигнут на юге Аляски, в районе Юно и Кетчикан, тяжелой непогодой, застрял на промежуточном аэродроме и отложил свой дальний перелет на более позднее время.

Неожиданный и счастливый шанс обойти Вилли Поста теперь был в руках Леваневского.

Наконец – заветное утро великого дня!

Суетливые проводы, вспышки блицев, напутствия, последняя метеосводка и – вперед!

История начала отсчет времени величайшему из событий в жизни человечества, героям которого через три дня и ночи будет рукоплескать весь потрясенный мир!

Эх, был бы еще один мотор...

Не беда, что низкие облака и льет обложной дождик – это всего на один час полета. Приличная видимость, приятный басок мотора – старт обещает удачу.

Вот пройден рубеж Волги, вот уже берег Белого моря. В 14 часов 18 минут экипаж пересек Кольский полуостров, достиг Баренцева моря – вышел на «оперативный простор».

Радиограммы с борта самолета идут спокойные, лаконичные.

И никто в штабе перелета не подозревает, что еще задолго до подхода к Кольскому полуострову экипажем постепенно стало овладевать беспокойство.

Первым заметил «нештатную ситуацию» Леваневский. Он некоторое время молчал, потом подозвал к себе Байдукова:

– Взгляните-ка, что это за масляная дорожка потянулась по левому крылу?

Да, тонкая струя моторного масла, морщась и чуть закручиваясь на встречном потоке воздуха, медленно ползла по центроплану, у самого борта фюзеляжа, к задней кромке крыла.

То, что идет утечка масла, сомнений не вызывало. Но где ее исток и какова интенсивность потока? Не станет ли он увеличиваться и хватит ли бортового запаса масла хотя бы до канадской тундры?

Было над чем задуматься – по пути ведь не присядешь.

Полагая, что все случившееся – это результат внезапно возникшего в полете дефекта, скорей всего образовавшейся трещины на одном из подводящих маслопроводов или в расходном бачке, и опасаясь, что расходный бачок уже изрядно опустел, Байдуков подкачал в него из резервного бака порядочную порцию свежего масла. Он не сводил глаз с волнистого ручейка, пытаясь понять, так ли уж опасна утечка? Потом еще разок-другой качнул маслица в расходный бак. Картина не менялась: поток был медленным, ровным, устоявшимся. Что встречный напор воздуха, накручивая на струе «барашки», создавал иллюзию повышенного исхода масла, было понятно, но ясно было и то, что оно действительно уходит.

И все же Байдуков постепенно пришел к заключению, что утраты ничтожны и в худшем случае до Аляски или Канады мотор непременно дотянет.

Об этом он прокричал в ухо командиру и решительно добавил: «Полет надо продолжать!»

Но Леваневский на эту ситуацию смотрел иначе, тем более, как доложил ему Левченко, в кабине появились масляные пятна, и даже стал потягивать чадный запах горелого масла – видно, выброс его где-то попадал на горячие части мотора, и дальнейший полет, преследуемый возникновением загадочных сюрпризов, мало ли чем мог обернуться?

Да, тайный очаг горения масла под моторным капотом мог вогнать в смятение хоть кого.

Позже, на земле, медики скажут, что с такой концентрацией угарного газа, если бы он не рассосался, экипаж не дошел бы и до полюса. Но там же, на земле, выяснится, что маслосистема была в совершенно исправном состоянии, только при заправке баков инженеры закачали туда масла чуть выше нормы – мол, кашу маслом не испортишь. Поручили бы эту функцию механикам, извечно им принадлежащую, все было бы в полном порядке, как всегда: они заправили бы ни каплей больше, ни каплей меньше – строго по инструкции и по меткам на масломере. Но тут особый случай – мировое свершение, исторический перелет! Можно ли доверять заправку каким-то там механикам? Инженеры лучше знают, как заполнять баки! На то они и инженеры!

А и в самом деле: чем угрожало полету их просвещенное усердие? Да ничем!

Они прекрасно понимали, что если уж и взбунтуется в маслобаке разогретое масло – вспенится, расширится в объеме, – его возникшие «излишки» сразу же найдут свободный выход на волю через дренажную трубку – суфлер, как ее называют чаще. Сойдет немного – и делу конец.

Но закавыка была в том, что с такой оказией летчики раньше никогда не встречались – ни Громов, во время своих многочисленных испытательных и рекордных полетов, ни Леваневский с Байдуковым на тренировочных маршрутах, поскольку во всех случаях их самолет (а это был тот самый – Громовский рекордный!) всегда заправляли механики!

Правда, суфлер действительно расположен был неудачно, из-за чего капли масла попадали на мотор и, стгорая, чадили в кабину. Но эти «фокусы» с маслом были бы кратковременны и потому совершенно не опасны, если бы... не подкачка в полете. Но кто это знал? Предполагалось наихудшее.

А самолет под ясным небом, над чистой и спокойной водой океана все больше углублялся на север. Ровно гудел мотор, на всех приборах застыли стрелки. До полюса оставалось около двух тысяч километров – 13–14 часов лету. А там – как с горки, до Канады рукой подать.

Но Леваневский был настороже. Он уже передал на землю радиограмму, взбудоражившую весь штаб перелета: «Уходит масло, причина неизвестна».

Между тем Байдуков пробрался за приборную доску к расходному маслобаку, присмотрелся к подтекам, к меткам масломера и тут все понял.

Наклонясь к командиру, доложил:

– Масло на зеленой метке.

– Что за метка? – преодолевая моторный гул, спросил Леваневский.

– Полный бак, нормальная заправка. Ее хватит даже без подкачки до самой Америки.

– Как это «нормальная», если так долго вытекает масло? Его, должно быть, много ушло, а бак полный? Как это может быть?

– Выбывание масла скоро прекратится. Полет надо продолжать, – настаивал на своем Байдуков.

Но его аргументы Леваневский уже не воспринимал и, постепенно впадая в отчаяние, запросил землю: «Что означает зеленая метка масломера?»

Андрей Николаевич Туполев, сидевший в штабе перелета не смыкая глаз с прошлой ночи, прямо вскипел:

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

На борт пошли рекомендации. Но было поздно.

Леваневский весь ушел в себя и застыл за штурвалом как изваяние, наполняясь раздражением и злостью.

О чем мог думать в те минуты командир экипажа – знаменитый пилот, «любимец богов»? Какие картины рисовались теперь в его воображении, в отличие от тех феерических, что виделись ему всего лишь перед стартом? «Вот не хватит масла хотя бы до канадских островов, мотор зайдет на мелкой дрожью, и мертвый винт прямо перед глазами застынет в шипящей тишине как крест на могиле. А под крыльями океан, а то и льды, прикрытые пургой или туманом. Да, Шмидт был прав – тут ничто не спасет. Был бы еще один мотор – с ним ничего не страшно...

Неужели опять неудача, после той, чукотской?»

Байдуков все сказал и твердо выразил свое мнение насчет продолжения полета, но в решительный спор не стал браться. Человек волевой, с крепким характером, он был на этот раз заметно подавлен не столько магией неприкасаемости прославленного имени своего командира, сколько зарядом его взбешенности и агрессивности, готовыми вырваться наружу.

Решение оставалось за Леваневским. Он подозвал к себе штурмана и приказал передать на землю: «Полет прекращаю, возвращаюсь».

В ту же минуту, чтоб оборвать всякие сомнения, он ввел машину в крутой разворот и поставил ее на обратный курс.

Все. «Как говорится – инцидент исчерпан».

Истек десятый час полета.

Ответная радиограмма не задержалась: штаб перелета приказал немедленно возвратиться и произвести посадку на аэродроме Кричевицы – это ближайший крупный под Новгородом.

Леваневский тяжело встал с пилотского кресла и молча передал управление Байдукову. Покидая штурвал, он строго посмотрел в глаза второго пилота и выразительно пощелкал крышкой кобуры «маузера», как бы предупреждая, чтоб тот не вздумал разворачиваться на прежний курс. А может, намерен был извлечь эту «пушку», да вовремя одумался? Потом приткнулся на баке, за спиной Байдукова, и затих до самой посадки.

Нет, то был не отдых. Сигизмунд Александрович не зря потянулся к «маузеру». Нетрудно себе представить, в каком жутком, раздавленном состоянии пребывал он в те минуты, предаваясь тяжким раздумьям: «Как встретит земля? Что скажет Сталин? А пресса? Те – что им прикажут, то и напишут. А вот полярные летчики не промолчат и не простят: осудят и осудят – это ясно».

Вспомнил, пожалуй, и Вилли Поста – теперь ему путь открыт и первенство будет за ним, этим на зависть удачливым Циклопом.

Мучили сомнения: «А вдруг прошел бы? Вот и Байдуков настаивал – лететь дальше. Нет, эта чертова машина удачи не обещает. Кто ее сделал такой, кто выпустил в полет? Они за все ответят там, где следует»...

То было самоистязание позором – самая ужасная из всех человеческих пыток. Он наглухо замкнулся и за весь обратный путь не проронил ни слова.

Время шло к ночи, темень становилась все гуще и на подходе к Кричевицам Байдуков, чтоб довести посадочный вес машины до разрешенного – разгрузить шасси и очень удлиненные крылья, где были расположены топливные баки, – открыл аварийные сливные горловины. Бензин хлынул на волю, и тут все почувствовали, как весь самолет окутался плотным облаком мельчайших частиц распыленного бензина. Его густые испарения проникли в кабину и заполнили все ее пространство. Запах бензина был ничуть не приятнее духа горелого масла. Но суть не в аромате – складывалась угрожающая ситуация: малейшая искра, а искрящих источников на борту было предостаточно, не говоря уже о выхлопных коллекто-

рах мотора, – и самолет мог мгновенно вспыхнуть со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Строго говоря, перед сливом горючего следовало выключить мотор – так требовала инструкция, так поступал Громов в тех двух случаях, когда он шел на вынужденные посадки. Но этот экипаж решил рискнуть – вел слив, не прибегая к лишним осложнениям.

Пилот и штурман постарались поменьше прикасаться к выключателям, и бог их миловал. Байдуков, аккуратно зайдя по ночному старту, благополучно посадил машину в световых ограничителях. Потом отрулил ее в сторону, к стоянкам, и выключил мотор.

Тишина. Леваневский и Байдуков сошли на землю, в молчании извлекли папиросы. Казалось, все приключения этого окаянного дня позади.

Но вот Левченко, покидая машину последним, нечаянно в темноте задел тумблер пуска подкрыльных ракет (эти мощные светящиеся ракеты применяются для подсветки места приземления при ночной посадке вне аэродрома). Ракеты с диким шипением, извергая буйное пламя, шлепнулись о землю и мгновенно подожгли самолет. Насквозь пропитанный бензином, он вспыхнул, как факел, и никаких перчаток, курток и шлемов, с которыми бросился экипаж на тушение пожара, не хватило бы, чтоб спасти машину, если бы в ту же минуту у самолета не оказалась подкатившая на грузовичке дружная красноармейская команда. Бойцы моментально окружили очаг огня и огромными брезентовыми полотнищами ловко накрыли всю горевшую площадь.

Самолет был спасен. Байдуков потом удивлялся – откуда они возникли, эти славные молодцы с брезентами? Да все было просто: это примчала пожарная команда из авариинно-спасательного отряда, дежурившего на аэродроме по распоряжению авиационного командования из Москвы в ожидании «аварийной» посадки самолета Леваневского.

Подавленные и сокрушенные целой цепью опасных невзгод, все трое – Леваневский, Байдуков и Левченко – под светом автомобильных фар и ручных фонариков осмотрели и ощупали несчастную машину. Она изрядно обгорела, но была цела, и ее летной судьбе пока ничто не угрожало.

А самолет-то при чем?

Еще не рассеялся ночной мрак, когда на аэродроме приземлился прилетевший из Москвы ТБ-3, – тяжелый четырехмоторный бомбардировщик. Из его чрева сошла солидная комиссия – военные чины во главе с начальником штаба ВВС Красной Армии комкором Хрипиным, конечно же, чекисты, и крупная группа авиационных специалистов.

Прилетел и Андрей Николаевич Туполев. Он сразу же направился к самолету, ощупал его обожженные места, велел раскапотить мотор и тщательно осмотрел все масляные коммуникации.

Леваневский к Туполеву не подошел, как и Туполев к нему. Разговор состоялся с Байдуковым.

– Ну что, Егор, осрамились? Он-то ладно, – Андрей Николаевич кивнул в сторону Леваневского, – а ты что ж?

– Так я предлагал лететь дальше, но командир-то – он?

Туполев был раздосадован, но внешне спокоен. Он знал заранее – каких-либо открытий тут не предвидится.

Мотор был сух, маслопроводы целы и герметичны, в баках полно масла.

Принесли тарированные канистры, слили в них из самолетной системы все масло. Его запаса хватило бы с лихвой до предельной дальности полета.

Больше осматривать было нечего. Комиссия погрузилась на ТБ-3 и улетела. Улетел в Москву и Леваневский.

Ремонт машины много времени не занял, и Байдуков перегнал ее туда же, на Центральный аэродром.

Что теперь? Полет сорван, дело загублено. Экипаж должен рассыпаться и возвратиться к прежним делам. Встревожен ли был Леваневский? Да, встревожен. Но горел жаждой мщения и реванша.

Казалось, после такого вселенского провала уйти бы в тень, осесть на дно, а там уж, если не выдернут, как водится в таких случаях, с пилотского кресла, видно будет.

Но эти химеры ему не грозили.

Сталину, похоже, очень нужен был этот полет. И непременно с Леваневским. Может, хотел приободрить страну? После убийства Кирова – года не прошло – она опять застыла под обложным накатом разоблачений врагов народа и вредителей. Освежающий ресурс челюскинской эпопеи стал постепенно угасать, и трудовому народу нужен был новый заряд веры в доброе грядущее.

Как бы то ни было, Сталин сам пригласил к себе Леваневского, а заодно Байдукова и Туполева.

За столом Молотов, Ворошилов, еще кто-то.

– Как же мы поступим дальше? – спросил Сталин Леваневского.

Вместо прямого ответа Сигизмунд Александрович неожиданно выпалил, видимо, мучительно выстраданную, заранее приготовленную фразу:

– Это вредительский самолет и построил его вредитель, – нажимал он на это страшное слово.

Такого ошеломляющего выпада никто не ждал.

В те годы подобного рода обвинения, не вдаваясь в расследование, могли стоять человеку жизни – Леваневский это превосходно знал и потому не унимался. Ворошилов зло и резко пытался было оборвать его:

– Что ты городишь?

Но тот как ни в чем не бывало рубил до конца:

– Я этому конструктору не доверяю и никогда не сяду в его самолет.

А Сталин, в общем замешательстве, будто ничего не слышал – продолжал ходить вдоль кабинета.

Туполеву стало дурно, ему пришлось оказывать помощь. Леваневский же, чуть поостыв, добавил:

– Нужен другой самолет – многомоторный. Лететь через Арктику с одним мотором слишком рискованно.

Вот это и было самым главным!

Не выброс масла смутил Леваневского в том злосчастном полете, прекратившийся, кстати, еще до разворота на обратный курс, а именно один мотор, когда самолет оказался над вольным простором Баренцева моря. А вдруг, окаанный, откажет этот, единственный? Дело в те годы вполне обычное. Пожалуй, не было летчика, в летной практике которого не случались бы отказы моторов, особенно в длительных полетах.

Даже Громов из-за отказов мотора – на этом же самолете! – два раза прибегал к вынужденным посадкам и только с третьей попытки сумел благополучно завершить свой рекордный полет. Но он летал над земной поверхностью, рядом с аэродромами и площадки для внеаэродромного приземления, в случае чего, всегда нашлись бы. Тем более все самые подходящие Громов облетал с посадками на У-2 заранее!

А тут – безбрежный океан, царство льдов. Чуть что – смерть.

Леваневский наконец успокоился. Вожди ему не перечили, промолчал и Байдуков – в такой «компании» в спор с командиром экипажа лучше не ввязываться. Но, как вспоминал он позже, ему было крайне прискорбно слушать ту разносную речь, с которой обрушился Лева-

невский на АНТ-25 и ее конструктора. Георгий Филиппович хорошо знал Туполева и верил ему бесконечно, любил и его машину, был в ней совершенно уверен. А что касается М-34, то в отличие от первых серий прошлого года, с которыми летал Громов, новый мотор Александра Александровича Микулина, специально подготовившийся для Леваневского, был доведен до совершенства, обладал очень высоким запасом надежности и считался абсолютно безотказным.

Однако же изначальный вопрос, не найдя своего разрешения, так и повис в пространстве – никто ничего предложить не мог. Что тут придумаешь?

Наступила напряженная тишина, все ждали решающего слова Сталина.

– Вот что, – наконец произнес он, обращаясь к Леваневскому, – отправляйтесь-ка с экипажем в Соединенные Штаты и посмотрите, что там можно купить для перелета через полюс.

Поразительное до неправдоподобия решение!

Можно ли было представить себе межконтинентальный перелет советского летчика на американском самолете? А нашелся бы таковой, чей престиж станет выше? Да американцы сами, прежде всего, прорвались бы к нашему берегу – отважными пилотами они не бедствовали.

Кстати, Вилли Пост, как известно, тоже собирался в путь через Арктику в Россию, и хотя его «Локхид-Электра» по расчетам едва-едва дотягивала до цели, он не стал искать другой самолет в стороне от Америки.

К несчастью, Вилли Пост при подлете к мысу Барроу, откуда намечен был старт, в густой вечерней дымке запутался в мелких ориентирах и на последних каплях горючего сел на незнакомую речку. Случайный эскимос-охотник показал ему направление на Барроу – к нему было всего 20 километров. Пост немедленно взлетел, но на крутом развороте остатки бензина отхлынули от заборных трубок, моторы остановились, и самолет врезался в лагуну. В той катастрофе погибли Вилли Пост и его друг, журналист и писатель Вилли Роджерс.

Так неужели Леваневский, зная, что «Локхид-Электра» – это лучшее, что есть у американцев для дальних перелетов, станет искать у них еще какой-то самолет?

Более обидного шлепка по достоинству советской авиации представить было трудно.

Даже во время челюскинской эпопеи наша пропаганда старалась писать как можно сдержаннее об участии в спасательной операции американских самолетов, а о немецких конструкциях, на которых летели к лагерю Доронин и Галышев, вообще ни звука. И вдруг – публичный стриптиз: пускаемся по миру искать для Сигизмунда Александровича заморский летательный аппарат, поскольку нашу, отечественную, уникальную машину, не имеющую аналогов в мире, руками Леваневского распяли и предали анафеме!

Значит, весь замысел великого перелета Сталин отдал его персоне? Полет не во славу страны, а в честь Леваневского?!

И вдруг – рука. Байдуков:

– Разрешите, товарищ Сталин?

Это уже дерзость. Байдуков не успел еще слова промолвить, а Ворошилов под столом уже лупил его сапогом по ноге.

– Ну, что у вас?

– Товарищ Сталин, ничего похожего на АНТ-25 у американцев нет, и поездка будет бесполезной.

Все застыли. Вот это бросок – как на амбразуру! Так мог, в крайнем случае, сказать Леваневский – этот предмет он знал не хуже Байдукова, но он уже не проявлял активности и сосредоточенно молчал. Да и Сталин, вероятно, не был в неведении относительно американских успехов в самолетостроении и все же недовольно и резко буркнул:

– Откуда вам такое известно?

– Я регулярно читаю авиационно-техническую информацию, – с наивной непосредственностью отвечал Георгий Филиппович, – и в этом деле не заблуждаюсь. Разрешите мне не ехать в Америку?

Хлестко сказал, да не там, где можно.

Сталин насупился, чуть помолчал и, не удостоив Байдукова ответом, жестом руки, который можно было понять как «я все сказал», закрыл заседание.

И все же в тот день Сталин принял ряд важных решений. Во-первых, поскольку летное время было упущено (к середине августа Арктика для авиации того времени становилась непроходимой), перелет в Америку в этом году отменил. Во-вторых, поручил Ворошилову внести предложения по организации перелета Леваневского летом 1936 года. И в-третьих, обязал О. Ю. Шмидта подготовить для печати заявление ТАСС о причинах срыва перелета. Тогда же Отто Юльевич получил и точную ориентацию на этот счет, от которой в официальном тексте не отступил.

В опубликованном заявлении было сказано, что самолет АНТ-25, на котором летел Леваневский, конструктивных дефектов не имеет, однако, мол, экспертизой были обнаружены «некоторые недостатки в работе системы маслопроводки».

Стало быть, экипаж прекратил полет из-за ненадежной работы техники? Вот те на! Хороший сюрприз для Андрея Николаевича Туполева, да и для страны!

С тех пор эта вздорная тассовская версия о неисправности маслосистемы как достоверно установленная причина прекращения полета и кочует бессовестно по страницам сотен изданий, в которых упоминаются перипетии того несостоявшегося триумфа. Не писать же о том, что Леваневский отказался лететь через полюс потому, что самолет был одномоторный!

Там же, в заявлении, для утешения публики значилось, что ЦАГИ уже устранил технические недостатки, выявленные на самолете, «после чего тов. Леваневский произвел ряд удачных пробных полетов». Вот так. Хотя Сигизмунд Александрович после посадки в Кричевцах к тому самолету и близко не подходил – видеть его не мог!

Зато престиж советского самолета был спасен, а Леваневскому этим правительственным документом была выдана как бы «индальгенция», ограждавшая его неудачу от каких-либо иных толкований, все еще витавших не только в летной среде, но и в более широких кругах авиационной общественности, ибо сказано было в том высокородном писании, что решение на прекращение полета признано правильным, а сам перелет пока отложен, но обязательно состоится в следующем, 1936 году.

Только Михаил Михайлович Громов, вопреки официозной точке зрения, в своих записках «На земле и в небе» не отошел от правды, ибо точно знал ее, сермяжную: «Долетели они до Северного Ледовитого океана, и в это время в кабину пилота стало протекать масло. Естественно, Леваневский решил, что это ненормальное явление. Он вернулся и сел под Ленинградом. А причина появления масла в кабине оказалась очень простой и, в сущности, неопасной: масла в бак налили слишком много, оно начало пениться, а его излишки – просачиваться в кабину. От дальнейших попыток Леваневский отказался, считая, что на одномоторном самолете лететь ненадежно».

«Хорошо бы это пятно смыть»

Однако же дальнейшие события потекли по размытому полю времени разными ручьями, почти нигде не сливаясь друг с другом.

При всей привлекательности поездки в США Леваневский не стал торопиться в дорогу – слишком рискованно было покидать Москву, не решив хотя бы в общих чертах вопрос о выборе машины для перелета в будущем году.

Он отошел от начальника ВВС Алксниса, под крыло которого был «призван» на время подготовки к перелету, и снова вернулся в свою гавань – в Главсевморпуть, к О. Ю. Шмидту.

Так на чем лететь? Этот вопрос, как заклятие, не покидал Леваневского ни на минуту.

Разметав стрелы гнева и мщения по заранее намеченным целям, оставив за собой сожженные мосты, он все же чуть дрогнул, наконец осознав, что, в сущности, и лететь-то не на чем! И никаких подвижек – все, как в начале года. На горизонте не то что призрака – намека нет на новую машину, хотя бы двухмоторную.

Он садится за стол и за три дня до Нового года пишет взволнованное письмо Сталину, в котором снова разносит в пух и прах всех, кто создавал и готовил к перелету АНТ-25, а далее выдвигает новые требования к авиационной технике, на которой он твердо намерен пуститься в путь через полюс в мае 1936 года, «чтоб полностью оправдать, – как изъяснялся он в том письме, – Ваши слова, товарищ Сталин, сказанные по моему адресу в Кремле 21 июня 1934 года».

В отчаянии он соглашается, в крайнем случае, лететь все на той же, туполевской АНТ-25 РД, но выставляет целый перечень неперемennых, вполне конкретных условий по доработке ее конструкции и усовершенствованию самолетного оборудования. «Перелет через полюс вполне реален, – уверяет он Сталина. – Экипаж готов осуществить эту задачу во что бы то ни стало».

Да, теперь – во что бы то ни стало. Это – клятва! Он не вернется, что бы там ни случилось – будет к цели идти напролом, назло всем смертям и вопреки предостережениям Шмидта.

Но вот что забавно – не только организационные, но и технические требования он предъявляет... Сталину. А кому же еще? С авиационными конструкторами и инженерами он успел «наладить» такие отношения, что ему там и обратиться не к кому. Да и встречного участия в его заботах он ни в ком не находил.

Леваневский спешил – медлить было опасно. Он уже чувствовал, как в затылок ему дышат другие известные летчики, готовые без всяких предварительных условий рвануть через полюс в Америку на том же самом РД. Этого еще не хватало!

Сталин по-прежнему был благосклонен к Леваневскому, но на кремлевском столе лежало еще одно письмо – от Отто Юльевича Шмидта. Как и в прошлом, он был против перелета Леваневского через Арктику и в 1936 году. Шмидт предлагал, прежде чем затевать новую интригу перелета, высадить весной 1937 года на Северном полюсе научную экспедицию, которая одновременно могла бы стать на этой самой важной опорной точке и станцией метеоинформации, и радионавигационным ориентиром.

Замысел высадки долговременно дрейфующей станции в расчетах выглядел грандиозно, и для рассмотрения этой операции в деталях Сталин пригласил к себе Шмидта, а заодно Леваневского и Громова, с которым всегда советовался по самым сложным и важным авиационным вопросам. Идея высадки экспедиции на полюс так захватила Сталина, что из боковой комнаты он принес глобус и попросил Шмидта показать, как это будет на деле.

В итоге вышло решение Политбюро, в котором предложение Шмидта получило полное одобрение. Перелет Леваневского был перенесен на 1937 год, а Туполеву было предписано доработать и улучшить существующий АНТ-25 РД или создать новый сверхдальний самолет, желательно двухмоторный, к 1 марта 1937 года.

Андрей Николаевич Туполев откликнулся официальным письмом мгновенно: в ЦАГИ есть два самолета РД, полностью подготовленных и оборудованных всем необходимым для сверхдальних перелетов, а что касается создания рекордной машины новой конструкции, то ее появление возможно не раньше 1938 года.

Теперь все как будто стало на свои места.

Напоследок все приготовления к высадке экспедиции на полюсе Сталин приказал плотно и строго засекретить – ни звука в речах, ни слова в печати. И снова порекомендовал Леваневскому отправиться в США... для изучения климатических особенностей севера Америки?!

Это уже второй раз за короткое время он получает подобное предложение – то поискать подходящий самолет, то заняться изучением американского севера.

Но Сигизмунд Александрович отправился не к суровым берегам Аляски или Канады, а в самые что ни на есть субтропики, на знойный юг Калифорнии, в Лос-Анджелес. Там по заданию, исходившему от О. Ю. Шмидта, он должен был закупить для Главсевморпути 3 или 4 надежных самолета, пригодных для постоянной работы в Арктике и в условиях Русского севера.

В поездку уплыл один. Зачем ему спутники – только отвлекать и связывать будут. Время придет – вызовет. К тому же штурман Левченко уехал в Севастопольскую школу морских летчиков учиться летать, – может, пригодится в роли второго пилота? А Байдуков...

Леваневский был так поглощен своими перелетными проблемами, что не заметил, как Байдуков, его второй пилот, тихо сплыл от него и готовился к перелету все туда же, в Сан-Франциско, но совсем в другом экипаже.

Дело было так. После памятного совещания у Сталина Георгий Филиппович, вдруг почуввав свободу, сразу же устремился в свою академию, в Жуковку, чтоб продолжить прерванный курс инженерных наук. Да не тут-то было!

Начальник ВВС РККА командарм Яков Иванович Алкснис, еще не дав Байдукову остыть от кремлевских впечатлений, вызвал его к себе и недвусмысленно произнес:

– Ваша неудача поставила в неудобное положение не только Военно-воздушные силы и авиационную промышленность, но и весь Советский Союз. И хорошо бы это темное пятно смыть...

Ничего себе задачка для второго пилота, особенно после той, что была поставлена Сталиным. Алкснис же, как нетрудно заметить, видел перспективу перелета несколько в иной конфигурации, чем та, что была предрешена накануне, и уж, во всяком случае, без привлечения самолетов иностранного происхождения и даже без Леваневского!

Рискованный заход! Тем не менее задача была поставлена именно так.

Байдуков не вернулся не только в академию, но и в НИИ ВВС, где он работал раньше. Новое назначение оказалось неожиданным: шеф-пилот и летчик-испытатель 22-го авиазавода в Филях, под Москвой. Ничего не поделаешь – пришлось принимать дела.

Работы хватало: испытывал серийные СБ, летал на испытания опытного четырехмоторного бомбардировщика ДБ-А. А в конце рабочего дня, под вечер, садился на заводской бипланчик У-2 и перелетал через реку Москву на Центральный аэродром, где печально и одиноко ждал своей участи тот самый АНТ-25 РД.

Байдуков подлетывал на нем, менял кое-что из самолетного оборудования, пытался воспроизвести картину выброса масла и, наконец, вместе с Андреем Николаевичем Туполевым занялся перестановкой суфлера подальше от горячих частей мотора, чтоб избежать, если уж снова случится выброс, сифона сгоревшего масла в кабину.

Но вот самолет приведен в идеальное состояние – можно отправляться хоть на край света. А с кем лететь?

Как ни странно, но задачу по формированию экипажа Алкснис взвалил тоже на плечи Байдукова.

Немыслимое дело, чудовищная ситуация: не командир, как принято, формирует свой экипаж, а второй пилот обязан был подыскать для себя и штурмана, и командира.

Со штурманом проблем не возникло – Александр Васильевич Беляков сразу согласился войти в состав экипажа. Командиром мог бы смело лететь и сам Байдуков – лучшего не

стоило искать. Но ему эту роль никто не даст: при всех его блестящих летных достоинствах Георгий Филиппович был еще мало популярен в народе и главное – не приглянулся Сталину. Да и отец пилота – рабочий, железнодорожник – сидел на Колыме, срок отбывал, социализм строил. За что сидел? Да все за то же – по разряду вредительства, по одной статье на всех.

При таких «показателях» – можно ли попасть к вождю с заветной просьбой, без разрешения которого никакой перелет состояться не может?

Конечно, потенциальных командиров экипажей назвать было нетрудно: Громов, Юмашев, Коккинаки, Стефановский, Бабушкин, Молоков, ну еще три или четыре имени. Но это элита, выдающиеся летчики, любовь и гордость страны. Они сами вправе выбирать для себя экипажи, а не наниматься в командиры к неприкаянному второму пилоту.

Байдуков перебирал в памяти знакомые имена великолепных летчиков, прекрасно владеющих мастерством слепого полета – первейшего и неперемennого требования к тем, кто вознамерится пройти по высоким широтам Арктики, – но все больше причаливал в мыслях к своему другу по испытательному институту Валерию Чкалову. Правда, он не умел летать по приборам вне видимости земли, понятия не имел о радионавигации и не владел навыками в ведении радиосвязи – с такими пробоинами в летной подготовке за сто верст нельзя приближаться к полярному кругу. Понимал это и Валерий Павлович:

– Я ж истребитель, куда ж вы меня такого берете? Нет, я не справлюсь, – отбивался он от наседавшего на него Байдукова.

– Ты только добейся у Сталина права на перелет и подними машину с полным весом – это уже будет полдела. Больше от тебя ничего не требуется. Все остальное мы с Беляковым исполним сами, – не отступал Георгий Филиппович, подкупая своего друга не очень обременительными обязанностями.

Да, пробиться к Сталину и получить у него разрешение на перелет – это Байдуков точно вычислил – в то время мог только Чкалов. Единственный! Сталин ему не откажет. Он, должно быть, помнит то недавнее и прекрасное утро 2 мая 1935 года на Тушинском аэродроме, когда, проходя вдоль строя летчиков, застывших у своих самолетов, Серго Орджоникидзе показал ему на Чкалова. Это имя со вчерашнего дня Сталину было знакомо – во время парада войск чкаловская краснокрылая пятерка истребителей стремительно промчала над Красной площадью и свечой скрылась в небе. Вся площадь рукоплескала нашим летчикам.

Сталин подошел к Чкалову, подал руку, заговорил с ним. Именно в той беседе вождь народов выразил небывало доброе и бережное внимание к ценностям человеческого бытия:

– Почему вы не пользуетесь парашютами? Ваша жизнь дороже нам любой машины.

Эту сталинскую фразу на другой день знала вся страна. Ее, похоже, «довели до сознания» и тех, кому свобода только снилась.

Потом Чкалов запустил свой И-16 и выдал такой пилотажный концерт, что все трибуны с замиранием сердца только ахали, видя то необычное зрелище. Впал, конечно, в восторг и Сталин. В тот день он явно проникся большой симпатией к этому русскому богатырю, бесстрашному летчику, великому мастеру высшего пилотажа.

Дня через два или три Чкалов получил орден Ленина. Такое событие в те годы возвеличивало человека неимоверно: орденноносец!

И вот теперь стоял он перед выбором, прекрасно понимая, что у Сталина никто, кроме него, аудиенции не получит, а отказаться от участия в перелете – значит сорвать его.

– Ты только взлети, – не отставал от него Георгий Филиппович, – ты только взлети...

Конечно, с неменьшим успехом это мог бы сделать и Байдуков, но взлетать должен командир – таков порядок. В конце концов, Валерий Павлович не устоял:

– Ну, если так... Я согласен войти в вашу компанию. Он еще не летал на АНТ-25, и, когда Байдуков дал ему возможность попробовать самолет в воздухе, Валерий Павлович воодушевился, возликовал – ему очень понравилась эта новая и непривычная для него

машина – такая большая, но послушная, устойчивая и приятная в управлении. Он стал все больше привыкать к ней и уже сам загорелся идеей перелета через полюс, готовился к этому событию с энтузиазмом и интересом.

«Вся страна следит за вашим полетом»

Месяц июнь. Роскошное небо. Пора бы поднимать паруса. Но нет еще на то разрешения. На все записки и запросы в ЦК полное молчание. Видно, никто из тройки не знал, что Сталин уже отказал в перелете даже Леваневскому и до высадки экспедиции на полюс закрыл туда путь всем остальным.

Но все же экипаж был услышан и приглашен в Кремль.

Сталин был несколько удивлен докладом Чкалова о полной готовности к перелету в Америку – когда успели? И все на том же самолете? Он выразил сомнение в оправданности риска пускаться в такой опасный путь на одномоторной машине.

– Зачем лететь обязательно на Северный полюс? Летчикам все кажется нестрашным – рисковать привыкли...

Ему, несомненно, запомнился не только тот недавний выпад Леваневского, в котором был намертво опорочен АНТ-25 и отвергнута сама идея возможности благополучного перелета через полюс на самолете с одним мотором, но не забыт и подобный взгляд Шмидта. Похоже, теперь и Сталин был того же мнения.

Чкалов, однако, не отступил и сумел, как ему показалось, убедить вождя в абсолютной надежности самолета и уверенности экипажа в успешном осуществлении перелета.

Но Сталин не колебнулся. Он предложил другой вариант перелета – длительный, непростой, но... материковый – с запада на восток:

– Вот вам маршрут полета: Москва – Петропавловск-Камчатский.

Решение для экипажа было ошеломляющим, почти шоковым. По сравнению с проложенным на Сан-Франциско, новый маршрут внутри страны выглядел как обыкновенный тренировочный.

Экипаж недоумевал: что остановило Сталина, так любившего запредельные воздушные достижения – боязнь повторения недавнего срыва? Приберегал заветный путь первооткрывателя для Леваневского? Но делать нечего – пришлось разрабатывать новые линии пути.

Вскоре Сталин принял их снова. Чкалов раскрыл навигационные карты и доложил присутствующим три варианта маршрута: какой Сталин утвердит – тот и будет. Один из них, самый «лихой», по которому больше всего и хотел пройти экипаж, вел на Камчатку вдоль полярных морей и прибрежных островов, едва касаясь берегов Сибири. Два других были попроще, поскромнее – за полярным кругом, но вдоль побережья, над материком.

Сталин пока молчал, выслушивая варианты, и, как всегда, был неожидан. Он придвинулся к карте и произнес:

– Летите на Землю Франца-Иосифа, потом поворачивайте на Северную Землю и через Якутию – на Петропавловск-Камчатский, а дальше – к устью Амура, на Хабаровск и, сколько хватит горючего, по вашему усмотрению.

Этот новый воздушный путь перехлестнул самые смелые порывы, с которыми экипаж намерен был достигнуть поставленной цели, и трудно было предположить, что возник он экспромтом, в ходе беседы с экипажем. Судя по всему, кто-то вполне профессионально срежиссировал его заранее. Говорят, накануне у Сталина был разговор с Громовым.

До взлета всего-то дней десять, и каждый час на счету, а тут, как на грех, привалила крутая неприятность.

Во время последнего контрольного полета при уборке шасси хрустнула и разрушилась электрическая лебедка. Шасси застряло в промежуточном положении – ни туда ни сюда.

С огромным усилием, с применением подручных средств, экипажу все же поддалась на выпуск левая стойка, а правая – ни в какую.

На исходе дня Чкалов так и посадил машину на одну левую ногу – ювелирно, идеально, но избежать в конце пробега сваливания на правое крыло было, конечно, невозможно. Крыльевая консоль пропахала по земле и получила изрядные повреждения. Пришлось недельку с ней повозиться.

Но вот машина в строю. По обоим бортам фюзеляжа распласталась броская надпись – «Сталинский маршрут». Это девиз, клятва! Как в бою – «Ни шагу назад!». Она возлагала на экипаж огромную ответственность за итог и исход полета перед Сталиным и страной.

Наконец – 20 июля, день взлета, раннее утро.

На аэродроме никакой вокзальной суеты – все как обычно. Сюда не звали ни родственников, ни друзей – лишь избранных от прессы, кино и вещания. Но пока – ни слова в печати, ни звука по радио: подальше от конфуза, если вдруг случится неудача.

Чкалов взлетел превосходно – пораньше поднял хвостовое оперение, дал машине набрать на разбеге хорошую скорость и дальше шла она будто сама – отстучав амортизаторами, мягко сошла с полосы, пониже, уже без шасси, прошла над аэродромной травкой и плавно перешла в набор высоты. Сидевший за спиной командира Байдуков в восторге обнял плечи друга и, протянув руку вперед, показал большой палец.

Первый двенадцатичасовой этап полета до о. Виктории, самого западного, «оторванного» от Земли Франца-Иосифа, принадлежал Чкалову. Байдуков, «согласно регламенту», сел за штурманский столик. А Белякову предстояла наиболее трудная задача – заставить себя с утра погрузиться в сон, часиков эдак на шесть.

Веселая погодка, прозрачный воздух – что может быть приятнее для пилота? На землю идут сухие тексты радиogramм. Чуть больше обычного возбужден Байдуков: он понимает – по летной части тут фактически он главный начальник и распорядитель.

Но вот Беляков, спустя два или три часа, не выдержал – заступил на штурманскую вахту. Теперь и Байдукову не терпится сменить Чкалова – самому посидеть за рулями. А Валерий Павлович держится крепко, видно, вошел во вкус, и только на подходе к точке разворота, за час до о. Виктория, уступил свое место Байдукову.

Ах, какая это прелесть – чувствовать в ладонях через самолетные рули все тело машины, слушать ровную музыку мотора и всматриваться в синеву горизонта!

Но вот спустя два часа после разворота на новый курс горизонт бесследно исчез, на самолет грузно навалилась черная масса циклона. Она несла в себе мощные снежные заряды, неугомонную болтанку и интенсивное обледенение. Байдуков весь сосредоточился на приборах и только временами посматривал за борт, в надежде найти более спокойные проходы. Но их нигде не было.

Так продолжалось многие часы, пока не замелькала в мелких разрывах Северная Земля. Это был крупный подарок, но скоротечный. Неожиданно Северная Земля вышла на связь. В эфире был зимовавший там Эрнст Кренкель. Его позывные RAEM знали все радисты мира. Он дал фактическую погоду над островами и подробный, но неутешительный прогноз на ближайший этап полета.

Разрывы захлопнулись, и самолет снова погрузился в тучи. Байдуков решил пробиваться к земле, к ориентирам. По расчетам, в этом районе не было крупных превышений, и он решился. Получилось без ошибок – вышли на береговую черту у устья Лены. Тут, на периферии циклона, полет несколько упростился, и за штурвал сел Чкалов, а Байдуков заспешил к Белякову: Александр Васильевич просидел на непрерывной вахте более 19 часов, а встретив подмену – рухнул на днище машины и мгновенно заснул.

Но проспать удалось всего два часа – самолет снова вошел в облака, и Байдуков, разбудив Белякова, пошел менять Чкалова.

Казалось, самая трудная, арктическая часть пути пройдена, до Петропавловска осталось почти столько же, да не отпускает погода – опять облачный мрак, болтанка, обледенение.

С борта и на борт идут лаконичные радиogramмы. Беляков на трудности пути штабу перелета не жалуется, сохраняет ровный тон. Москва, в свою очередь, вопросами и советами не донимает.

И вдруг в телефонах – правительственная: «Вся страна следит за вашим полетом. Ваша победа будет победой Советской страны. Желаем успеха, крепко жмем ваши руки. Сталин, Молотов, Орджоникидзе».

Вот это – да! Даже вроде лететь стало легче. Ну, теперь экипажу – держись! Завершить полет надо красиво – не только дойти до Хабаровска, но обязательно, как и запланировали, до Читы! Это будет небывалый успех, триумф – мировой рекорд дальности полета по ломаной линии!

Все вместе смастерили ответное послание, клятвенно пообещав довести дело до конца и заявив о своей готовности к новым свершениям!

Теперь о полете чкаловской тройки узнала вся страна и услышал весь мир. Журналистское племя сбивалось с ног в поисках хоть каких-то материалов о свалившейся на них сенсации. Только те, кому удалось попасть на аэродром в день проводов экипажа, к следующему утру сумели овладеть пространством всех газетных полос. На первых страницах крупным планом – очертания границ Советского Союза и плотным пунктиром – маршрут полета аж до Читы.

Какой рекордище ожидал нашу страну!

Между тем график смены членов экипажа разрушился окончательно. Погодка «на ощупь» оказалась гораздо серьезнее предполагаемой, и Байдукову не то что отдохнуть – подменить Белякова не удавалось к сроку. На отдельных участках межфронтальных разрывов за штурвал садился Чкалов, но разрывы были короткими, и к рулям снова спешил Байдуков.

Вышли в район Петропавловска-Камчатского. Город тоже заплыл облаками, но не сплошными и временами, как сквозь щели, был виден.

Сбросили вымпел – там сидел спортивный комиссар, фиксировал точку прохода самолета для регистрации рекорда – и взяли курс на Хабаровск. Но уже подлетая к северной части Сахалина, стало ясно: дальше – на шаг не пробиться. Мощно-кучевые и грозвые облака – тучи! – от предельных высот и до самых волн Охотского моря были неприступны – сверкали грозвыми сполохами и забавлялись самолетом как игрушкой.

Начинало смеркаться – дело шло к ночи. Уже закрытым оказался и Петропавловск-Камчатский – туда не вернуться. В радиусе свободного полета до наступления темноты не было ни одного аэродрома, к которому можно было бы пройти, а внизу – только волны.

Состояние безвыходности, почти отчаяния. Машина обледенела и все еще обрастает льдом. Байдуков повел ее вниз, под нижнюю кромку облаков и передал управление Чкалову. Бреющие полеты, тем более над морем, – это чкаловское «амплуа» еще с его летной юности. Тут виртуознее его вряд ли другой найдется. Но как выйти к берегу? Его обрамляют высокие скалы, а нижняя кромка облаков, а то и туманы лежат у их подножия.

В одном из заходов беда все же чуть не случилась: утес перед носом машины вырос мгновенно, и Чкалов успел крутым разворотом уйти от него в морское морево.

Что делать? В воздухе уже 55 часов, и никаких шансов на посадку. Байдуков не удержался – отстучал на землю: «Туман до земли. Беда. Дайте ширококвещательную Хабаровска. Обледеневаем в тумане. Байдуков».

Москва не замешкалась: «Приказываю прекратить полет. Сесть при первой возможности. Орджоникидзе».

Спасибо за полезные указания. Экипаж и сам ломает голову – где бы сесть. А как Орджоникидзе еще мог ответить?

Но вот Беляков нашел на карте группу крохотных островов в затерянном заливе Счастья – авось подойдут? – и вывел на них Чкалова. Валерий Павлович пронесся над тремя и облюбовал вроде бы подходящий: на том, единственном из всех гористых, застроенных и корявых, была маленькая прибрежная галечная коса – жалкий лоскуток относительно ровной земли, ничтожный и последний шанс на спасение, который пока еще зависел от пилота, а может быть, и нет.

Уже изрядно стемнело, когда Валерий Павлович пошел на посадку. Он осторожно подвел машину к земле, плавно опустил ее на грунт, и она, с грохотом выбивая камни из-под колес, врезаясь в гальку, на резком торможении чуть пробежала и остановилась.

Все. Полет закончен. Тишина. Беляков выстукивал доклад – «Всем, всем...».

Появились люди – тут жили рыбаки. Они и приютили экипаж.

А утром, после долгого и крепкого сна, возвращаясь к перипетиям перелета, Чкалов и Байдуков не на шутку сокрушались невезениями вчерашнего дня – что вот, мол, сели-то удачно, ничего не скажешь, но... не там, где должны были сесть, и не там, где хотелось.

Какой там рекорд – даже до Хабаровска не дотянули, а собирались – до Читы! Так как считать – задание выполнили или нет?

– Трепачи мы, трепачи, – горестно подытожил ситуацию Байдуков.

И вдруг – гонец. На крохотном гидропланчике летчик из пограничных войск привез правительственную телеграмму: Сталин и его соратники поздравляли экипаж с успешным завершением полета и сообщали о решении правительства присвоить всем троим звание Героя Советского Союза.

Нетрудно представить себе, в какое радостное волнение впали друзья – все сомнения разом куда-то схлынули. Пришлось сочинять подобающий ответ.

А когда доставили им свежие газеты – все были просто поражены той массой поздравлений и статей, что лавиной хлынули на газетные страницы со всех концов страны и света.

Но самая неожиданная и драгоценная – как награда – статья принадлежала Михаилу Михайловичу Громову. В «Правде», назвав ее «Этому перелету нет равного в мире», он в каждом абзаце впечатывал твердые оценки и крепкую мысль: «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».

Слышать такое от Громова – это дорогого стоит.

– Да он просто подталкивает нас к перелету в Америку! – взволнованно восклицал Валерий Павлович, вчитываясь в строки своего учителя и инструктора по школе высшего пилотажа. Хотя не трудно было понять – Громов не столько «подталкивал» Чкалова, сколько сам делал заявку на свой собственный рекордный полет через полюс.

На острове (то был о. Удд, вскоре ставший о. Чкалов) экипаж отсиживался недолго. Приплывшие на кораблике с баржей окружные военные строители – с материалами, инструментом – бойко выложили небольшой дощатый настил, и Чкалов, лихо сняв с него облегченную машину, увел ее в Хабаровск.

И тут началось: митинги, знамена, цветы, оркестры... Чита, Красноярск, Омск – аж до самой Москвы.

В Омске, на родине Байдукова, своего Героя встречала вся родня, и среди самых близких был пожилой человек, которого Байдуков не сразу узнал. То был его отец – Филипп

Капитонович, препровожденный для встречи с сыном из мест заключения. Туда он должен был и вернуться, но вмешался Чкалов. Кого уж там он уговаривал – сказать трудно, но старика отпустили, и Георгий Филиппович был благодарен другу вечно и бесконечно.

Что ж говорить о Москве: сам Сталин вместе со своим Политбюро вышел навстречу экипажу прямо на аэродром.

Теперь стало ясно – первым претендентом на перелет в Америку вышел Чкалов! Дали бы ему вместо Петропавловска, как он и просил, Сан-Франциско – он туда в эти дни и пробился бы. Но Сталин не стал рисковать. Зато теперь все убедились в надежном запасе прочности и самолета, и экипажа. Уж на что досталось мотору – все выдержал, нигде не подвел.

Калифорнийские каникулы

Однако Леваневский свое лидерство уступать не собирался. Он почти полгода провел в Калифорнии, главным образом в Сан-Диего, на самолетостроительной фирме Жерара Валти, но навещал и заводы Сикорского – выбирал, прицениваясь, самолеты, участвовал в их доработке и оснащении оборудованием для работы в условиях Русского севера и Арктики.

Сигизмунд Александрович был в постоянном окружении прессы, деловых людей, бывал на чередующихся банкетах, встречался с именитыми персонами промышленного бизнеса. Виделся он и с Джимми Маттерном, прилетевшим из Чикаго, чтоб обнять своего давнего друга. А перед отлетом на Родину Леваневский вылетел в Вашингтон с прощальным визитом военному и морскому министрам.

Этикет – это святое.

В общем, в Соединенных Штатах он был чрезвычайно популярной и привлекательной фигурой и имел репутацию далеко не ординарной личности.

Там же, в Калифорнии, пришла к нему весть о перелете Чкалова. Вероятно, прикинул: такого летного времени – 56 часов – вполне хватило бы и ему для перелета в Америку, да вот поостерегся, отступил. Как теперь обернется вторая попытка? Опять будут предлагать АНТ-25?

В начале августа Леваневский поднял свою новенькую комфортную, ярко раскрашенную в синие и красные цвета поплавковую амфибию «Валти» (мотор там был хоть и один, зато «Райт-Циклон») и вместе с Левченко повел ее вдоль Тихоокеанского побережья на север, к Аляске. И хотя полет на этом этапе, как и предписывал Сталин, считался в некотором роде исследовательским – с целью, так сказать, познания климатических особенностей американского севера, Леваневскому и без того знакомого, – другого пути, чтоб «перепрыгнуть» через Тихий океан на советский берег, просто не было.

Леваневский никуда не спешил – передвигался мелкими шажками, порой пережидая туманы и бурливую погоду в лагунах и под защитой скал, но это было у канадских берегов, а на первом этапе, в попутных городах – Сан-Франциско, Сиэтле, Фербенксе – он задерживался вовсе не из-за плохой погоды: там его ожидали торжественные встречи – приемы, банкеты, визиты и всякого рода другие знаки почтения.

Наконец – Чукотка, родная, но бедная сестра Аляски. Уэлен, Ванкарем, мыс Шмидта, бухта Тикси – памятные места, подарившие в свое время многим летчикам славу, но забывчивые и равнодушные даже к знаменитостям. Тут ни встреч, ни приемов. Да и ему, Леваневскому, – был бы бензин.

В бухте Амбарчик встретился с Василием Сергеевичем Молоковым. Он еще с прошлого года не уходил из Арктики, а сейчас на своей старенькой «Каталине», грузовой летающей лодке, пройдя от Красноярска через Якутию, Камчатку и Берингово море к восточным берегам Чукотки, держал путь на Архангельск – облетывал полярные станции вдоль всего побережья Ледовитого океана в поисках новых «точек» для будущих зимовок, причалов и

посадочных площадок, залетал, петляя, в необжитые места, садился в пустынных бухтах, заливах у прибрежных островов. Да еще попутно вел ледовую разведку – не откажешь ведь капитанам судов и караванов, пробивающим в ледяных полях пути к своим целям! Будничная работа – трудная, бессонная, опасная и со стороны незаметная.

Другое дело – Леваневский. Хотя задача его сводилась всего лишь к перегонке нового самолета – он весь на виду!

В Красноярске, куда он прилетел, чтоб дозаправиться и сменить поплавки на колеса, местное руководство и давние знакомцы приготовили ему дружескую встречу и вручили целый ворох газет, пестревших телеграфными сообщениями и разного рода другой информацией – главным образом с американских берегов – о его выдающемся перелете. На него взирали, как на Прометея, который еще не успел подарить людям огонь.

Хмельная эта штука – залетная слава.

Но вот Москва. Над центральным аэродромом он появился через 40 дней после старта в Сан-Диего и был немало удивлен зрелищем пестрой массы людей, блеском оркестровых труб, праздничным украшением трибуны и появлением легковых автомобилей – несомненным свидетельством присутствия важных фигур из центральных органов партийной и государственной власти.

«Кого ж это так встречают?» – недоумевал Леваневский.

Он еще не знал, что незадолго до его прилета состоялось решение Политбюро Центрального комитета партии, обязавшее Главсевморпуть и секретариат ЦК организовать встречу экипажа Леваневского на высоком уровне торжественности с участием членов Политбюро, Центрального комитета партии и Правительства, а прессе было предписано осветить значение этого перелета как исторического и выдающегося.

Не знал Леваневский и об Указе, в котором «за новые крупные успехи в освоении Северной воздушной трассы» он был награжден орденом Трудового Красного Знамени (поскольку, как было сказано в оговорке, он ранее был отмечен орденом Ленина, а вторым в те годы награждать было не принято), а Левченко получил орден Ленина.

Сталин, отдыхавший в то время в Сочи, прислал экипажу телеграмму: «Братский привет отважным сынам нашей Родины! Поздравляю вас с успешным выполнением плана исторического перелета. Крепко жму ваши руки. И. Сталин».

Получить такое приветствие – это, пожалуй, повыше любых наград.

После посадки Леваневский был не только растроган всем увиденным и услышанным, но и изрядно растерян. Он и на трибуну взошел неуверенно и речь после долгой паузы начал, заметно волнуясь, – ему ли вся эта встреча?

Но знаки внимания на этом не завершились: именем Леваневского была названа новая сибирская линия электропередачи, а в городах и поселках появились школы и улицы его имени.

Однако не был забыт и Василий Сергеевич Молоков. Через неделю после прилета Леваневского, на исходе сентября, он завершил свою арктическую одиссею посадкой в Архангельске, пройдя 26 тысяч километров труднейшего пути.

О. Ю. Шмидт тогда сказал: «Этот перелет поднял и оживил культурную и политическую жизнь далеких северных окраин страны. А блестящая ледовая разведка моря Лаптевых и Карского моря обеспечила успешное продвижение судов в этом тяжелейшем по ледовой обстановке году».

Сталин повелел приветствовать и молоковский экипаж торжественной встречей в Москве.

Связались с Молоковым. Василий Сергеевич, раз такое дело, просил принять его на своей «Каталине» на реке Москве у Центрального парка культуры и отдыха.

В Москве заволновались: разве может усесться такая крупная машина в узком ложе Москвы-реки, да еще стиснутой с двух сторон высокими гранитными парапетами? Попробовали уговорить Молокова согласиться на другой вариант – с приездом, а не с прилетом, но он настаивал на своем: с лодкой не хотел расставаться, поскольку на ней ему предстояло лететь дальше, в Сибирь, в Красноярск, где он работал и жил.

Пришлось звонить в Сочи. Сталин ответил: раз Молоков сказал, что сядет – пусть садится.

В назначенное время, минута в минуту, Василий Сергеевич произвел посадку прямо у парка и остановился точно против трибуны. Набережные с обеих сторон бурно шумели плотной и пестрой массой москвичей.

Реют знамена, звучат марши, грохочут динамики. На трибуне члены Политбюро – Молотов, Ворошилов, Андреев.

Пришла телеграмма от Сталина: «Поздравляю с успешным проведением замечательной работы по установлению воздушных путей Арктики. Желаю вам успехов. Жму руку. И. Сталин».

Прекрасные, волнующие слова! Но согласитесь – «температура» слов и чувств в телеграмме Леваневскому была заметно выше. Нет, что ни говорите, Сталин относился к Леваневскому куда заботливей и добрее, чем к кому бы то ни было другому из плеяды первых летчиков – Героев.

Василий Сергеевич в Москве долго не задерживался: экипаж побывал на правительственном приеме, получил ордена и улетел домой, в Красноярск.

Что ж, праздники проходят быстро, пора и к делу.

Не успел Леваневский осмотреться и разобраться в складывающейся ситуации вокруг трансполярного перелета, как в середине октября 1936 года, всего лишь спустя месяц после его возвращения в Москву, последовало новое решение Политбюро – снова откомандировать Леваневского в США для приемки трех закупленных самолетов, среди которых был и Си-43 Сикорского. В сущности, самолеты, принадлежавшие Главсевморпути, были уже приняты. Их осталось лишь осмотреть, проверить еще раз техническое состояние, комплектацию и погрузить на теплоход для доставки в Ленинград.

Казалось, эту такелажную «операцию» вполне можно было бы провести без решения Политбюро и даже без Леваневского, тем более у него были опытные помощники – авиатехники. Но... так решил Сталин. И Леваневский снова отправился в Штаты, а вернулся в Москву спустя... еще 6 месяцев – к весне 1937 года!

Невольно складывается впечатление, будто Леваневский больше нужен был Сталину именно там, за океаном, под разными предлогами.

Друзья соперников не щадят

Между тем подготовка полюсной экспедиции шла уже полным ходом. В середине февраля Сталин пригласил к себе Шмидта и в присутствии членов Политбюро и чекистской верхушки потребовал от него доклада о персональном составе экспедиции. Родословную перебрали всех, без исключения, по косточкам – начиная от старших начальствующих лиц и кончая младшими техническими специалистами.

Кстати, именно на этом заседании после долгого обсуждения О. Ю. Шмидт был наконец утвержден начальником экспедиции – Сталин не хотел пускать его на полюс. У Шмидта было слабое здоровье. Это правда. Но к тому времени несколько челюскинцев, и среди них два заместителя Шмидта, были уже репрессированы. Так, может, и к нему были вопросы? Ну, хотя бы по поводу оппозиционной группировки социал-демократов-интернационалистов, к которой он примыкал в годы революции?

А при рассмотрении характеристик членов летного отряда Сталин вдруг спросил:
– Почему среди летчиков нет Леваневского?

Шмидт ответил, что Леваневский сейчас в Америке, и к вылету экспедиции он не успеет подготовиться.

– Ну, хорошо, – сказал Сталин. – Зато он первый воспользуется радиостанцией на Северном полюсе при перелете в Америку.

Высадка экспедиции была еще впереди, а на московских авиационных перекрестках закипали нешуточные страсти.

Леваневский, возвратясь из дальних странствий, сразу дал всем понять, что право первым лететь через полюс принадлежит ему – это, мол, его идея, Сталин на его стороне, и этот факт просто не может быть предметом обсуждения.

Правда, выбор машины он все еще не сделал – уж очень не хотелось лететь на этой одномоторке АНТ-25, хоть и удачно блеснула она в чкаловском перелете на Дальний Восток. Но другой машины на горизонте пока не виделось. «Ничего, машина найдется, а остальные пусть не суетятся» – утешал себя Сигизмунд Александрович.

Однако Чкалов и Байдуков после нашумевшего перелета уступать первенство никому не собирались и это право прочно закрепляли за собой.

Потянулся к этой трассе и М. М. Громов.

Михаил Михайлович вскоре после рекордного полета по замкнутому маршруту уже был готов в паре с другим выдающимся летчиком-испытателем и рекордсменом, Андреем Борисовичем Юмашевым, к захвату рекорда дальности и по прямой – самого престижного из всех других авиационных достижений. Но прямую с выходом за пределы Советского Союза, как оказалось, не так-то просто было найти: то Бразилия к себе не пускает, то Австралия возражает – на задворках цивилизованного мира «красных» боялись как огня.

Согласилась на прием Французская Гвиана – ничтожно маленькое, населенное индейскими племенами колониальное государство, приткнувшееся, как муха, на берегу Атлантического океана. Заросшая джунглями, гористая и дождливая диковатая колония – куда садиться? Найдется ли там подходящая площадка? Ведь посадка с поломкой самолета лишает летчиков права на рекорд. Михаил Михайлович ту Гвиану не просил, но кто-то для него постарался. Даже попасть после длительного полета над безориентирным пространством в эту географическую крапинку, не задев воздушных границ других стран, не так-то просто. Да и поймут ли там местные аборигены, откуда и зачем прилетел сюда этот красный длиннокрылый самолет?

Другое дело – Соединенные Штаты. Это – на весь мир! Американцы обожают сенсации. Они сумеют оценить и авиационные достижения советской страны, и летное мастерство наших летчиков. Да и уровень трудности пути украсит этот полет: мало того, что рекорд, так еще через полюс!

Были тут и государственные соображения – хотелось помочь более тесному сближению двух стран, к тому времени еще не окрепшему.

Пока же Михаил Михайлович помалкивал, поддерживал, так сказать, «состояние присутствия» и намерений своих не раскрывал. Это раздражало чкаловский экипаж, опасавшийся взрыва громовской активности в решающую минуту, когда он вдруг, обойдя всех, может оказаться в лидерах и захватить первенство, как это с ним уже не раз бывало.

Не найдя поддержки, постепенно расстался с Гвианой и Юмашев. Он отошел от Громова и теперь просил дать ему одну из двух рекордных машин для самостоятельного полета через Исландию и Нью-Йорк на Мексику. Но на все личные обращения, письма и рапорты – никакой реакции. Никто ничего не решал. Все депеши стекались к Сталину с наркомовскими резолюциями и сопроводительными записками, мало чем отличавшимися друг от

друга: «Направляю на Ваше усмотрение», «Прошу Вашего решения». Ни мнений, ни предложений. А у Сталина, видимо, были свои замыслы...

Леваневский, однако, в неведении был недолго. Однажды, в середине апреля, при случайных обстоятельствах он буквально наткнулся на информацию о новом четырехмоторном бомбардировщике инженера Болховитинова – ДБ-А, рассчитанном на дальность полета до десяти с половиной тысяч километров. Машина, правда, была еще в работе, как ему сообщили, проходила испытания, но уже с год как совершает полеты и, по уверению причастных к этому делу людей, за полтора-два месяца может быть доведена до полной готовности к дальнему перелету.

Кое-кто уверяет, будто это Байдуков снабдил Леваневского такими драгоценными сведениями, но текущие события того времени свидетельствуют об обратном: Байдуков был решительно против привлечения ДБ-А для дальнего перелета в 1937 году. Уж он-то машину знал не по слухам.

Как бы то ни было, Леваневский в ту же благословенную минуту познания долгожданной и драгоценной новости окончательно отрекся от АНТ-25 и, еще не видя своей новой избранницы, был всецело поглощен перспективой предстоящего на ней перелета. А спустя месяц он, все еще не сведя контактного знакомства с ДБ-А, направил письмо Сталину, уведомляя его о своем выборе и обращаясь с просьбой разрешить ему перелет в Америку в составе прежнего экипажа – Леваневский, Байдуков, Левченко.

Непостижимо! Он что, все еще не представляет, какой состав экипажа должен быть на четырехмоторном самолете? А Байдуков? С ним он не считал нужным хотя бы встретиться или, в крайнем случае, связаться по телефону, чтоб убедиться наконец в его окончательном от него уходе.

Потрясающая самоуверенность при чудовищной неосведомленности.

Позже случился еще один неловкий эпизод. Леваневский долго и настойчиво уговаривал своего давнего друга, знаменитого полярного радиста Э. Т. Кренкеля, отказаться от участия в папанинской дрейфующей экспедиции и занять место радиста на борту его ДБ-А. Эрнст Теодорович был человеком чести и даже ради верной дружбы покидать уже утвержденную в Политбюро сработанную команду полярных зимовщиков был не намерен. Но как можно было предлагать такую перебежку, тем более – другу? Задумывался ли Сигизмунд Александрович о ее последствиях? Слава богу, Эрнста Теодоровича никогда не покидало здравомыслие.

В общем, преград на пути к главной цели Леваневский встречал предостаточно.

Зато Чкалов и Байдуков – те просто крушили стены, пробивая себе путь к заветной цели и разбрасывая по сторонам своих соперников.

Среди их писем самое колоритное – Ворошилову. Экипаж, мол, к полету готов, только дайте команду на взлет, а то – припугнули они наркома – как бы нас не опередили американцы: они уже собираются «сделать регулярную воздушную линию через полюс».

А вот Громов и Леваневский – пишут в письме пилоты «Сталинского маршрута», – те только заявления подают в различные наркоматы, «а сами не проявляют настойчивости для проведения своих намерений в жизнь». К тому же Леваневский – утверждают авторы письма – уехал в Мурманск и на самолете Болховитинова в этом году он уже не сможет подняться, поскольку «помимо переделок, самолет требует большого времени на летные испытания».

Так что, выходит по мотивам письма, с ними нечего и считаться, с этими двумя – Громовым и Леваневским.

Более того, читаем дальше: «Леваневский, ставя себя абсолютным монополистом данного перелета, держится изысканно высоко по отношению к другим, и, помимо всего, он по-прежнему плохого мнения как о самолете АНТ-25, так и о руководителях авиационной про-

мышленности. Сам же на деле опирается на готовенькую американскую технику, свысока относится к нашему самолетостроению и к возможностям наших машин и людей».

Ого, ничего себе тезис! Это ж приличный донос, вполне пригодный, по тому времени, лубянским чекистам «для принятия мер»!

Чкалов-то – ладно. Но как мог такое подписать Байдуков, еще недавний второй пилот Леваневского? Видно, не устоял под напором старого друга и нового командира.

Письмо с препроводительной, без каких-либо предложений и просьб Ворошилов направил Сталину, но вождь промолчал, и тогда «сталинский» экипаж, от нетерпения, пишет ему напрямую – докладывает о своей готовности лететь через полюс, даже не ожидая высадки дрейфующей станции, поскольку, как они сообщают, их вполне устраивает в качестве опорной точки авиационная база на о. Рудольфа, где уже сосредоточились перед последним броском на полюс самолеты экспедиции Шмидта. Но, опасаясь, что у Сталина на этот счет могут быть другие планы, друзья-пилоты на всякий случай сообщают, что Громов серьезно болен и лежит в госпитале, а Леваневский собирается срочно улетать на о. Рудольфа. В общем – соперников нет, путь расчищен!

Да, золотое время уходит, и нетерпение пилотов понять можно. Вот уплыл и апрель – отличный месяц для полетов в Арктике: на всем ее пространстве важно расплываются могучие антициклоны с крепким морозцем, тишиной и стерильной чистотой неба. Бывают, правда, и коварства: то откуда ни возьмись пурга нагрянет, то вдруг туманы накроют. А на высоте – небо как стеклышко.

Сталин, нужно думать, «выдерживал регламент» – ждал высадки ледовой экспедиции, но она изрядно запаздывала и состоялась лишь 21 мая.

В тот день на Северный полюс опустился ведомый экипажем знаменитого полярного летчика Михаила Васильевича Водопьянова огромный четырехмоторный воздушный корабль АНТ-6, известный в военных кругах как тяжелый бомбардировщик ТБ-3. Он доставил экспедицию научной дрейфующей станции – Ивана Дмитриевича Папанина, Эрнста Теодоровича Кренкеля, Евгения Константиновича Федорова и Петра Петровича Ширшова – к месту их «постоянной дислокации».

Кто еще до этого был на полюсе? Роберт Пири, пробившийся к цели в начале века на собачьей упряжке? То был великий, нечеловеческой воли подвиг отчаянного одиночки. Но полюс от этого визита понятнее и доступнее не стал.

А тут – целой гурьбой на прекрасной, как из сказки, машине.

Через неделю на полюсе стало совсем «тесно»: опытные полярные пилоты, Василий Сергеевич Молоков, Анатолий Дмитриевич Алексеев и Илья Павлович Мазурук, привели еще три АНТ-6 с техническим оборудованием и продовольствием на целых два года жизни для полюсных зимовщиков.

Выждав после посадки Водопьянова всего 4 дня, пока папанинцы обустроятся и станут на вахту, Сталин 25 мая пригласил к себе, чтоб обсудить план предстоящих перелетов, Леваневского (который, кстати, никуда не собирался улетать), Чкалова и Байдукова. Зван был и Громов, но Михаил Михайлович действительно был еще в госпитале, задерживался на профилактических процедурах и в совещании участия не принимал.

С экипажем Чкалова все позиции обстояли, кажется, просто и особых вопросов не вызывали. Правда, Сталин попытался было пошатнуть уверенность экипажа в благополучном исходе перелета:

– Все же один мотор...

Но Чкалов нашелся:

– Один мотор – сто процентов риска. Четыре мотора – четыреста.

И все расхохотались. Пожалуй, эта вовремя сказанная прекрасная чкаловская шутка и решила исход вопроса.

Интересно, смутился ли тогда Леваневский? Но было ему не до шуток.

Он тоже заявил о своем твердом намерении лететь в Америку через полюс в этом году, но теперь уже на самолете ДБ-А и в составе все того же экипажа – с Левченко и... Байдуковым.

В зале наступила шоковая тишина. Помедлил и Сталин. Потом, взглянув на обмершего Байдукова, тихо спросил его:

– Как это понимать?

Георгий Филиппович уже пришел в себя и доложил, что он состоит в экипаже Чкалова и ни с кем другим лететь не намерен.

Это что ж, Леваневский все еще не знал, что Байдуков вошел в экипаж Чкалова и вместе с ним собирается лететь в Америку? Чудной вопрос. Да знал, конечно! Но мало ли у кого какие намерения? Давно известно: первым через полюс должен идти он, Леваневский. Так решил Сталин. Вождь всегда сохранял за ним это справедливое право. Как же может быть иначе? Значит, так и будет: сначала Леваневский с Байдуковым, а Чкалов, или кто там еще, – это потом.

Но поезд ушел. И на нем – Чкалов

Судя по всему, независимо от готовности Леваневского, Сталин с некоторых пор был уже заинтересован в лидерстве Чкалова. Все же на дворе бурлил 37-й беспокойный год. Страну сотрясали аресты «врагов народа», скоротечные расстрельные приговоры, массовые ссылки в Сибирь и на Север...

А авиация в те годы творила чудеса. Ее ошеломляющие достижения и рекорды поддерживали живой дух созидания советских людей, высвечивали свою родную Россию процветающей и могучей, помогали жить с верой в доброе будущее.

Так что тут не до претензий и турниров.

Для широких масс народа, для страны Сталину нужен был новый символ, так сказать, лидер прогресса в облике человека грядущего времени. И таким мог быть только Чкалов. Не Леваневский же и даже не Громов.

Интересно, знал ли Сигизмунд Александрович – не мог не знать, – что именно в то время состоялось решение Политбюро Центрального комитета партии «О ликвидации польских диверсионно-шпионских групп» и в стране уже шли аресты поляков. Их было арестовано около 18 тысяч. Брали всех подряд. Среди них был и командир кавалерийского корпуса Константин Константинович Рокоссовский, будущий Маршал Советского Союза.

Правда, этим «мероприятием» руководил уже не Ягода, а кровавый карлик Ежов. Но Леваневского не тронули. Так что потеря лидерства была для него не самым большим огорчением.

– А в каком состоянии самолет ДБ-А? – прозвучал вопрос Ворошилова.

– ДБ-А пока в работе, – отвечал ему Байдуков. – На нем идут серьезные доделки и продолжаются летные испытания. К дальнему перелету он еще не готов.

– Как это не готов? – воскликнул Ворошилов. – Ты ж с Кастанаевым на ДБ-А рекорды ставил – по скорости, по подъему грузов на высоту!..

– Так то в ходе испытательных полетов, а на дальность он не годится.

– Вот что, – резко вмешался Сталин, – вы покажите самолет товарищу Леваневскому, а уж он сам скажет – годится или не годится.

На том дискуссия и завершилась.

Чкалов получил право на перелет через полюс в Сан-Франциско в июне-июле, а Леваневскому был приоткрыт путь в Америку на более позднее время – в июле-августе, и то лишь предварительно, как бы условно, по состоянию ДБ-А.

Узнав, что Чкалов летит в Америку, Громов мгновенно выписался из госпиталя и по его просьбе 10 июня к вечеру был принят Сталиным.

Присутствовали все те же: Молотов, Ворошилов, из авиационных деятелей – Алкснис, Туполев, еще кто-то. В общем – Политбюро с приглашенными по делу лицами.

Громов просил разрешить перелет в Сан-Франциско и ему. Но это вызвало вопрос у Молотова (он, кстати, как полагалось председателю Совнаркома, и вел это совещание, точнее – заседание Политбюро, а Сталин прохаживался вдоль длинного стола):

– Зачем вам этот перелет, если туда летит Чкалов? – В голосе Молотова явно звучали не одобряющие громовскую затею нотки.

Да, действительно, если Чкалов долетит до Сан-Франциско, значит, будет «покорена Америка» и установлен мировой рекорд дальности по прямой. Какой же смысл повторять его Громову? А случись у него в пути летная неприятность, так и рекорд Чкалова будет омрачен!

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.