

М. ВОДОПЬЯНОВ



ВАЛЕРИИ
ЧКАЛОВ

Annotation

Имя Чкалова навсегда вошло в историю авиации. Он первым совершил беспосадочные перелеты через Ледовитый океан на Дальний восток и в Северную Америку. Он внес много нового в тактику воздушного боя, и его маневры применяли наши летчики на фронтах Великой Отечественной войны. Гибель Чкалова в расцвете его творческих сил – огромная утрата для авиации.

Михаил Водопьянов в своей книге отразил основные моменты жизни и деятельности Валерия Чкалова.

- [Герой Советского Союза](#)
 - [От автора](#)
 - [Глава первая. Детство](#)
 - [Глава вторая. Зарождение мечты](#)
 - [Глава третья. Летная школа](#)
 - [Глава четвертая. Ученик становится мастером](#)
 - [Глава пятая. Нехоженными путями](#)
 - [Глава шестая. Первое признание новатора](#)
 - [Глава седьмая. Трудные дни](#)
 - [Глава восьмая. Русская школа авиации](#)
 - [Глава девятая. В Научно-исследовательском институте](#)
 - [Глава десятая. Заводской летчик-испытатель](#)
 - [Глава одиннадцатая. Героические будни](#)
 - [Глава двенадцатая. Подвиги наших полярников](#)
 - [Глава тринадцатая. Смелый замысел](#)
 - [Глава четырнадцатая. Сквозь туманы и штормы](#)
 - [Глава пятнадцатая. Заслуженный триумф](#)
 - [Глава шестнадцатая. Над Полюсом недоступности](#)
 - [Глава семнадцатая. Народный избранник](#)

- [Глава восемнадцатая. Его традиции живы!](#)
 - [Основные даты жизни и деятельности В. П. Чкалова](#)
 - [Библиография](#)
 - [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
 - [5](#)
 - [6](#)
 - [7](#)
 - [8](#)
 - [9](#)
 - [10](#)
 - [11](#)
 - [12](#)
 - [13](#)
 - [14](#)
-

**Герой Советского Союза
Михаил Васильевич
ВОДОПЬЯНОВ
ВАЛЕРИЙ ЧКАЛОВ**

От автора

В ясный летний день 1933 года я впервые пожал руку Валерию Павловичу Чкалову. Это было в Москве, на Центральном аэродроме. Наш отряд только что получил новые самолеты «П-5». Осматривая вместе с бортмехаником машину, я не заметил, как подошел к нам среднего роста широкоплечий человек в темно-синем костюме. Он протянул мне руку:

– Товарищ Водопьянов, давай познакомимся. Я летчик Чкалов.

Чкалов! В авиационной среде нередко упоминалось имя бесстрашного пилота. На воздушном параде в честь десятой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции я был очевидцем необыкновенного мастерства молодого ленинградского летчика Валерия Чкалова. У присутствовавших на параде дух захватывало, когда маленький истребитель взвивался ввысь, падал оттуда камнем и почти у земли рассыпал каскад сложных фигур высшего пилотажа.

В то время мне не довелось познакомиться с Чкаловым, – после праздника он вернулся в Ленинград, в свою истребительную эскадрилью. Позже я узнал от товарищей, что Валерий Павлович приехал в Москву, испытывает самолеты на одном из авиационных заводов.

Сейчас Чкалов стоял передо мною.

«Так вот он какой!» – удовлетворенно подумал я. От крепкой коренастой фигуры веяло большой и спокойной силой. С интересом разглядывал я лицо, покрытое густым загаром, мужественное, словно вылепленное талантливым скульптором.

Мы обменялись крепким рукопожатием.

– Я к тебе с просьбой, – сказал Чкалов, – выручи, пожалуйста. Приехала моя землячка-колхозница, – кивком головы он показал на стоявшую невдалеке пожилую женщину. – Просит покатать ее по воздуху. А куда я ее посажу? Ведь у меня истребитель, одно место. Дай мне твою машину на полчасика.

Такому летчику, как Чкалов, я не мог отказать. Валерий Павлович усадил землячку в самолет, крепко привязал ее ремнями, привязался сам и дал полный газ. Да, моя машина была в надежных руках: послушно и быстро набирала она высоту. Невольно я залюбовался. Какая техника, какая чистота и четкость полета! За штурвалом сидел настоящий художник.

Признаться, я ожидал, что и сейчас Чкалов начнет показывать свое мастерство в фигурном полете. Но, выписывая красивые круги, самолет все время скользил спокойно, плавно. Казалось, поставь на крылья стаканы с водой, – она не разольется. Чкалов осторожно посадил машину на аэродром и сказал, угадывая мой немой вопрос:

– Человеку надо доставить удовольствие, а не трепать его в воздухе так, чтобы он вспоминал о полете с отвращением. Высший пилотаж не для новичков.

Веселая и довольная, женщина подошла к нам.

– Спасибо тебе, Валерий! – сказала она. – Летать вовсе не страшно. И уж так интересно сверху на все смотреть! Я Кремль видела. А улицы такие узенькие, и трамваи, как жучки, ползут... Доведется мне еще раз в Москве побывать, опять приду к тебе с поклоном. Очень мне понравилось летать.

Чкалов, улыбаясь, посмотрел на меня...

Каждая встреча с Чкаловым открывала мне новые свойства его богатой, многогранной натуры.

Валерий Павлович был создан для профессии летчика – летал дерзновенно, с упоением, со страстью. Но не безрассудная смелость отличала его, а

стремление к разумному, необходимому для авиации эксперименту. Если порою он слишком увлекался, то это было увлечение изобретателя. Ему были знакомы радости и муки творчества и совершенно чуждо показное удаlectво.

– С машиной надо обращаться «на вы», с ней нельзя фамильярничать, – всегда говорил Чкалов.

Его смелость в полете основывалась на сознании собственной силы, на вере в советскую авиационную технику.

Помню, перед первым дальним перелетом Чкалов с восхищением говорил мне о своем самолете:

– Надежная машина, ей можно довериться. Когда смотришь в окно самолета, кажется, что у крыльев нет конца, так велик их размах. На мотор не нарадуешься. Как дирижер, прислушиваюсь я к музыке мотора и не могу уловить ни одной фальшивой ноты, ни одного перебоя. Вот какой это мотор!

...Валерий Чкалов вышел из рабочей семьи. Природа щедро одарила его: физическая сила, выносливость, ловкость, крепкие нервы, смелость, блестящая память, великолепные способности. И вдобавок – исключительная жизнерадостность, моральная чистота.

Революция открыла Чкалову путь в большую жизнь. Советская власть, великая Коммунистическая партия воспитывали, учили Валерия Чкалова: лети, дерзай!

Большую роль в жизни Чкалова сыграла встреча его с Иосифом Виссарионовичем Сталиным на Центральном аэродроме 2 мая 1935 года.

Вспоминая о том, какое влияние оказала на него эта встреча, Валерий Павлович писал: «...Содержание моей жизни стало богаче, я стал летать более дисциплинированно, чем летал раньше, в меня, казалось, влились новые огромные силы для служения нашей прекрасной Родине».

Чкалов не был полярным летчиком, никогда раньше не летал на Крайнем Севере. И все же он первым прочертил воздушную линию над таинственной арктической пустыней Полюса недоступности. Для нас, полярных летчиков, было бесспорно: перелеты Чкалова по дальним маршрутам – это самые трудные из всех перелетов, какие знала до того времени история авиации.

Два века назад М. В. Ломоносов мечтал:

Колумбы Русские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами путь отворят на восток,
И наша достигнет в Америку держава...

«Русский Колумб» – Чкалов осуществил мечту Ломоносова.

Перелет Москва – Северный полюс – Соединенные Штаты Америки был для Чкалова ступенью к новым вершинам авиационного искусства. Валерий Павлович мечтал «полетать вокруг земного шара».

Гибель Чкалова в расцвете его творческих сил страна ощутила как огромную утрату.

Пройдут годы. Прогресс авиации оставит далеко позади достижения наших дней. Но советский народ всегда будет помнить Чкалова, своего верного сына.

Многие тысячи «чкаловцев» пришли и еще придут на смену великому летчику нашего времени.

Глава первая. Детство



Здание бывшего Череповецкого технического училища, в котором с 1916 по 1918 год учился Валерий Чкалов. (В настоящее время здесь помещается Механический техникум Министерства лесной промышленности СССР.)

Всю ночь над спящим селом кружила вьюга. Ветер с дикою силой обрушивался на крыши домов, срывал солому или грохотал железными листами и уносился дальше к Волге. Под его натиском склонялась над обрывом одинокая береза. Ветер сбросил с ее ветвей снег, закрутил в вихре и далеко помчал снежную пыль...

Зимой рассвет приходит поздно. Еще тьма окутывала реку и берег, а в окнах домов уже появились огоньки. За ситцевыми занавесками суетливо задвигались тени, – рабочий люд вставал и готовился к тяжелому трудовому дню.

Захлопали двери и калитки. На улице слышались звонкие голоса подростков, окликавших друг друга, неторопливый говор взрослых, скрип схваченного морозом снега. Одинокими звездочками зажглись цыгарки-самокрутки. Вскоре вьюга стала утихать, но по-прежнему низко над землей висели тяжелые серые облака. Ветер слабел, зато мороз усиливался. Взрослые и подростки ускоряли шаги, стараясь согреться.

Около обрыва начинался спуск к реке. Туда, и спешили рабочие. Внизу находился большой затон. В белесой мути наступавшего рассвета вырисовывались пароходные трубы. Зимой в Василёвском затоне оттаивались пассажирские и буксирные пароходы, землечерпалки, брандвахты и шаланды. В ремонтных мастерских работали котельщики, слесари, молотобойцы, плотники, монтажники. Односельчане, они хорошо знали друг друга.

Лучшим василёвским котельщиком считался Павел Григорьевич Чкалов, невысокий кряжистый силач. Был он человек справедливый, хороший семьянин. В Василёве его уважали, а ближайшие помощники любили, хотя и побаивались: на работе котельщик Чкалов отличался требовательностью к себе и к другим.

Не успел Павел Григорьевич в это хмурое морозное утро спуститься в затон, как услышал, что сверху, с обрыва, его зовет соседка. От постоянного стука молота по железу Павел Григорьевич был глуховат. Недаром котельщиков прозвали «глухарями». Что именно кричала ему соседка, он так и не разобрал. Но тут его окружили товарищи и начали поздравлять с рождением сына.

* * *

Валерий Чкалов родился в разгар суровой вьюжной зимы, 2 февраля (20 января по старому стилю) 1904 года. Ребенок был крепкий, здоровый.

– Хорошего сына родила ты мне, Арина Ивановна, спасибо! – ласково говорил жене Павел Григорьевич и с гордостью добавлял: – Настоящий Чкалов!

Павел Григорьевич после рождения Валерия заметно изменился: стал приветливее, разговорчивее; довольная улыбка чаще появлялась на его обычно суровом лице. В то же время он начал беспокойно задумываться над будущим своих детей. Хотелось подготовить их к лучшей, светлой жизни, которая обязательно должна была наступить, – в это он верил.

На многое Павел Григорьевич научился смотреть другими глазами после того, как над Россией разразилась революционная буря 1905 года. Хотя он был и малограмотный, но газеты читал. Правда, с трудом, по складам, зато прочно запоминал прочитанное. Самому разобраться во всем ему было бы трудно. Но в Василёвский затон заглядывали рабочие Сормовского завода. Их горячие, справедливые речи пришлись по душе честному и разумному котельщику Чкалову. Возвращаясь после работы в село, мастеровые все чаще и чаще вели между собой необычные разговоры. Вольный ветер навевал новые мысли.

Павел Григорьевич понял, что должна измениться судьба народная. Убежденно говорил он жене:

– По-другому должны жить мои дети, не так, как мне довелось: не жил я, а мучился.

Павел Чкалов не мог вспомнить ни в детстве, ни в юности ни одного радостного дня, только тяжелый, изнурительный труд. Девяти лет Павел пошел на баржу выгружать мешки с пшеницей. Мальчик не надорвался, не превратился в калеку благодаря большой физической силе, унаследованной от деда и отца. Промучился он так два сезона и без разрешения

родителей уехал на попутном буксирном пароходе в Ярославль. Стал учиться чеканке, – очень хотелось получить хорошую специальность. Был он способный, расторопный, от работы не бегал, а все-таки горя хлебнул немало. В те времена без палки мастерству не учили.

Потом Павел Чкалов поступил на Сормовский завод в Нижнем Новгороде. Работал с увлечением, старательно и стал мастером котельного дела. Зарабатывал по тем временам достаточно. Рабочие в цехе относились к нему с уважением. Но Павел тосковал, его тянуло в родные места.

Несмотря на уговоры заводского начальства остаться, он вернулся в свое село и, женившись на землячке, Арине Ивановне Кожирновой, начал работать в Василёвском затоне.

Скоро он прослыл мастером на все руки. Никто не мог лучше Чкалова сделать котел, шаланду, обновить пароходный корпус. И выполнял он все красиво, прочно, на многие годы. Своих детей Павел Григорьевич учил любить труд и гордиться им.

– Никогда не делай кое-как, – говорил он сыну. – Надо, чтобы, глядя на твою работу, люди радовались.

За Павлом Григорьевичем прочно утвердилась слава первого котельщика Василёвского затона, и все же ему пришлось оттуда уйти: не поладил с начальством.

Семью надо было кормить. А где найти заработок? Ближе всего к Василёву находился Сормовский завод. Но Чкалову не хотелось уезжать из родного села, расставаться с женой и детьми. Он посоветовался с близкими друзьями. Те предложили приобрести на паях у купца Колчина корпус буксирного парохода. Павел Григорьевич с радостью ухватился за эту мысль. Ему давно хотелось работать самостоятельно. На свои силы, на свое умение он надеялся крепко. Все же решился не

сразу. Трудно вести сложные дела, когда плохо знаешь грамоту.

Багермейстеры Малахов, Пименов и машинист парохода Чихун, которые в будущем сделались компаньонами Чкалова, уговорили его стать главным пайщиком. Однако из первоклассного котельщика не получился даже посредственный «пароходчик». На его плечи свалилась вся ответственность за ремонт, за эксплуатацию буксира. Павел Григорьевич работал не покладая рук, истратил все свои сбережения и, наконец, привел судно в полный порядок. Но прежний владелец, миллионер Колчин, учел, что такому простому человеку, как Чкалов, бороться с ним будет не под силу. Подчистив выданные Павлом Григорьевичем векселя, хитрый купец подал на него в суд, якобы за неуплату в срок очередных взносов.

Дело переходило из одной судебной инстанции в другую, а буксир «впредь до выяснения» у Чкалова отобрали и поставили под охраной на прикол.

Плохо пришлось Павлу Григорьевичу. Судебный пристав описал его имущество. Домашние вещи семьи Чкаловых продавались с торгов. Пробовал Павел Григорьевич бороться, – ничего не вышло. Тогда царил неписанный закон: «С богатым не судись».

Несправедливость не ожесточила Чкалова. Только стал он молчаливее, глубже погрузился в свои думы.

Вскоре Павел Чкалов вернулся на работу в Василёвский затон. Попрежнему у него не было соперников в котельном деле. Но он долго не мог забыть о своей неудаче.

Арина Ивановна, простая сердечная женщина, в свое время отговаривала мужа от покупки буксира. С болью в сердце вынула она из сундука спрятанные на «черный день» трудовые рубли. И хотя Арина Ивановна полностью оказалась права, она ни разу не упрекнула незадачливого «пароходчика». Наоборот, всячески

старалась успокоить его, помочь ему. Хорошо, дружно жили Чкаловы.

Всю жизнь помнил Валерий теплую ласку матери и сдержанную нежность отца.

Валерий был десятым и самым младшим в семье. Тогда детская смертность в крестьянских и рабочих семьях была очень велика. Из всех детей котельщика Чкалова выжили только четверо: две дочери – Анна и Софья, да два сына – Алексей и Валерий.

В 1910 году семью Чкаловых постигло большое горе – умерла Арина Ивановна. Павел Григорьевич сильно затосковал и совсем растерялся. Что делать с малолетними детьми?

Прошло время. Ясно было: без хозяйки в доме не обойтись. И Павел Григорьевич женился снова.

Его вторая жена, Наталья Георгиевна, искренно привязалась к осиротевшим детям. Маленькому Валерию она заменила мать, заботливую и любящую. В семье сохранилась хорошая, дружная атмосфера. Отец и мачеха не только не били детей, но и не наказывали их строго. Валерий не знал страха и несправедливых обид. Жизнь дарила ему маленькие радости: летом – лодка, удачная рыбная ловля, зимой – катанье на санках с обрыва, игра в снежки, долгими зимними вечерами – интересные сказки...

Уже в раннем детстве Валерий крепко полюбил Волгу.

Весною река с грохотом вскрывалась, и громадные льдины стремительно неслись вниз по течению. Ребята катались на льдинах, как на плотках, но при этом старались держаться ближе к берегу. Один Валерий, прыгая со льдины на льдину, уходил на середину реки и дальше, пока люди, наблюдавшие ледоход с обрыва, не превращались в крошечные точки. Наталья Георгиевна испуганно дергала мужа за рукав и говорила:

– Посмотри, Волька-то наш... уплыл, и не видать его совсем.

Павел Григорьевич успокаивал жену, однако на душе у него было невесело.

– Брось это дело! Утонешь! – строго повторял он, когда мальчик, усталый, но довольный, добирался до берега.

– Это я-то утону?! – искренне удивлялся Валерий и добавлял успокоительным тоном: – Скоро конец ледоходу, тогда не покатаешься!

Летом у Валерия появлялось новое развлечение. Старые волгари укориженно качали головами и в то же время одобрительно усмехались, глядя, как маленький Чкалов, ловко нырнув под плот, долго не показывался на поверхности. Никто другой не мог продержаться столько под водою. Здесь у Валерия не было соперников. Этому «мастерству» Валерий учил и своих товарищей.

Игрушек Валерий не знал. Настоящие волжские пароходы заменяли мальчику игрушечные корабли. По стуку колес, по гудкам он безошибочно угадывал, какой идет пароход. Огромное удовольствие испытывал, когда большая волна от пассажирского парохода накрывала его с головой, раскачивала, подбрасывала. Он чувствовал свою крепнущую силу.

Иногда, незаметно подплыв к пароходу, Валерий садился верхом на руль. Случалось, что оттуда он ловко перелезал на корму, затем на верхнюю палубу и, улучив момент, с шумом прыгал в воду. Испуганные пассажиры кричали, капитан давал приказ остановить пароход и спустить лодку. А Валерий, довольный вызванной им суматохой, сажонками плыл к берегу. Изредка он поворачивал голову в ту сторону, где бурлила под колесами волжская вода, и кричал что-нибудь веселое, озорное. Капитан сердился и жаловался Павлу Григорьевичу:

– Смотри, Чкалов, пропадет твой сорванец под колесами, такой он у тебя отчаянный!

Павел Григорьевич давал обещание наказать озорника, но в глубине души был доволен смелостью и ловкостью сына. Для порядка он снимал со стены широкий ремень и грозил:

– Попробуй-ка еще раз, я тебя так выдеру, – неделю не сядешь!

Мальчик хмуро молчал. Он знал, что отец не ударит, но вид ремня в отцовских руках оскорблял его.

Пожутив Валерия, Павел Григорьевич вешал ремень на место и шумно вздыхал. Беспокойный у него сын!

Много лет спустя Герой Советского Союза Валерий Павлович Чкалов так вспоминал о своем детстве:

«Я рос отчаянным сорванцом. Заплывал на середину реки, нырял под пароходы и плоты. Мои здоровые легкие позволяли мне так долго держаться под водой, что я успевал отсчитывать до сорока бревен плота. Любил также спускаться на лыжах с отвесного берега на широкую гладь замерзшей Волги».

Прадед Валерия, волжский бурлак Михаил Чкалов, славился огромной физической силой. Эта сила передавалась из рода в род, от отца к сыну. Унаследовал ее и Валерий. Воздух, солнце, вода, простая здоровая пища сделали его тело крепким, словно отлитым из чугуна. Мальчишеские игры, лазание по деревьям и заборам, плавание и гребля развили в нем ловкость, выносливость. В кругу сверстников маленький Чкалов был признанным вожаком, и его слушалась вся буйная ватага. А он никогда не давал в обиду товарища.

Дрался за него даже с более взрослыми и сильными так энергично, что не раз оставался победителем.

Однажды он заступился за подругу детских игр, маленькую Нюру. Приказчик мясной лавки из озорства оттащил девочку за косы. Приказчик был высокого

роста, плечистый, здоровый, но это не остановило Валерия, – он набросился на обидчика с кулаками. Ушел Валерий после боя с разбитым в кровь носом, но досталось и его врагу. Девочка была отомщена.

Драться с кем-либо слабее себя Валерий считал зазорным. Только один раз он изменил своему правилу. Случилось это вскоре после того, как он начал ходить в школу. Возвращаясь домой после уроков, Валерий увидел старушку соседку, с трудом тащившую вверх по откосу полные ведра. Добравшись до тропинки, старушка поставила их на землю и облегченно вздохнула. В этот момент откуда-то появился маленький юркий мальчишка Митька. Он опрокинул ведра ногою и помчался дальше. В глазах Валерия вспыхнули злые огоньки. Он кинулся за Митькой, сшиб его с ног, ударил несколько раз и побежал обратно. Старушка стояла на том же месте и растерянно смотрела на пустые ведра. Схватив их, Валерий крикнул:

– Погодите, принесу!

Вернулся он быстро, с полными ведрами.

Был и такой случай. Валерий играл с товарищами на берегу Волги. Солнце клонилось к западу, и от воды веяло осенним холодом. Стараясь согреться, мальчишки бегали взапуски и громко кричали. Вдруг с реки раздалось отчаянное: «Спасите!» Не задумываясь, Валерий прыгнул в стоявшую у берега лодку. Греб изо всех сил, звонкое «Держись!» несло над волжским простором. С трудом втащив в лодку беспомощно барахтавшегося в воде незнакомого парнишку, он довез его до берега и помахал ему на прощанье рукой:

– Скорее беги, а то простынешь!

И в дальнейшем, когда Чкалов стал уже прославленным героем-летчиком, он всегда помогал человеку «с ходу», не задумываясь и не ожидая благодарности.

Павел Григорьевич твердо решил «вывести в люди» своих дочерей и сыновей.

– Хочу, чтобы дети не остались такими темными, малограмотными, как я, – не раз повторял он.

Восьми лет Валерий пошел в сельскую школу. Школьные занятия мало изменили распорядок его жизни. Зимой после уроков он мчался с обрыва на лыжах или санках. Летом на каникулах плавал, нырял, рыбачил, целыми днями не расставаясь с Волгой.

«Валерий был вожаком всех походов ребят по заросшим тальником берегам Волги, которую он так страстно любил всю жизнь», – говорил о Чкалове учитель Василёвской школы А. Яковлев.

Любознательный, необычайно живой мальчик не умел смирно сидеть на уроках. Только великолепная память и быстрая сообразительность выручали Валерия.

Не будь он таким способным, пожалуй не прощались бы ему постоянные шалости.

Учиться Валерию нравилось: каждый день узнаешь что-нибудь новое. Товарищи часто обращались к нему за помощью. Он охотно объяснял, но если его долго не понимали, сердился:

– Никуда ты, голова, не годишься!

Иногда обиженный ученик отвечал тумакom, и дело заканчивалось дракой. В те времена споры между учениками Василёвской школы вообще чаще всего решались кулаками. Валерий ходил в синяках, получал за поведение тройки.

Павел Григорьевич особенно не бранил сына. Мал еще, глуп; вырастет – поумнеет.

Валерий свои чувства прятал под нарочитой мальчишеской грубоватостью, но в глубине души гордился отцом. Павла Григорьевича уважали на селе.

Он всегда отзывался на чужую беду; сам с трудом сводя концы с концами, не раз помогал тем, кто нуждался еще больше.

Славился Павел Григорьевич и как хлебосольный, радушный хозяин. Голодным останется, а гостя накормит и напоит. Сын унаследовал от отца эти прекрасные качества.

* * *

В Василёве заговорили о машинах, летающих по воздуху. Мальчики с горящими глазами передавали друг другу были и небылицы, подслушанные у старших. Все чаще и чаще повторялись рассказы о полетах русских летчиков.

Валерий был тогда еще совсем мал, но и он не мог равнодушно слушать эти рассказы. Ему очень хотелось своими глазами посмотреть на летающую машину. Конечно, о поездке в Петербург или в другой большой город, где можно было бы видеть полеты, он даже и не мечтал. А вот полетать самому!.. Эта мысль не оставляла Валерия, и он поделился ею с товарищами. Те дружно поддержали.

Неизвестно, кому из ребят пришло в голову использовать для полета огромный зонт землемера, но только на другой же день этот зонт был торжественно вручен Валерию. Вся ватага направилась к церкви. Валерий в сопровождении двух мальчиков поднялся на колокольню, другие ребята остались в церковной ограде. Они привыкли верить своему «атаману», знали, что слово с делом у него никогда не расходится, и с нетерпением ожидали интересного зрелища.

Зонт был старый, поломанный. Пока помощники старательно подвязывали веревками спицы, Валерий смотрел вниз. С колокольни были видны домики, сады,

широкая лента сельской улицы. Слева текла могучая Волга. Валерий нашел глазами отцовский дом. Ему вдруг стало грустно. Он еще не совсем ясно представлял себе, чем грозит полет с колокольни, но первая вспышка уже прошла, и Валерий понял, что зонт землемера – явно ненадежное сооружение для путешествия по воздуху.

В ограде мальчишки с увлечением подбрасывали вверх кепки и что-то кричали. Как можно обмануть их ожидания! Его сочтут трусом, будут дразнить. Валерий побледнел при одной только мысли об этом. Он был очень самолюбив, и неизвестно, чем бы кончилась эта история, если бы на колокольне неожиданно не появился школьный законоучитель. Зрители, стоявшие внизу, бросились врассыпную. Валерию с товарищами тоже пришлось удирать, прихватив с собою злополучный зонт.

Позже выяснилось, что законоучитель пришел на колокольню не случайно, – его предупредил один из школьников, правильно рассудивший, что прыгать с такой высоты опасно для жизни.

После всех волнений, связанных с неудавшимся полетом, Валерий долго не мог успокоиться. Под вечер он все-таки влез с зонтом на крышу своего дома и прыгнул. Зонт окончательно сломался, Валерий же потом долго хромал, – при падении он повредил себе ногу.

– А что, если бы я вот этак с колокольни? – сказал он своему другу Даньке. И, подумав, добавил не по-детски решительно: – Нельзя так!

* * *

Валерию шел уже одиннадцатый год. Теперь он серьезнее относился к школьным занятиям. На уроках

был внимателен, а расшалившихся товарищей останавливал увесистым шлепком по спине.

В этом возрасте у Валерия определилась тяга к точным наукам. Особенно любил он арифметические задачи. Если решение приходило быстро и легко, без всякого напряжения, мальчику это казалось неинтересным. Он выбирал в задачнике задачу потруднее и сидел над ней до тех пор, пока не решал ее. Увлекала Валерия и география.

– Сколько на свете разного... За всю жизнь не осмотришь, – мечтательно говорил он товарищам.

Летом 1914 года началась война с Германией. В Василёвской школе собрались и дети и взрослые. Учитель читал вслух газету. Валерий подошел к географической карте и долго о чем-то думал, тихо шевеля губами. Школьники с интересом следили за ним. Неожиданно Валерий сказал громко, презрительным тоном:

– Куда ему, германцу, с нами справиться! Мы вон какая силища. А он весь на пяточке уместился.

О событиях на фронте Валерий узнавал мало, только то, что слышал в школе или от отца. Вместе с другими василёвскими ребятами он восторженно обсуждал рассказы о ратных подвигах русских солдат.

В 1916 году Валерий окончил Василёвскую школу. Несмотря на трудное материальное положение, Павел Григорьевич не оставлял мысли дать детям образование. На домашнем совете было решено послать Валерия в Череповецкое ремесленное училище.

Наталья Георгиевна беспокоилась, как двенадцатилетний мальчик будет жить один, вдали от дома, когда война еще не кончилась.

– Ничего, не пропадет наш Аверьян... крепкий он, – убежденно сказал Павел Григорьевич.

Осенью Наталья Георгиевна отвезла Валерия в город Череповец.

Череповецкое ремесленное училище готовило хорошо знающих свое дело техников. Поступить в него было нелегко. Желавших учиться в этом училище было много, они съезжались со всех концов России.

Валерий прошел по конкурсу третьим.

– Хорошим техником по котельному делу будет наш Аверьян, – говорил Павел Григорьевич.

Учиться в ремесленном училище показалось мальчику еще интереснее, чем в школе. Только тоскливо было без родных, без привычного домашнего уклада.

Одноклассники полюбили Валерия Чкалова. Особенно после того, как однажды он выручил товарища, взяв его вину на себя. Во время прогулки по городу кто-то выкрикнул обидное прозвище сопровождавшего ребят преподавателя. Подозрение пало на Валерия. Если бы он запротестовал, то сразу обнаружили бы действительного виновника, шагавшего рядом с ним. Валерий упрямо сжал губы и молча понес наказание.

Глава вторая. Зарождение мечты



Валерий Чкалов в кругу товарищей – курсантов Борисоглебской летной школы.

Валерий был совсем юн, когда наступил героический 1917 год. Страна превратилась в огромный военный лагерь: началась гражданская война. Народ с оружием в руках пошел защищать свою свободу и светлое будущее своих детей. Трудное это было время: разруха, эпидемия, голод. Многие учебные заведения закрылись совсем, некоторые работали с перебоями. В Череповецком ремесленном училище то и дело прерывались занятия: не было дров отапливать помещение, не хватало преподавателей. В конце концов училище временно закрылось. Валерий уехал домой, в Василёво.

Павел Григорьевич Чкалов продолжал работать котельщиком в Василёвском затоне. Работал он с еще большим увлечением, так же быстро и ловко, как в

молодости. Во время перерывов «на перекур» и на обед любил поговорить о своем младшем сыне, который скоро должен был стать дипломированным специалистом по котельному делу. Эта надежда рухнула с неожиданным приездом Валерия.

– Не быть тебе сейчас техником, Аверьян! – сказал Павел Григорьевич сыну, узнав, что Череповецкое училище закрылось. – Бери-ка кувалду да становись вместе со мной. А там видно будет. Может, потом и на инженера выучишься. Только смотри, не ленись!

Валерий просыпался по гудку. Надевал старый отцовский пиджак, стоптанные валенки и спешил в затон. Он работал подручным молотобойца. Первое время ему приходилось особенно трудно. К сыну Павел Григорьевич был еще более требователен, чем к посторонним, и Валерий никак не мог ему угодить. Попытался он как-то расспросить отца о его опыте, но Павел Григорьевич сердито отрезал:

– Меня никто не учил, и ты сам доходи. Сам старайся, приглядывайся, вот непонятное и станет понятным.

Самолюбивый Валерий больше и не заикался о помощи, трудился молча до тех пор, пока не начинала кружиться голова и огромный молот не валился из рук. Передохнув, он снова брался за работу.

По ночам сильно ломило руки и спину. Однако еще сильнее мучили неудовлетворенность и обида: несмотря на все старания юноши, отец хвалил его редко и скупно.

И все-таки Валерий добился своего. Пришло время, когда Павел Григорьевич стал одобрительно кивать головой, любясь ловкостью и неустойчивостью своего помощника.

Но однообразный труд скоро наскучил Валерию. В поисках более интересной профессии он с разрешения отца пошел кочегаром на землечерпалку «Волжская

двадцать первая». Здесь его познакомили с устройством котлов и аппаратуры, научили шуровать топку. Новый кочегар освоился быстро: точными движениями выгребал он из поддувала золу, ровно держал пар в котлах.

«Волжская двадцать первая» сначала разрабатывала гавани в Костроме и Казани, потом пошла в устье Камы. Белогвардейцы потопили там большую баржу с камнями, чтобы закрыть путь советским судам. День и ночь трудились рабочие, очищая речной фарватер.

В ту пору белогвардейцы объединились с интервентами в борьбе против советской власти. Американцы и англичане делали все, чтобы задушить молодую республику. Но русский народ героически сражался с врагами революции.

Волга тоже стала местом жарких схваток. Гремели бои под Царицыном. Приволжье освобождалось от белых.

Валерий перешел на новую работу – стал кочегаром на пассажирском пароходе «Баян», перевозившем революционные войска из Нижнего Новгорода в Астрахань. Общаясь во время рейсов с красными моряками, он многое узнавал от них о Коммунистической партии, о Ленине и Сталине, о подвигах героев Красной Армии. Жизнь раскрывалась перед ним в пороховом дыму, освещенная героикой борьбы за свободу, за правое дело.

Работа в котельной была тяжела даже для такого мускулистого, широкоплечего парня, как Валерий. Но он трудился с большим старанием: это была его непосредственная помощь Красной Армии, помощь веселым и отважным морякам, с которыми он успевал сдружиться во время плавания.

Валерию хотелось знать многое и в первую очередь все о паровой машине, которая тогда казалась ему

чудом техники. Со всеми вопросами и сомнениями Валерий обращался к механику «Баяна».

Механик был человек пожилой. Дело свое он любил и не прочь был похвастаться своими знаниями. Но резкий и напористый кочегар утомлял его расспросами. Механик отмахивался от него, требуя, чтобы юноша «не морочил ему голову» и занимался чем положено. Жаловался капитану:

– Волька толковый парень, аккуратный, да больно уж любознателен. Постоянно донимает меня: «Почему то да почему это?»

* * *

В 1919 году в районе Нижнего Новгорода Валерий Чкалов впервые увидел самолет. Он забыл о топке, о своих обязанностях. Стоял и смотрел, не отрываясь, пока самолет, летевший над Волгой, не превратился в черную точку и не исчез за горизонтом.

– Мне бы полетать на этой птице!

И юноша в безотчетном порыве стиснул руками перила палубы.

Валерий и раньше слышал рассказы о летчиках и самолетах от своего односельчанина Владимира Фролищева, работавшего авиационным механиком в Нижнем Новгороде. Эти рассказы волновали его воображение, будили неясные стремления и надежды. Но с того дня, когда Валерий сам увидел свободный, уверенный полет гигантской птицы, думы об авиации не покидали его. Почему бы ему не выучиться летать? Он здоров, силен, ничего не боится...

При первой же встрече с Фролищевым Валерий поделился с ним своей мечтой.

– Поступай для начала к нам в авиационный парк, – посоветовал ему Владимир.

Вскоре Валерий распрощался с механиком и капитаном «Баяна» и пошел добровольцем в Красную Армию. Его назначили слесарем по ремонту самолетов в 4-й авиационный Канавинский парк, где работал Фролищев.

С этого дня у юного Чкалова создавалась уверенность, что с авиацией он связан неразрывными узами. Родной дом, Волга – все отступило на второй план. С увлечением выполнял он любую черную работу: разбирал и чистил моторы, грязные, ржавые детали старых машин, с необыкновенным усердием ввертывал шурупы. Даже простое прикосновение к самолету доставляло ему радость.

Иногда Валерия посылали в другие города собирать авиационный лом. Во время путешествия в теплушке приходилось и недоедать и мерзнуть, но он был вынослив. Все для него было интересно: новые места, встречи с незнакомыми людьми.

Уже тогда Валерий проявил способность быстро находить выход из трудных положений.

Однажды ему пришлось поехать на приемку самолетов вместе с двумя братьями Фролищевыми. После того как разобранные машины погрузили в товарный поезд, младший Фролищев задумался. Хлеба оставалось мало, и не имело смысла ехать троим, когда для охраны самолетов в пути достаточно было одного человека, а двое могли добраться до своего парка гораздо быстрее на пассажирском поезде. Валерий сразу изъявил желание сопровождать самолеты.

– Нельзя тебе, замерзнешь! – возразил старший Фролищев.

Стояли сильные морозы, но юноша был одет совсем не по сезону: в буденовке и в обмотках.

– Не бойтесь, не замерзну, – уверял Валерий.

Он настоял на своем. Товарищи уехали. Валерий пошел осматривать стоявшие на запасных путях пустые

теплушки. В одной из них он нашел большую чугунную печку и притащил ее в свой вагон. Затем, не теряя времени, запасся дровами.

В пути после каждой проверки порученного ему имущества Валерий возвращался в свой вагон, садился у жарко натопленной печки и насвистывал. Так ехал он девять дней. Самолеты были доставлены в Канавинский авиапарк в целостности и сохранности.

Валерий работал не просто охотно, а с какой-то жадностью, стараясь отлично выполнить любое поручение.

В виде поощрения его послали вместе с другими отличившимися работниками авиапарка преподнести летчику Борису Илиодоровичу Россинскому скромный, но ценный по тем временам подарок – зажигалку собственного изделия.

Бензина тогда не хватало, так как Баку был занят белыми. Россинский изобрел авиасмесь, заменявшую бензин, и получил за свое изобретение благодарность в приказе командующего Московским военным округом.

Прежде чем авиасмесь была отправлена на фронт, Россинский испытал ее, совершив перелет Москва – Нижний Новгород – Казань – Самара. На обратном пути он сделал посадку в Нижнем Новгороде. Там и преподнесли ему подарок представители Канавинского авиапарка.

Старейший русский летчик Россинский был учеником Николая Егоровича Жуковского. В 1908 году он построил управляемый планер из бамбука и совершал на нем полеты в районе Москвы. Через год Россинский стал одним из организаторов студенческого воздухоплавательного кружка при Московском Высшем техническом училище – того самого воздухоплавательного кружка, руководимого Н. Е. Жуковским, из которого впоследствии вышли

крупные авиационные теоретики и знаменитые конструкторы.

Россинский не сделался ни теоретиком, ни конструктором. Он был прирожденный летчик и избрал себе трудный и ответственный путь летчика-испытателя.

Он испытывал самолеты на заводе «Дукс». Завод по заказу военного ведомства копировал «фарманы» и «ньюпоры». Испытывать такие самолеты было сложно и опасно.

После Великого Октября Россинский, продолжавший работать испытателем на заводе «Дукс», был избран председателем Военно-Революционного комитета по авиации.

При его участии была создана научно-исследовательская «летучая лаборатория», в которой проверялись не модели, а боевые машины в натуре: истребители, разведчики, учебные самолеты.

Начальником этой лаборатории был назначен Россинский, а всей научной работой руководил профессор Жуковский, приглашенный по инициативе Владимира Ильича Ленина.

Много лет спустя летчик-испытатель Чкалов, познакомившись на аэродроме с Б. И. Россинским, напомнил ему о встрече в Нижнем Новгороде так живо и подробно, словно все это происходило несколько дней назад.

– В изготовлении зажигалки я тоже участвовал, – сказал, улыбаясь, Валерий Павлович.

– Спасибо, я храню ее до сих пор. Хорошая зажигалка, – ответил заслуженный пилот.

...В 1920 году Валерий только что научился собирать «вуазены», «ньюпоры», «моран-парасоли». Собранная с его участием машина уходила в полет без него. Это было невыносимо обидно. Он провожал самолет глазами, пока тот не превращался в черную точку.

Желание стать летчиком возрастало. Старательно работая в ремонтных мастерских авиапарка, Валерий твердил: «Буду летать!»

Командир авиационного парка Хирсанов был добрый, чуткий человек. Он тепло и сердечно относился к трудолюбивому, способному юноше. Часто беседовал с ним, рассказывал ему о своих боевых полетах. От Валерия он знал о его мечте стать летчиком. Однако, когда тот начинал просить: «Пошлите меня в летную школу», Хирсанов добродушно, но категорически возражал:

– Нельзя. Тебе только шестнадцать лет. Мал еще. Вернут обратно, – конфуз будет.

Если Валерий настаивал, Хирсанов выпроваживал его из кабинета, шутливо повторяя:

– Ну, брысь отсюда!

Валерий проявлял необыкновенное для его возраста упорство, продолжал «ловить» Хирсанова каждый день – просил, уговаривал, чтобы командир направил его в школу.

Владимир Фролищев, заботливо относившийся к своему земляку, вскоре заметил, что Валерий стал угрюм, необщителен. Тогда Фролищев решил сам попросить Хирсанова послать сборщика самолетов Чкалова в летную школу. Тем более, что тот был не по годам крепок и силен.

Выслушав Фролищева, командир сказал:

– Рискнем, может быть, и не вернут.

Подписывая Валерию путевку в Егорьевскую теоретическую авиационную школу, командир сказал ему на прощанье:

– Ты хороший слесарь, хороший парень. Будь и хорошим летчиком, не забывай, чему тебя здесь учили.

Валерий Павлович Чкалов всю жизнь тепло помнил своего первого командира, своего «крестного отца» в авиации.

Глава третья. Летная школа



Экипаж самолета «НО-25» отдыхает после посадки на острове Удд (ныне остров Чкалов).

20 декабря 1917 года был опубликован приказ Народного комиссариата по военным и морским делам о создании частей авиации и воздухоплавания. Дело это было нелегкое. Враги советской власти успели многое из авиационного снаряжения уничтожить, многое вывезти за границу. В результате от царской России осталось жалкое авиационное наследство: пять авиамастерских, носивших громкое название заводов, да триста потрепанных боевых самолетов самых разнообразных конструкций. Было еще сто пятьдесят самолетов, но они требовали серьезного ремонта.

Горючего не хватало. Вместо бензина моторы питались всевозможными суррогатами и от этого

быстро выходили из строя. Но и такая авиационная техника в руках красных летчиков, большинство которых было подготовлено из технических работников авиапарка, замечательно служила молодой Советской республике. Когда конный корпус генерала Мамонтова прорвался в тыл нашего Южного фронта, Владимир Ильич Ленин послал Реввоенсовету фронта записку:

«4 сентября 1919 г. <Москва>.

(Конница при низком полете аэроплана бессильна против него).

...Не можете ли Вы ученому военному Х. У. З. заказать ответ: (быстро) аэропланы против конницы? Примеры. Полет совсем низко.

Примеры. Чтобы дать инструкцию на основании «науки...»

Ленин»^[1].

В этой записке впервые в мире была высказана идея штурмовой авиации. В боях с конниками Мамонтова роль штурмовиков исполняли обыкновенные самолеты. Сражаясь на малой высоте, наши смелые летчики помогали коннице Буденного громить вражеские войска.

Ленин и Сталин, закладывая фундамент советской авиации, привлекли к этой работе корифея авиационной теории – Николая Егоровича Жуковского. Все свои творческие силы, знания и опыт отдал профессор Жуковский строительству отечественного воздушного флота. Вместе с ним работали его ученики С. А. Чаплыгин, В. П. Ветчинкин, А. Н. Туполев, Б. Н. Юрьев. С увлечением готовил он новых специалистов-авиаторов.

Заслуги Н. Е. Жуковского, великого ученого и замечательного педагога, отмечены в постановлении

Совнаркома, подписанном В. И. Лениным. В этом постановлении Жуковский назван «отцом русской авиации».

Среди множества вопросов, которые приходилось решать главе Советского правительства В. И. Ленину, были и авиационные вопросы. В Историческом архиве хранится более двухсот подписанных Лениным постановлений Совета Труда и Оборона, имеющих непосредственное отношение к авиации.

24 мая 1918 года было организовано Главное управление Военно-Воздушного Флота, жизненно необходимое для окруженной белобандитами и интервентами республики. Советские авиационные отряды играли важную роль в военных операциях. Единичные самолеты могли в то время решить успех боя. В июне 1918 года товарищ Сталин, руководивший обороной Царицына, телеграфировал В. И. Ленину:

«Царицын требует от Вас срочно 1000 дисциплинированных солдат, четыре аэроплана с опытными летчиками...»^[2]

Товарищ Сталин высоко ценил боевые возможности летчиков, лично ставил им авиационные задачи, в любое время дня и ночи выслушивал их донесения. Он заботился также о здоровье летчиков. По его распоряжению для царицынского авиационного отряда был создан фронтовой санаторий и введена должность врача (в авиационных отрядах царской армии врачей не было).

Царицынский авиационный отряд занял в 1918 году первое место по боевой работе среди других частей советской авиации. Умение и отвага красных летчиков заставили врага отказаться от воздушных нападений на Царицын.

Уже тогда придавалось огромное значение взаимодействию авиации с пехотой и артиллерией. Приказ от 10 сентября 1918 года требовал ознакомить красноармейцев с правилами» связи со своей авиацией, а также корректировать огонь артиллерии с помощью авиации.

В июне 1919 года самолеты были широко использованы в наступлении против белых и интервентов. Мысль о массированных действиях авиации была выражена в специальном наставлении: «Во время боев сколько ни дай авиации, все будет мало. Ввиду недостатка авиации вывод один – второстепенные направления нужно оголять от авиации совершенно, либо оставлять на них ничтожные средства, к месту же боев быстро перебрасывать авиасредства с других участков...»

Красные летчики вели воздушные бои, летали в разведку и выполняли другие боевые задания. Их воинская доблесть немало способствовала победе над врагом.

Весною 1920 года панская Польша заняла Киев и часть территории Украины. На Кубани, на Дону и в Крыму хозяйничал Врангель. В боях с белополяками и Врангелем с успехом применялись массовые авиационные налеты на военные объекты врага.

В 1921 году на Дальнем Востоке еще держались японцы. Атаман Семенов, барон Унгерн пытались организовать новые банды для борьбы с советской властью. В Карелии хозяйничали белофинны. Вспыхнул мятеж в Кронштадте. Страна голодала, была полуразрушена, но, несмотря на все это, уже перестраивалась на мирный лад. Восстанавливались все отрасли народного хозяйства.

Первой победой советской авиационной промышленности был авиационный мотор мощностью в

двести лошадиных сил, выпущенный московским заводом.

Вскоре по распоряжению Ленина были выделены средства для постройки самолетов на московском заводе «Дукс».

Авиация стала любимым детищем советского народа. Авиационные рабочие сутками не покидали цехов, осваивали производство машин, моторов и досрочно их выпускали. Естественно возник вопрос о подготовке летных кадров. В Московской области, в городе Егорьевске, открыли авиационную теоретическую школу. В ее стенах собрались бывшие красноармейцы, рабочие, мотористы, присланные с фронтов, заводов, из авиационных частей, парков. Это были боевые, преданные делу революции юноши. В учебные занятия они вносили то же целеустремленное упорство, с каким работали и сражались.

Валерий попал в хорошую, здоровую среду. Вместе с новыми своими товарищами он занимался арифметикой и геометрией, знакомился с аэродинамикой. Учился с обычным для него страстным увлечением и охотно помогал отстающим.

Не по годам сильного волжанина, жизнерадостного, добродушного, полюбили и учащиеся и преподаватели. В часы досуга он рассказывал товарищам о дорогой его сердцу Волге. Своеобразно, поэтично описывал приход весны, когда манит синяя даль, а по реке несутся, набегая одна на другую, громадные льдины.

Вдали от родных мест курсант Чкалов особенно остро вспоминал родину: зеленый пригорок с крылатой ветряной мельницей, стайки серебристых рыбешек на отмели, аромат и вкус только что сорванного яблока и то наслаждение, которое он испытывал каждый раз, когда волжская вода ласкала его разгоряченное тело.

О своей семье Валерий упоминал редко и неохотно. Он боялся, чтобы его тоску по дому не сочли признаком

слабости. Валерий и самому себе не признавался, что тоскует об отце, о заботливой хлопотунье-мачехе, ставшей для него второй матерью, о брате, сестрах, друзьях детства.

Канавинский авиационный парк находился сравнительно недалеко от Василёва, и Валерию иногда удавалось побывать дома. Попав же в Егорьевск, он надолго оторвался от своих. Однако природная жизнерадостность брала верх. Валерий шутил, смеялся, мечтал вслух о будущих полетах. Чем больше он знакомился с самолетостроением, самолетовождением, аэронавигацией, изучал материальную часть самолета, мотор, тем сильнее становилось его влечение к авиации.

Много лет спустя Валерий Павлович Чкалов, вспоминая Егорьевскую теоретическую авиационную школу, писал, что он с жадностью принялся за учение. Эта жадность к знаниям помогла Чкалову глубоко и прочно усвоить все, что преподавали в школе. Теперь его тяга к авиации была уже сознательной. Окрепла уверенность, что он будет летчиком, и хорошим летчиком.

За развитием авиации в стране Валерий следил очень внимательно. Его радовали многочисленные добровольные пожертвования советских людей на строительство самолетов.

– Народ на самолеты трудовые деньги жертвует. Наша авиация все в гору идет, – делился своими впечатлениями с друзьями курсант Егорьевской школы Валерий Чкалов.

Благодаря новым самолетам увеличилось число пассажирских воздушных трасс. Начали налаживаться международные воздушные сообщения. 1 мая 1922 года открылась первая международная пассажирская авиалиния Москва – Кенигсберг.

В сентябре того же года группа военных летчиков совершила маршрутный перелет длиной около 3500 километров. Известие о нем взволновало курсантов Егорьевской школы. Перелет показался юношам грандиозным. У них дух захватывало при мысли, что когда-нибудь им придется летать по таким же маршрутам.

– Мы дальше будем летать. Пока выучимся, для нас еще не такие самолеты построят, – говорил Валерий.

Ему хотелось теперь же, немедленно, хоть на несколько минут подняться в воздух. Но он понимал, что это невозможно, и снова брался за учебники. Без теории далеко не улетишь!

* * *

После окончания Егорьевской теоретической школы Чкалов поступил в Борисоглебскую летную. На аэродроме этой школы кипела стройка: манеж переделывали в ангар. Но строился не только ангар в Борисоглебске, – отстраивалась заново вся огромная, разоренная войною Советская страна. Рабочих рук не хватало, и командование школы было вынуждено привлечь к строительным работам своих учлетов. Быстро разбирал кирпичную стену манежа Валерий Чкалов. Никто не мог соперничать с ним в силе и ловкости. С азартом таскал он тяжелые кирпичи, громко напевал знакомые с детства песни.

С таким же азартом он продолжал учиться. На взлетной площадке стоял самолет. Сначала этот самолет показался Валерию старым знакомым, очень похожим на те машины, которые он не раз разбирал и собирал в Канавинском авиационном парке. Но при ближайшем рассмотрении обнаружилась существенная разница: на крыльях была срезана часть полотна.

Самолет поэтому не мог подняться в воздух. Он служил специально для тренировки на земле. На нем будущие летчики учились рулить, работать ногами, тренировались в искусстве сохранять направление при взлете.

Сидеть в кабине самолета и подчинять себе машину доставляло огромное наслаждение. Запах бензина кружил голову. Продолжая рулить, Валерий сердито смотрел на подрезанные крылья. Если бы не они, самолет унес бы его в голубое прозрачное небо. Увлекаясь, Валерий пытался тянуть ручку на себя, – авось удастся «задрать нос машине», насладиться хотя бы этой прелюдией к полету.

Покидал он кабину с чувством большой неудовлетворенности и спешил снова занять очередь. Самолет был один, а учлетов много. Приходилось подолгу ожидать, стоя в длинном и шумном «хвосте».

За тренировкой наблюдал инструктор, строгий и требовательный.

– Что это у тебя самолет вальсирует? Балет показываешь? – кричал инструктор то на одного, то на другого учлета.

Рулить, сохраняя правильное направление для взлета, нелегко, когда за штурвалом сидит неопытный юноша.

Вначале случались неудачи и у Валерия. Однажды он вернулся после тренировки на самолете необычно смущенный, и товарищи сразу спросили, какая неприятность с ним приключилась.

– Попробовал я на обратном пути порулить с боковым ветерком, – неохотно ответил Валерий. – Тяжело... заворачивает машину. Ногу пришлось доотказа дать, еле удержал. А все-таки удержал! – Он оживился, и глаза его весело блеснули. – Вылез из машины, а тут инструктор... Попало от него...

Природный талант и неутомимое упорство помогли Валерию быстрее других научиться управлять самолетом. Вскоре инструктор одобрительно кивал головой, когда учлет Чкалов, «как по ниточке», вел учебную машину.

В дальнейшем, летая с инструктором, Валерий так же спокойно и уверенно управлял машиной в воздухе, и его выпустили в самостоятельный полет значительно раньше срока.

Товарищи Валерия по Борисоглебской школе запомнили его сияющее счастьем лицо и торжествующее:

– Лечу, лечу один!

Первый самостоятельный полет прошел удачно. Валерий Чкалов получил от инструктора хорошую оценку.

Успех кружил голову юноше, хотелось летать еще и еще, и так, чтобы все удивлялись его мастерству, его отваге. Но задание давалось четкое: лететь по прямой до определенного пункта, сделать разворот, вернуться на свой аэродром и посадить машину на три точки. Валерий не поддавался соблазну, и точно выполнял задание.

Правда, случалось, что просыпающееся стремление к смелому исследованию брало верх. Тогда Валерий выходил из строгих рамок учебного задания. Осторожно нащупывал он новые пути и новые возможности в искусстве водить самолет.

Об этом периоде его жизни летчик-испытатель Н. Ф. Попов, бывший инструктор Борисоглебской летной школы, вспоминает:

«...Валерия Чкалова я увидел впервые в июле 1923 года. Это было в Борисоглебской школе летчиков. В июле к нам прибыло молодое пополнение учлетов. Среди сорока новичков был и будущий герой.

Я работал тогда летчиком-инструктором. Глаз педагога сразу отметил в небольшой группе учеников молодого крепыша с широкими плечами. Нос орлиный, брови всегда насуплены, волосы светлые, глаза внимательны и сосредоточенны. Речь медленная, спокойная, вдумчивая.

От остальных учлетов он отличался еще и сильным характером. Мне приходилось не раз бывать с ним в воздухе. Сидишь иной раз в учебном самолете на инструкторском месте и чувствуешь, как этот малец, не налетавший еще и десятка часов, заставляет машину подчиняться своей воле, властвует над ней. К вмешательству инструктора в управление самолетом в полете он был необычайно щепетилен. Сделав посадку, торопился выяснить, чем было вызвано то или иное замечание педагога».

Чем дальше, тем смелее становились полеты Чкалова, хотя летал он на сильно изношенном самолете. Из-за технического состояния этого самолета, уже не один раз побывавшего в ремонте, учлетам разрешались только взлеты, полеты по кругу, развороты с мелкими виражами, планирование и посадки. Считалось, что никаких отклонений от простого полета старая машина не выдержит.

Однажды, внимательно выслушав задание инструктора, Валерий сел в кабину, с короткого разгона оторвал самолет от земли и набрал высоту. Велико было удивление инструктора, когда учлет Чкалов неожиданно начал делать глубокие виражи. Летал, как на истребителе.

После того как Валерий приземлился, инструктор сделал ему выговор за неточное выполнение задания. Ответ был неожиданный. Валерий заявил:

– Я хотел показать вам, что могу делать не только мелкие, но и глубокие виражи.

Минуту помолчав, он добавил, что стремился выжать из самолета все и показать, на что способна машина.

В дальнейшем по почину Чкалова другие летчики стали выполнять на таких же старых машинах не только глубокие виражи, но и фигуры высшего пилотажа, вплоть до нестеровских мертвых петель.

Выдающиеся летные способности Чкалова были отмечены. Руководство Борисоглебской летной школы записало ему в школьную аттестацию:

«Чкалов являет пример осмысленного и внимательного летчика, который при прохождении летной программы был осмотрителен, дисциплинирован.

Чкалов с первых полетов обращает внимание высокой успеваемостью по полетной программе, уверенностью движений, спокойствием во время полетов и осмотрительностью.

Он быстро соображает и действует с энергией и решительностью, раскрывает причины своих ошибок и удачно их исправляет. Хорошо чувствует самолет и скорость полета. Полагаю, что ему более всего подходит быть военным летчиком».

Валерий Чкалов как один из лучших курсантов получил направление в Московскую школу высшего пилотажа.

Глава четвертая. Ученик становится мастером



Шпиль, установленный на месте посадки самолета «НО-25» в память героического беспосадочного перелета Москва – остров Удд

В жизни Валерия Чкалова наступил новый этап. В его кармане лежало пилотское свидетельство, а перспективы, раскрывавшиеся перед молодым летчиком, были безграничны, как воздушный океан.

В те годы еще не окрепли молодые авиационные кадры. Тон задавали опытные, со стажем летчики, которые пришли из старой царской армии. Многие из них были искренне преданы молодой республике и делали все от них зависящее, чтобы укрепить советский

Воздушный Флот. Но были и такие, что недоверчиво относились к летчикам из народа, открыто высмеивали молодых, начинающих пилотов. Летную профессию окружали ореолом. Немало было вредных рассуждений, будто летать могут только «избранные».

На Валерия Чкалова подобные разговоры не действовали. В теорию о «непригодности» к летному делу людей из народа он, конечно, не верил. Он не сомневался в своих способностях. Уже тогда в нем чувствовался будущий летчик-мастер, летчик-исследователь, летчик-творец. Во время учебных полетов он сам усложнял полученное задание и не успокаивался до тех пор, пока отлично не выполнял его.

Одной из самых трудных фигур в учебной программе Московской школы высшего пилотажа считался глубокий вираж.

На освоение этой фигуры курсанты тратили много времени. Чкалов овладел искусством глубокого виража в несколько дней.

Произошло это так: на одном из виражей он сорвался, попал в штопор, и машина камнем ринулась вниз. Хладнокровие, выдержка и смелость спасли Чкалова от гибели, – ему удалось вывести машину из штопора у самой земли. Но он не думал о только что пережитой опасности. Одна-единственная мысль волновала его – как выполнить задачу. И вместо того чтобы идти на посадку, Чкалов снова ушел в зону и повторил глубокий вираж. Вторично попав в штопор, он опять вывел из него самолет у самой земли.

Валерий повторял этот трудный полет в течение нескольких дней, до тех пор, пока в совершенстве не овладел искусством глубокого виража.

* * *

21 января 1924 года советский народ постигло великое горе – умер Владимир Ильич Ленин. Москва оделась в траур. Несмотря на лютый мороз, сотни тысяч людей, москвичей и приезжих, стояли под открытым небом и ждали, когда настанет их черед проститься с любимым вождем. Среди них был Валерий Чкалов. С того момента, как он узнал о смерти Владимира Ильича, его не покидало чувство невознаградимой утраты. Взмолвленный, потрясенный горем, вошел Валерий в Колонный зал Дома союзов. Ему не довелось видеть Ленина живым, и теперь он зоркими глазами летчика старался разглядеть и запомнить бесконечно дорогое лицо.

Домой он пошел не сразу, а долго бродил по тихим московским переулкам: ему хотелось побыть одному...

30 января Чкалов прочитал в газетах о выступлении Иосифа Виссарионовича Сталина на II Всесоюзном съезде Советов. От имени партии И. В. Сталин дал клятву свято выполнять все заветы Ленина.

Валерий читал и перечитывал пламенные слова, и в нем крепло стремление отдать Родине все свои силы, всю свою жизнь. Теперь он стал серьезнее задумываться о судьбах своей страны и о своем будущем, тесно их связывая. К этому периоду относится его увлечение историей авиации. У людей, создававших эту историю, он находил примеры высокого патриотизма и целеустремленности. Еще в детстве слышал Валерий о бессмертных делах великого русского летчика Петра Николаевича Нестерова. Как-то отец принес газету с сообщением о гибели Нестерова. Надев очки, Павел Григорьевич долго водил пальцем по газетным строчкам, читал вслух. Весь этот день Валерий вел себя менее шумно, чем обычно. Засыпая, он думал о Нестерове.

Теперь Валерий Чкалов был подробно знаком с его биографией и авиационным творчеством. Больше всего

поражала воображение мертвая петля – «петля Нестерова». Вооружившись карандашом, чертежными принадлежностями, Чкалов старался изобразить ее на бумаге и как бы пройти по следам основателя воздушного пилотажа.

С большим интересом отнесся Валерий и к новаторским достижениям летчика-истребителя Е. Н. Крутеня. После Нестерова Крутень – самая яркая фигура среди русских летчиков, сражавшихся в первую мировую войну. Это был талантливый, образованный пилот.

Свою авиационную службу Крутень начал в одной части с Нестеровым и нередко летал вместе с ним. Следуя примеру Нестерова, молодой летчик смело искал новых путей в тактике воздушного боя. Он тщательно разработал более двадцати способов маневрирования в воздушных боях для различных типов самолетов и написал семь брошюр по истребительной авиации.

Свои познания Крутень широко применял во время воздушных боев с противником. В первую мировую войну, сражаясь в воздухе, Крутень сбил более пятнадцати неприятельских самолетов. По тем временам это было блестяще.

Как хотелось Валерию быть похожим на этих героев!

* * *

Валерий Чкалов понимал, что для поисков новых авиационных возможностей ему необходимо предварительно усвоить уже достигнутое другими летчиками.

Он подолгу тренировался в полете. И к концу пребывания в Московской школе каждый рисунок,

сделанный в небе его самолетом, восхищал инструктора мастерством исполнения и необыкновенным изяществом.

Свое летное образование Чкалов закончил в Высшей военно-авиационной школе воздушной стрельбы и бомбометания в Серпухове. Учился он непрерывно с 1921 по 1924 год, и школа в Серпухове была по счету четвертой его школой.

Тогда еще не существовало авиационных учебных заведений с широкой программой, охватывающей все стороны летного мастерства. Но уже была разработана стройная система подготовки летчиков, инженеров и техников для Воздушного Флота.

Истребительным и бомбардировочным авиационным частям нужны были летчики, владевшие искусством воздушной стрельбы, бомбометания и боя в воздухе. Для этой цели и была создана Высшая военно-авиационная школа. Ее начальник, Федор Алексеевич Астахов, ставший впоследствии маршалом авиации, был энергичным, преданным своему делу командиром. Вместе с коллективом школы он успешно выполнял задание партии и правительства: готовил кадры для истребительных и бомбардировочных авиачастей, прививал летчикам, отобранным из разных авиационных школ, боевые навыки.

Федор Алексеевич подолгу беседовал с каждым вновь поступившим летчиком и, только основательно изучив все положительные и отрицательные стороны новичка, ознакомившись с его способностями и прежними успехами в учебе, решал, к какому инструктору его назначить.

Валерий Чкалов при первой же встрече заинтересовал начальника школы. Даже среди исключительно здоровых и хорошо физически развитых военных летчиков выделялась коренастая, сильная фигура молодого волжанина. Привлекало внимание и

его лицо, волевое, одухотворенное. После первых бесед командир убедился, что внешность Чкалова вполне соответствует его характеру, твердому и решительному.

«Талантливый летчик», – подумал начальник школы и направил Чкалова к лучшему инструктору, Михаилу Михайловичу Громову.

Под наблюдением инструктора Валерий стал изучать искусство воздушного боя по методам, созданным коллективом школы. Усвоив теорию, каждый летчик начинал отрабатывать отдельные элементы воздушного боя. Когда он достигал в этом деле известного совершенства, инструктор разрешал ему участвовать в свободном воздушном бою с самолетом «противника». Результаты боевых атак фиксировались фотокинопулеметом. Фотоснимки расшифровывались иногда непосредственно на аэродроме, и тут же инструкторы подводили итоги «боя», объясняли ошибки.

Стреляли с самолета по плавающим в воде мишеням. Всплески воды указывали, куда попала пуля.

В бомбометании практиковались предварительно по приборам и, только усвоив определенные навыки, бомбили цели на полигоне.

Чкалов старательно изучал искусство воздушного боя.

Во время полетов он уже не «держался за горизонт», а управлял машиной автоматически, все внимание отдавая противнику. Бой вел с таким увлечением, что временами забывал о стремительно несущейся навстречу земле. Его спасали только природный талант и летное мастерство. Однажды он вывел машину из боя над самым лесом, над макушками деревьев.

Учебный комитет школы на своих заседаниях систематически разбирал те полеты, во время которых

нарушалась инструкция. Не раз приходилось Чкалову присутствовать на этих разборах. Руководство школы, отдавая дань искусству Валерия Чкалова, старалось «охладить пыл» темпераментного летчика, требовало от него спокойствия, выдержки и строгого соблюдения всех правил.

Ф. А. Астахов вспоминает, что иногда проявленное Чкаловым новаторство в технике пилотирования создавало у инструкторов и руководителей впечатление недисциплинированности. Хотя Чкалов и был прав в своих творческих поисках, но формально он нарушал правила летной службы.

Бывало и так: горячая натура Чкалова подводила его, и он не только по форме, но и по существу выходил из рамок дозволенного. Партийная организация, командование школы убеждали молодого пилота не нарушать порядка и даже изредка применяли к нему дисциплинарные меры воздействия.

Чкалов принимал наказание как должное. Он и сам предупреждал товарищей:

– Нам надо сначала учиться и учиться, а пока берегите свою жизнь и машину!

Эти слова походили на поучение, но товарищи не обижались. Хотя Валерий был самым молодым в школе, летчики относились к нему с уважением. Мастерство Чкалова восхищало их. При обсуждении авиационных событий товарищи прислушивались к его мнению.

Нравилось им также, что, несмотря на страстное увлечение авиацией, Валерий не был узким профессионалом, – он интересовался и многим другим, не имеющим отношения к авиации. То летчики видели Чкалова погруженным в книгу натуралиста Брема, то через несколько дней заставляли его читающим историю античной культуры.

– К чему это тебе? – показывая на книгу, насмешливо спросил Валерия один из курсантов. –

Летать, что ли, помогает?

– Помогает, – серьезно ответил Чкалов.

* * *

Особая краснознаменная истребительная эскадрилья Военно-Воздушных Сил находилась в Ленинграде. Возглавлял ее опытный боевой летчик Иван Панфилович Антошин. В эскадрилье большинство пилотов обладало значительным авиационным стажем и горячо любило свое дело.

Двадцатилетний Чкалов явился в особую истребительную эскадрилью после окончания школы в Серпухове. С первых же дней он стал внимательно следить за полетами старших, более опытных товарищей, стараясь позаимствовать у них все, чего еще не хватало ему, молодому летчику. По целым суткам он не уходил с аэродрома. Механик говорил, что Чкалов способен проводить в самолете дни и ночи.

Сначала Валерию предоставили для полетов «Ньюпор-24-бис». У этой машины остался лишь французский номер. Все остальное – крылья, фюзеляж, стойка, приборы – было собрано с разных самолетов на заводе «Дукс». «Ньюпор» служил только для тренировки и полетов по кругу. Было запрещено совершать на нем фигуры высшего пилотажа.

Тренировка в обычных условиях не удовлетворяла Валерия. Он летал не только утром и вечером, но и в полдень, когда воздух особенно неспокоен. Его спрашивали, зачем он это делает.

– А как же иначе? – с искренним удивлением говорил Чкалов. – Боевой летчик должен уметь водить самолет в любое время и в любую погоду.

Осень 1924 года была неблагоприятной для полетов. Шли дожди, тяжелые облака плыли над

аэродромом. С трудом дождавшись ясного дня, Чкалов поднялся в воздух, набрал высоту и начал делать фигуры высшего пилотажа, да еще с таким увлечением, что стоявшие на земле пилоты опасались, как бы старый самолет не развалился на части.

Благополучно посадив машину, Валерий вылез из кабины. Радостная улыбка играла на его лице. Там, в воздухе, он не только испытал огромное наслаждение, но и еще раз почувствовал свою силу, умение командовать самолетом, подчинять его своей воле.

По-другому расценил этот полет командир эскадрильи: летчик Чкалов нарушил приказ.

Валерий относился к командиру с искренним уважением. Ему стало стыдно. Он понял, что поступил неправильно, поддавшись увлечению, не думая о последствиях, и со свойственной ему прямоотой заявил:

– Товарищ командир, я знаю, что не выполнил вашего распоряжения и должен понести наказание. – Но тут же добавил: – Не мог выдержать! Подумайте, не был в воздухе более месяца.

Чкалов в первый раз нарушил дисциплину, и командир ограничился тем, что посадил непослушного летчика на пять суток на гауптвахту, а когда тот отбыл наказание, дал ему более совершенный самолет – «Фоккер-д-7».

Валерий чувствовал себя счастливым. Теперь у него был самолет сравнительно устойчивый и крепкий. Ему хотелось летать возможно чаще, отделять рисунки воздушных фигур, изучать возможности своей машины. Но ему не повезло, – командир звена и сам мало летал и еще реже пускал в полет своего младшего летчика.

Валерий решил обратиться прямо к командиру эскадрильи – просить о переводе в третий отряд. Несмотря на недавно полученное взыскание, Валерий был уверен, что найдет поддержку у строгого, но справедливого Антошина.

В выходной день Валерий пришел со своей просьбой на дом к командиру эскадрильи. Тот согласился охотно. Командир третьего отряда Павлушев и командир звена Леонтьев были лучшими летчиками эскадрильи; у них юный пилот мог многому научиться.

Чувствуя благожелательное отношение к себе командира эскадрильи, Валерий разоткровенничался – признался, что ему хотелось бы полетать на «Фоккер-д-7» вверх колесами.

– Во Франции уже были такие полеты, – добавил он.

Антошин мысленно отметил и то, что молодой летчик читает авиационные журналы, и то, что он не желает уступать иностранным пилотам в мастерстве самолетовождения. Однако, как командир, Антошин обязан был беречь людей и материальную часть. «Фоккер-д-7» хотя и считался крепкой машиной, но не обладал значительным запасом мощности. И командир эскадрильи не разрешил проделать опасный, по его мнению, летный эксперимент.

Между тем Валерий уже изучил детально «Фоккер-д-7» и был уверен, что машина выдержит полет вверх колесами. С каждым новым тренировочным полетом ему все сильнее и сильнее хотелось проверить и себя и самолет. Он начал уговаривать своего непосредственного начальника Павлушева и был так красноречив, так удачно сослался на Нестерова, что командир отряда, сам увлекавшийся поисками нового, рискнул пойти навстречу молодому летчику – дал ему неофициальное согласие на смелый полет.

Воздушный эксперимент был проведен в отсутствие И. П. Антошина и окончился удачно. Павлушев похвалил Валерия. Но командир эскадрильи узнал о происшедшем и вызвал Чкалова. На требование объяснить, почему нарушен приказ, Валерий ответил, что полет вверх колесами был вынужденным: самолет

завис на верхней точке мертвой петли и, вместо того чтобы свалиться на крыло, стал планировать на спине.

Антошин сам не раз зависал в петле, но всегда в таком случае самолет немедленно сваливался на крыло.

– Вечером полечу, посмотрю, как это получается, – спокойно сказал он Валерию.

Весь день Чкалов мучился в поисках выхода. Он стыдился обмана. А тут еще командир будет безуспешно пытаться повторить такой полет, какого никогда и не было!

Продумав все, Валерий пришел к командиру эскадрильи и заявил:

– Ругайте меня, наказывайте, но я признаюсь, что летал вверх колесами намеренно. По всем расчетам, мой самолет должен летать и вверх колесами. Он действительно летает неплохо, но все же сваливается на крыло.

О разрешении, полученном от командира отряда Павлушева, летчик не упомянул.

За нарушение дисциплины Чкалов был на два дня отстранен от полетов. Для него это было очень тяжелым наказанием, – он дорожил каждой минутой, проведенной в воздухе.

* * *

Летчики Ленинградской истребительной эскадрильи были прекрасными стрелками. Валерий Чкалов считался в Серпухове лучшим бойцом школы воздушной стрельбы и бомбометания, но здесь, в эскадрилье, он сильно отставал от старших товарищей.

Воздушной стрельбой летчики занимались во время пребывания в лагерях. Они стреляли по летающим мишеням – по выкрашенным в черный цвет шарам-пилотам. Шар запускался на высоту 700—800 метров, а

летчик должен был отыскать в воздухе черную точку и расстрелять ее из пулемета.

Чкалов сбил только один шар, и то после четвертой атаки, в то время как Павлушев сбил три шара с первых же атак.

Валерий, прямой и решительный, снова пошел к командиру эскадрильи.

– Не удастся мне стрельба по шарам, – сказал он.

Командир внимательно расспросил летчика, как он подходит к мишени, как прицеливается, с какой дистанции открывает огонь и какими очередями. Чкалов с увлечением, подробно отвечал на все вопросы.

Стало ясно, что основным виновником чкаловских неудач является оптический прицел «Альдис». У этого оптического прицела малое поле видимости. Шар – мишень небольшая; если ее и удастся поймать, она опять быстро теряется. Для меткой стрельбы с прицелом «Альдис» необходима практика, а у Валерия она была совсем незначительной.

Командир посоветовал летчику сначала потренироваться в стрельбе по неподвижным мишеням, причем непременно заменить «Альдис» обыкновенным кольцевым прицелом с большим полем обзора.

На другой день командир эскадрильи сам проверил правильность пристрелки с кольцевым прибором на машине Чкалова и дал ему задание вылететь для стрельбы по наземным целям. Веселый, довольный вернулся Валерий из полета. Все шло хорошо. Антошин похвалил его.

Самолюбивое упорство молодого пилота нравилось командиру эскадрильи, и он предложил Чкалову провести в день отдыха внеочередную стрельбу на полигоне по летающим мишеням, причем вызвался сам выпускать шары.

Гордый вниманием командира, Чкалов старался изо всех сил. Первый шар-пилот он сбил со второй атаки,

второй – с первой атаки.

Когда был выпущен последний, третий шар и летчик бросился атаковать его, неожиданно отказал пулемет. Чкалов продолжал атаку из другого пулемета, но момент был упущен, шар уходил все выше и выше. Увидав, что в работающем пулемете кончились патроны, а шар ушел на высоту примерно 1500 метров, Валерий догнал его и таранил пропеллером.

Командир, наблюдавший за боем с полигона, спросил летчика, зачем он разбил шар винтом.

Тот ответил:

– Если у меня не будут стрелять пулеметы, я так поступлю с теми вражескими самолетами, которые попытаются ворваться в наше небо.

Антошину пришлось по душе решительность молодого пилота, хотя сбивать шар и запрещалось.

Тренировка очень помогла Чкалову. На другой день во время очередного упражнения в стрельбе он сбил два шара с первых атак. Непосредственный и экспансивный Валерий горячо благодарил И. П. Антошина и в пылу увлечения назвал его «батей». С тех пор в неслужебное время он часто называл так своего командира. Он слушался «бати», как родного отца, и, как отца, огорчал его неожиданными нарушениями дисциплины.

За короткое время Чкалов сделал большие успехи в воздушной стрельбе, но настойчиво продолжал тренироваться. Однажды рано утром, во время прогулки в роще Антошин заметил сидевшего в кустарнике Чкалова. Летчик возился с каким-то прибором. Подойдя ближе, командир рассмотрел примитивную треногу, на которой находилось скорее что-то вроде полена, чем модель пулемета. На полене были укреплены два прицела – кольцевой и «Альдис». Валерий в одних трусах старательно наводил прицел на летающие самолеты.

Он увлекся своим делом и совсем не ожидал, что в такой ранний час кто-нибудь появится в роще. Антошин застиг его врасплох. Летчик объяснил, что с кольцевым прицелом он стреляет хорошо, а с «Альдисом» неважно, поэтому и решил воспользоваться летающими самолетами – тренировался в наводке «пулемета» по движущимся мишеням. Одновременно он изучал на практике разницу в оптическом и кольцевом прицелах.

Через две недели Чкалов при любом положении самолета стрелял по шарам-пилотам лучше всех других летчиков эскадрильи. Превзошел он и своего главного «конкурента» – Павлушева, сбив с оптическим прицелом три шара в первых же атаках. С таким же увлечением шел Валерий в воздушный бой с условным противником.

И. П. Антошин вспоминает:

«...Вскоре мы начали проходить практику воздушного боя. Через некоторое время Валерий пришел ко мне и сказал:

– Батя, я хочу, чтобы вы проверили меня в воздушном бою, хочу с вами «подрататься в воздухе»!

Это было неожиданно, ибо до сих пор мне, командиру, никто из летного состава не предлагал таких вещей. Я согласился.

Утром на аэродроме, когда наши самолеты были подготовлены, я дал ему задание: высота 2500 метров, зона, кажется, Дудергофское озеро (точно не помню), первым нападает он. Дистанция сближения не менее 50 метров. Дав указание, я взлетел, набрал высоту 2500 метров и стал ожидать «противника» на условленном месте. Видимость была скверная: утренняя дымка еще не успела разойтись, а солнце красным шаром выплывало из-за горизонта. Через некоторое время я заметил на горизонте, на той же примерно высоте, Валерия. Он продолжал набирать высоту, идя по направлению к солнцу. Я угадал его маневр: он решил набрать большую высоту и со стороны солнца напасть

на меня сверху. Кружась, я наблюдал за ним. Он действительно ринулся на меня со стороны солнца, переводя самолет в пике. Я немедленно перешел в крутой вираж. Он тоже встал в вираж. Я сделал неожиданно реверсман и скоро очутился у него в хвосте. Трудно припомнить все эволюции, которые мы в этом «бою» применяли. Помню, что в качестве недостатка Валерия я отметил несколько запаздывавшую реакцию на действия «противника». Кроме того, он слишком близко подходил к моему самолету, не соблюдая указанной мною дистанции. Самолетом он владел исключительно хорошо, особенно для молодого, по существу «птенца»-летчика.

Возвратились мы на аэродром, и я объяснил ему ошибки, недостатки, но и похвалил его, ибо, повторяю, он владел самолетом отлично».

* * *

– Хороший летчик должен летать и в плохих условиях. А я хочу быть хорошим летчиком или не буду летать совсем. Лучше быть хорошим шофером, чем плохим летчиком, – горячо говорил Валерий.

И это были не только слова. Совершенствуя свое мастерство, он не жалел ни времени, ни сил. Зато выходил победителем из трудных, казалось бы, безвыходных положений. Показателен такой факт.

В осенних маневрах Балтийского флота принимала участие и Ленинградская истребительная эскадрилья. Она действовала на стороне «красных», обслуживала морские силы. На третий день условных боев разведка «красных» обнаружила «противника» и готовящийся десант. Следовало немедленно передать донесение флагману эскадры «красных» – линкору «Марат», но радиосвязь оборвалась. Командир эскадрильи получил

приказ послать донесение самолетом. Погода была совсем не летная: низкие темные облака и густая сетка дождя. В море разыгрался сильный шторм. Опасность полета увеличивало еще и то, что все самолеты эскадрильи были сухопутные.

Найти флагмана в открытом море, когда видимость по горизонту слабая и над водой стелется туман, было задачей крайне трудной. Командир эскадрильи сделал все от него зависящее: он послал сразу и Чкалова и другого смелого летчика – Леонтьева. Павлушев был назначен в резерв.

Чкалов и Леонтьев одновременно поднялись в воздух и ушли на поиски. Погода совсем испортилась. Ветер грозно гудел и рвал свинцовые облака. Шел проливной дождь. Сильно волнуясь, Антошин ожидал летчиков на аэродроме. Несмотря на резиновый плащ и высокие сапоги, он весь промок.

Через два часа вернулся Леонтьев. В баках его самолета остались только капли горючего; сам он был измучен бесплодными поисками и тяжелым, смертельно-опасным полетом.

У обоих летчиков запас горючего был одинаковый, и командир эскадрильи с тоскою думал: «Неужели Чкалов разбился?»

Сумерки уже плотно легли на аэродром, когда совсем подавленного Антошина вызвали к телефону. Он шел уверенный, что его ждет сообщение о катастрофе. Вдруг он услышал в трубке голос Чкалова. Летчик докладывал, что задание выполнено, – вымпел на «Марат» сброшен.

– Откуда же ты взял бензин?! – крикнул восхищенный командир эскадрильи.

– Решил искать флагмана до тех пор, пока у меня в баках останется бензина ровно столько, чтобы добраться до берега. Не мог же я вернуться, не выполнив задания! – убежденно заявил Валерий.

На другой день узнали, что из-за отсутствия видимости в море Чкалов долго разыскивал линкор «Марат». Он летал на высоте 20—30 метров и читал надписи на бортах всех кораблей. Обнаружив флагмана и сбросив на его палубу вымпел, летчик с трудом, на последних каплях бензина дотянул до суши и благополучно посадил машину в нескольких километрах от Ораниенбаума (ныне город Ломоносов).

На самолете не оказалось ни одной царапины. Валерий гордился этим, – он очень бережно относился к имуществу эскадрильи.

Теперь командир эскадрильи окончательно убедился, что Валерий Чкалов – летчик высокого класса.

В тот же вечер он писал в донесении, что Чкалов в этом полете проявил все наилучшие качества боевого летчика: силу воли, настойчивость, сознание ответственности за порученное дело, умение ориентироваться в любой обстановке, отличное знание материальной части и способность взять от самолета все, что только он может дать.

Глава пятая. Нехоженными путями



И В Сталин, Л. М. Каганович и Г. К. Орджоникидзе встречают на Щелковском аэродроме экипаж «NO-25», возвратившийся после перелета Москва – остров Удд (10 августа 1936 г.).

1925 год отмечен в истории советской авиации знаменательными событиями. В этом году состоялись первый выпуск слушателей Академии Воздушного Флота имени Н. Е. Жуковского, первый испытательный полет с авиационным мотором, построенным на ленинградском заводе, дальний перелет по маршруту Москва – Улан-Батор – Пекин.

Перелет этот называли тогда великим. Советские летчики летели над обширными пространствами, разнообразными по своим географическим и

климатическим условиям. Все шесть летчиков великолепно выдержали строгий экзамен, а вместе с ними выдержали испытание также почтовые и пассажирские самолеты советской конструкции.

На самолетах «Р-1» пилоты М. М. Громов и М. А. Волковоинов дополнительно перелетели из Пекина в Токио. За три дня они покрыли расстояние почти в 2800 километров и фактически поставили авиационный рекорд высокого международного класса. Этот рекорд не был зарегистрирован только потому, что Советский Союз тогда еще не входил в Международную Авиационную Федерацию (ФАИ).

Все советские летчики восхищались бурным ростом отечественной авиации, успехами своих товарищей. Чкалова волновало, что сам он еще не работает в полную меру своих сил и способностей. Строгий устав истребительной авиации не допускал воздушных экспериментов; летчики должны были ограничиваться узаконенными фигурами высшего пилотажа. С этим Валерию трудно было примириться. «Кому нужен летчик-истребитель, который не умеет драться по-настоящему?» – думал он и жадно расспрашивал И. П. Антошина о воздушных боях в гражданскую войну. Ему надо было знать все: какие применялись эволюции, когда противник имел превосходство в горизонтальной скорости, и что нужно делать, если твой самолет уступает самолету противника в маневренном отношении?

Валерий убежденно говорил:

– Враг может к земле прижать. Тогда как? Если я не научусь делать фигуры на малой высоте, враг меня уничтожит. А я не хочу погибнуть. Я хочу побеждать!

Командир эскадрильи успел полюбить Чкалова, оценить его природную одаренность. И в душе он был согласен с ним. Но воздушные эксперименты вызвали бы подражание, которое могло кончиться аварией.

Виртуозное мастерство Чкалова было не по плечу многим летчикам.

Командиру оставалось одно: дружески уговаривать своего питомца, а если тот все же нарушал дисциплину – взыскивать с него.

Пять суток гауптвахты за фигурный пилотаж на старом «Ньюпоре» только открыли список взысканий.

Требовательный командир не прощал нарушений устава, но в то же время он понимал стремление талантливого пилота к новаторству, страстную его любовь к авиации. Чкалов чувствовал моральную поддержку командира эскадрильи даже в тех случаях, когда тот давал ему очередной нагоняй или отправлял на гауптвахту.

Каждый полет Чкалова, выходявший из обычных рамок, вызывал у командира серьезный интерес. Он старался вникнуть в причины нарушения устава. Так поступил он и после полета под аркой Троицкого моста в Ленинграде. Этот исключительный воздушный эксперимент не был случайным, он имел свою историю.

Ленинградская истребительная эскадрилья славилась учебно-боевой подготовкой. Ее летчики безукоризненно выполняли сложные фигуры высшего пилотажа. Единственно, что им плохо удавалось, – это правильно рассчитывать скорость и угол планирования при посадке самолета с выключенным мотором на точность.

С таким важным пробелом в боевой подготовке не хотели мириться ни командир, ни летчики. Для тренировки командир приказал поставить на аэродроме легкие ворота из тонких шестов. Взамен верхней перекладины висела полоса марли. Высота этих ворот равнялась десяти, а ширина – двадцати метрам. Планирующий на аэродром самолет должен был пройти в ворота, не задев марли.

Теперь могут показаться чересчур примитивными и даже смешными и самодельные ворота на военном аэродроме и марля, но по тем временам это никого не удивляло, а, напротив, говорило о находчивости и сметке людей эскадрильи, о горячем их желании сделать все для повышения своего летного мастерства. Чкалову очень нравилось это упражнение. Он проделывал его много раз и всегда с успехом.

Тренировочный полет через ворота навел Чкалова на мысль о чрезвычайной важности искусства точного маневра для будущих воздушных боев. Чтобы проверить себя, он и решил пролететь под аркой Троицкого моста. Малейшая ошибка в управлении машиной грозила здесь гибелью.

На этот полет Чкалов решился не сразу. Летая в районе Троицкого моста, он снижался над Невой так, что колеса его самолета почти касались воды. Не раз ходил он по Троицкому мосту и, делая вид, что гуляет, время от времени заглядывал через перила вниз. Опытный, зоркий глаз летчика отмечал и ширину пролета и высоту над водою. Чкалов улыбался удовлетворенный. Ворота на аэродроме были еще уже. «Пролечу!» – уверенно думал он.

День для полета был выбран ясный, безветренный. Река отражала голубое небо и темные контуры моста. В последний раз Валерий проверил свои расчеты: машину надо было провести точно посередине пролета под аркой, не задев ни устоев, ни ферм, ни воды.

...Оглушающее эхо от грохота мотора обрушилось на летчика в ту долю секунды, когда он промчался в теснине между устоев моста.

Полет под мостом был совершен среди бела дня, в многолюдном районе большого города, на глазах у сотен зрителей. Естественно, что молва о нем распространилась быстро. Особенно бурно обсуждалось это событие в Ленинградской истребительной

эскадрилье. Большинство летчиков восхищалось блистательным авиационным мастерством Чкалова. Но нашлись и такие, что расценили этот полет как бессмысленное трюкачество. Валерий принимал поздравления и одновременно отшучивался от нападок.

- Чего вы от меня хотите? - говорил он. - Французский летчик за большие деньги взялся пролететь под Эйфелевой башней. Полетел и разбился. А я под мост даром слетал.

- Вовсе не даром, Валерий, - дружелюбно-иронически заметил один из летчиков. - Ты еще получишь за этот полет... суток пятнадцать гауптвахты.

На этот раз, однако, командование части ограничилось тем, что вынесло Чкалову за неуставные действия строгое предупреждение.

И. П. Антошина в то время не было. Вернувшись в Ленинград, он вызвал Чкалова и долго беседовал с ним. Валерий был еще молод, недостаточно опытен и не все, что чувствовал, умел передать собеседнику. Но Антошин понял и оценил по заслугам искреннее стремление Чкалова доказать, как далеко может шагнуть мастерство пилота, соединенное с мужеством и волей советского человека.

«Этот полет, - пишет И. П. Антошин в своих воспоминаниях, - отнюдь не был воздушным лихачеством, как кое-кто называл смелые полеты Чкалова, - здесь был трезвый, уверенный расчет...»

Такая оценка не помешала Антошину побранить Чкалова за слишком большой риск. Положение командира эскадрильи обязывало его осторожно относиться ко всему, что выходило за рамки дозволенного уставом.

Особая Ленинградская истребительная эскадрилья вела свою историю от 11-го авиационного отряда, которым в последний год своей жизни командовал знаменитый Нестеров.

Как-то раз, доказывая Антошину вредность чрезмерных ограничений в высшем пилотаже, Валерий для большей убедительности сослался на Нестерова.

– Его тоже на гауптвахту хотели посадить за то, что летал не по уставу, – упрямо напомнил он.

– Так ведь это же было до революции, и это был Петр Николаевич Нестеров! – возразил Антошин. – Его приоритет признал даже известный французский летчик Пегу, которого во всех газетах мира, в том числе и русских, называли тогда «творцом мертвой петли».

А Пегу сделал на самолете только французскую букву S, и то позже Нестерова.

– Про Пегу я знаю, – сказал Валерий. – Читал, как он провозгласил тост за талантливых русских летчиков и поздравил Нестерова с его первой в мире мертвой петлей. Что ж, видимо, порядочный человек был этот французский летчик, не захотел чужих лавров. Но все-таки далеко ему до нашего Нестерова! Пегу ездил по белу свету, торговал авиационным мастерством. А Нестеров отказался от полетов в Европе, как его ни заманивали иностранные предприниматели, каких золотых гор ни сулили.

– Да, великий патриот был Нестеров, – задумчиво проговорил Антошин. – Он и погиб со славой. Первым в мире таранил врага...

После минутного молчания Валерий заявил с горячностью:

– Не подумайте, что я равняю себя с Нестеровым. Но, поверьте мне, в авиации я пустым местом не буду. Добьюсь своего!

Разговоры между командиром эскадрильи И. П. Антошиным и пилотом Валерием Чкаловым

возникали нередко. Темой обычно служила авиация – ее прошлое, настоящее и будущее, а предметом спора – полетные нормы и правила воздушного боя.

– Без риска не бывает достижений, – настаивал Чкалов.

Однажды во время такого спора командир пошутил:

– Молод ты еще! Посмотреть бы на тебя, когда ты семьей обзаведешься. Наверно, не захочешь рисковать.

– Никто и ничто никогда не помешает моим полетам! – страстно ответил Чкалов.

* * *

Чкалов любил мир чисел и строгих формул. Мир, где сначала все кажется сложным и запутанным, а после решения задачи становится логичным, ясным. Объяснял он отрывисто, коротко, но всегда понятно и четко.

В детстве Валерий охотно помогал своим товарищам-школьникам решать арифметические задачи. А когда был в летной школе, часто занимался с курсантами, отстававшими по математике.

В эскадрилье Чкалов нашел пытливых и внимательных учеников. В свободные часы он занимался с красноармейцами своим любимым предметом. В общеобразовательных кружках преподавали не только летчики, но и учащиеся Педагогического института имени Герцена. Институт шефствовал над истребительной эскадрилей.

Молоденькие веселые студентки уже одним своим присутствием вносили оживление в размеренную жизнь военной части. Летчики под разными предлогами заглядывали в клуб, где происходили занятия кружков. Но девушки держались обособленно и после занятий, торопливо уложив книги и тетради, спешили к трамвайной остановке.

Валерий с интересом приглядывался к тому, как ведут себя студентки в роли учительниц. Вскоре он сосредоточил все свое внимание на одной из них. Ему понравилась невысокая, гибкая девушка, со спокойными и в то же время решительными, быстрыми движениями. Внешность у нее была привлекательная: большие серые с синим отливом глаза, светлые пушистые волосы, нежный и здоровый цвет лица. Валерий успел подметить ее манеру смотреть собеседнику прямо в глаза и говорить убедительно просто. Ему почему-то стало досадно, что смотрит она не на него и говорит не с ним. Но подойти к ней он не решался.

Он узнал, что девушку зовут Ольгой, что Ольга Орехова учится на литературном факультете, и стал ждать счастливого случая.

Этот случай скоро представился. В клубе Педагогического института имени Герцена встречали новый, 1925 год. Шефы пригласили летчиков-истребителей на вечер с концертом и танцами. В концерте участвовали студенты.

Чкалов сидел в зале и нетерпеливо искал глазами ту, из-за которой он сегодня отказался от веселой товарищеской компании. Ольги не было, и Валерий начал волноваться.

После третьего звонка он почувствовал глубокое разочарование и подумал: «Не уйти ли?» Сидеть одному в новогоднюю ночь было обидно. Присоединиться, потерпев неудачу, к товарищам не позволяло самолюбие. Валерий решил остаться.

Он любил музыку, но на этот раз даже хорошее исполнение не доставляло ему удовольствия.

Ольга появилась на сцене после того, как он окончательно потерял надежду увидеть ее. Взволнованный, счастливый, он жадно слушал пение Ольги. Мысль, что он для нее только лишь «незнакомый

летчик», показалась Валерию нестерпимой. Повинуясь внутреннему порыву, он встал и пошел за кулисы.

В ярко освещенный зал Валерий Чкалов вернулся вместе с Ольгой. В тот вечер они не расставались. Навсегда запомнились им праздничные огни и музыка новогодней ночи.

Удивительно быстро нашелся у них общий язык. Чкалов рассказывал Ольге о своих радостях и тревогах, удачах и разочарованиях. Ольга не разбиралась в технике, а тем более в авиационной. Но Валерий так красочно и с таким чувством рассказывал ей о своих летных делах, о своих замыслах, что она слушала с большим интересом и сочувствием.

Это было начало большой дружбы и настоящей любви.

* * *

Знакомство с Ольгой Ореховой пробудило в Чкалове новую энергию, и он с еще большей настойчивостью продолжал свои творческие поиски. Изучив до мельчайших деталей свой самолет, Валерий испытывал его в самых необычайных положениях. Мастерство и железное здоровье давали ему возможность резко выходить из пикирования и набирать высоту в перевернутом полете. В такие минуты его сильно прижимало к сидению или, наоборот, толкало вон из кабины.

Подобной фигуры не было не только в учебной программе истребительной эскадрильи, – ее не существовало и в арсенале высшего пилотажа. Чкалов первым доказал на практике возможность подобных эволюций и для машины и для пилота. Тренируясь в учебные часы, он ставил свой самолет в небывалые положения, а потом обосновывал эти положения

теоретически. Так рождались новые фигуры высшего пилотажа.

Летчики восторженно встречали каждое достижение Чкалова. Но тогда чкаловекие фигуры высшего пилотажа еще входили в рубрику «неуставных полетов».

Попрежнему с отеческой строгостью и порой с излишней осторожностью относился к воздушным опытам Чкалова командир эскадрильи И. П. Антошин. Но нетерпим он бывал только в тех случаях, когда риск не оправдывался необходимостью, а сам полет не представлял ценности для боевой подготовки.

До глубины души возмутился командир эскадрильи, узнав, что Чкалов почти два часа подряд делал мертвые петли.

– К чему такой трюк? – гневно спрашивал он. – В каком это воздушном бою придется так петлять?!

Его возмущение только усилилось, когда виновник чистосердечно признался:

– Товарищ командир! Это полет на пари. Пospорил с летчиком Козыревым, что сделаю подряд пятьдесят мертвых петель. А потом вошел во вкус и сделал больше.

С Ольгой был особый разговор. Валерий уже привык делиться с ней своими сокровенными мыслями. И в этот раз, отсидев несколько суток на гауптвахте, он явился к Ольге с повинной головой. Девушка узнала и насчет пари с товарищем и о том, в чем он не покался Антошину, – о желании Валерия показать свое мастерство гостившей в Ленинграде сестре Анне.

Валерий не щадил себя. Он признался, что иногда его тянет в полет ради полета. Но он старается не поддаваться соблазну. Несколько десятков мертвых петель – самое большое его прегрешение. Наказали его справедливо. Но почему ему запрещают совершенствовать тактику воздушного боя?

И Валерий повторял Ольге то, что постоянно твердил командиру:

– В воздушном бою летчику приходится прижиматься к самой земле и делать фигуры. Если не научишься этому в мирное время, на войне враг тебя убьет. А мы не хотим умирать, мы хотим побеждать!

* * *

Более года прошло с тех пор, как Чкалов познакомился с Ольгой Ореховой. Обычно резкий и даже грубоватый в проявлении чувств, он относился к своей невесте с бережной, хотя не совсем умелой нежностью. Был такой случай: в цветочном магазине он купил для Ольги большой красивый букет. Итти с ним по улице Валерию показалось неудобным, и он старательно прятал букет под шинелью. А когда вынул, – на поломанных стеблях вместо пышных и свежих цветов болтались только жалкие, помятые их остатки.

– Если б ты только видела, Лёлик, какие они были чудесные! – растерянно повторял он смеющейся девушке.

Хотя Валерий и не умел обращаться с цветами, он их все-таки очень и очень любил.

Помимо своей родной авиации, он любил также поэзию, живопись, музыку.

Он подолгу не отпускал Ольгу от пианино. Она играла все, что приходило ей в голову: «Лунную сонату» Бетховена, романсы Глинки и Чайковского. А Валерий сидел прямо и неподвижно, сильный, плечистый, с литыми мускулами, проступавшими через тонкую гимнастерку. Голова его была откинута назад. Резкие черты сглаживала задумчивость.

– Хорошо! – говорил он Ольге, когда она решительно закрывала крышку пианино. – Слушаю, и кажется мне, что каждая клеточка моего тела поет.

И все же, о чем бы они ни беседовали – о музыке, о новых книгах, о спектакле, который видели накануне, – разговор в конце концов сводился к авиации. Авиационные перспективы были увлекательны, и Валерий говорил о них страстно.

Однажды он ворвался в квартиру Ореховых.

– Ты только послушай, Лёлик! – крикнул он, даже забыв поздороваться. – Климент Ефремович Ворошилов заявил, что за последние шесть лет Советский Союз умножил количество самолетов в четыре раза. Значит, скоро мы будем летать только на своих, отечественных машинах!

Ольга заставила Валерия снять шинель и пройти в комнату. Однако он не успокоился до тех пор, пока не прочел торжественно вслух выдержку из речи К. Е. Ворошилова, произнесенной им 23 февраля 1926 года, в День Красной Армии:

«Наши летуны, наши академики-специалисты, весь летный состав достигли таких пределов своей специализации и подготовки, что мы сейчас смело взираем будущему в глаза...»

– «Смело взираем будущему в глаза». Чувствуешь, Лёлик? – Валерий крепко сжал руки девушки. – Теперь я добьюсь своего!

И он добивался. Ходил на бреющем полете у самой земли, проделывал на малой высоте фигуры высшего пилотажа, стрелял без промаха при самых невероятных положениях: и вниз головой и на боку.

Созданные им новые фигуры – замедленная «бочка», выход из пикирования и набор высоты в перевернутом

полете, восходящий штопор – поражали точностью и красотой рисунка.

Чкалов охотно делился своим опытом с другими летчиками.

Он готов был сделать все для усиления могущества советской воздушной армии. Так в Ленинградской истребительной эскадрилье зародилась чкаловская школа советского летного искусства.

* * *

15 апреля 1926 года в деревне Сализи, недалеко от Гатчины, опустился дирижабль «Норгэ». Летела на Северный полюс экспедиция норвежского полярного исследователя Руаля Амундсена.

Зарубежных гостей встретили советские воздухоплаватели. Дирижабль искусно ввели в помещение для стоянки воздушных шаров – эллинг, и он находился там в течение трех недель. За это время его внимательно осмотрели, проверили моторы, пополнили запасы горючего и водорода. Геофизическая лаборатория организовала для экспедиции метеорологическую службу.

5 мая Амундсен отправился в дальнейший путь на Шпицберген. Тысячи ленинградцев провожали глазами дирижабль, когда он, пролетев совсем низко мимо Исаакиевского собора, взял курс на север.

Среди зрителей был и Валерий Чкалов. Он успел побывать в Сализи и вернулся оттуда неразговорчивый, беспокойный.

– Уж не задумал ли ты, Валерий, слетать в Арктику? – подшучивали товарищи. – Мы ведь истребители. Нам на Северном полюсе делать нечего.

– Неверно, – возразил Чкалов. – Наша авиация – как песня раздольная, и петь ее надо полным голосом. Кто

знает, может, и я слетаю туда, где еще никто не бывал!

– Ты, друг, уже опоздал, – вмешался в разговор высокий белокурый летчик с бронзовым от загара, худощавым лицом и густыми светлыми бровями. Серые глаза летчика смотрели слегка насмешливо и вместе с тем мечтательно.

– То-есть как это опоздал? – нахмурился Валерий.

– Очень просто. Военный летчик капитан Иван Нагурский еще в 1914 году, когда искал экспедицию Седова, пять раз летал над Северным Ледовитым океаном. Первенство за ним. Он открыл историю полярной авиации.

– Ты, кажется, думаешь, будто я от тебя первого слышу про Нагурокого? – перебил Чкалов. – Знаю, какой это был замечательный полярный летчик и горжусь, что он русский.

Наступил обеденный час, и летчики поспешили в столовую. Остались только Валерий и загорелый блондин, увлеченные разговором.

– Ты помнишь, конечно, интервью Нагурского?^[3] – спросил Валерия его собеседник. – По-моему, он был не совсем прав. Хотя летчик он бесспорно талантливый и смелый. Живи Нагурский сейчас, он больших дел натворил бы. А в те времена ему даже со стосильным мотором, и с провизией на два месяца, и с тремя арктическими окладами бензина и масла все равно не добраться бы до полюса. А вот в рапорте своем он, между прочим, очень верно написал, что единственная возможность достигнуть Северного полюса – это обратиться к авиации.

– Правильно! – воскликнул Валерий. – Тем более это возможно сейчас, когда наша авиационная техника шагнула далеко вперед. Ты слышал о двенадцати полетах Бориса Чухновского? Как он разведывал льды в Карском и Баренцовом морях? Знакомый полярник

говорил мне, что Чухновский дал такую картину состояния льдов на громадных участках моря, какой не смогли бы дать экспедиции на десяти ледоколах. Вот что значит авиация! Теперь в Арктике самолеты большую научную работу ведут и новые воздушные трассы прокладывают. Все ближе и ближе к полюсу подбираются... А Бабушкин! Слыхал, конечно, как он на льдины в океане садится? Не каждый хороший летчик так на аэродром сядет.

- Видишь, Валерий, сколько уже в Заполярье знаменитых летчиков летает! Тебе там, пожалуй, делать нечего.

Это была явная шутка, но Чкалов ответил серьезно:

- Опять-таки ты неправ. В небе еще много нехоженных дорог, а на карте - белых пятен. И на мою долю хватит.

В тот день оба молодых летчика опоздали в столовую. Там уже скатерти со столов сняли, и если бы не официантка Анюта, втайне равнодушная к Валерию, остались бы наши спорщики без обеда.

* * *

Весной 1926 года в советских и иностранных газетах появились сообщения о готовящихся в Соединенных Штатах Америки воздушных полярных экспедициях. Вилькинс на двух самолетах, Берд на самолете или дирижабле, Огден и Уэдд на пяти «дугласах» намеревались искать в районе Северного полюса стратегический плацдарм для будущей войны.

Огден и Уэдд заявили в американской прессе о необходимости поторопиться с полетом в Арктику, «чтобы Советский Союз не опередил США».

Все эти сообщения горячо обсуждались в авиационных кругах.

– Мы ведем научную работу в Арктике, – говорили советские летчики, – американские же империалисты интересуются полярной областью в агрессивных целях.

Советским летчикам был чужд дух военной истерии и корысти, которым были проникнуты устремления иностранцев, пытавшихся завоевать Центральный полярный бассейн.

С гордостью думал Валерий о родной авиации, охраняющей вместе со всеми вооруженными силами страны мирный труд советского народа, его великие социальные завоевания.

«Надо крепить нашу авиационную мощь, совершенствовать технику воздушного боя!» – говорил себе Чкалов и упорно тренировался в стрельбе. Он давно стрелял без промаха по наземным и воздушным целям, но не упускал возможности поупражняться еще раз, набить, как говорится, себе руку в этом деле. Иногда Чкалову удавалось выпросить разрешение на полет в трудных метеорологических условиях. Чем сильнее был ветер, чем гуще облака, тем больше тянуло его в воздух.

Если удавалось вырвать свободный час, Чкалов проводил его вместе с Ольгой. Сидя в ее комнате, они толковали о литературных новинках, театральных премьерах, новостях искусства, обсуждали события в родной стране и за рубежом. Для них все было важно, все интересно.

Каким контрастом рядом с извещениями об агрессивных замыслах руководящих кругов империалистических стран, о забастовках рабочих, о бесправном положении и нищенской жизни трудящихся масс под гнетом капитала выглядели события в Советском Союзе! Советские люди под руководством Коммунистической партии создавали у себя в стране новую, счастливую жизнь, благоустраивали города,

воздвигали корпуса заводов и фабрик, изобретали замечательные машины, облегчающие труд человека.

Недалеко от Ленинграда выросла мощная по тем временам Волховская гидроэлектростанция – первенец электрификации страны. Валерий был там с экскурсией, когда гидростанция еще строилась. Его поразили размах стройки, порадовал энтузиазм рабочих, инженеров. И он еще живее чувствовал гордость за свою Родину, стремился служить ей всеми силами души и тела.

2 июня 1926 года Чкалов прочел в газетах следующее сообщение о круговом перелете по СССР:

«Авиахим СССР и Авиатрест в первых числах июня организуют большой круговой перелет по СССР с целью выявления качеств советского мотора в обстановке дальнего перелета. Маршрут перелета: Москва – Харьков – Севастополь – Ростов-на-Дону – Борисоглебск – Липецк – Гомель – Смоленск – Киев – Витебск – Ленинград – Москва, всего около шести тысяч километров».

Казалось, речь шла о будничных делах нашей авиации. Но Валерий понимал всю важность этого перелета, восхищался его масштабами. Сознание величия родной Советской страны вызывало у него стремление принять непосредственное участие в охране ее воздушных границ.

Глава шестая. Первое признание новатора



Герой Советского Союза В. П. Чкалов выступает в ЦАГИ на митинге, посвященном участникам перелета Москва – остров Удд (11 августа 1936 г.).

Большое, серьезное чувство связывало Чкалова с Ольгой Ореховой. Они поженились, и Валерий поселился в квартире отца Ольги, Эразма Логиновича. Чкалова приняли в семью с родственной теплотой. Такой же сердечный прием встретил Павел Григорьевич, когда приехал, чтобы познакомиться с женою сына. Он почувствовал себя, как дома. У машиниста Приморской железной дороги ленинградца Эразма Орехова был тот же простой и здоровый

семейный быт, что и в семье котельщика-волжанина Павла Чкалова.

Выбором Валерия старик Чкалов остался очень доволен. Ольга пришлась ему по душе, а с Эразмом Логиновичем он быстро сдружился. Они вместе путешествовали по Ленинграду и его окрестностям. Орехов показывал гостю достопримечательности – дворцы, музеи, театры, памятники, знаменитые петергофские фонтаны.

Валерий обрадовался приезду отца, но уделять ему много времени не мог: особую истребительную эскадрилью перевели за город, и летчики бывали в Ленинграде не чаще одного-двух раз в неделю. Зато Павел Григорьевич съездил к сыну в эскадрилью и увидел, как тот летает.

Вернулся он потрясенный, долго подыскивал слова для выражения обуревавших его чувств и, наконец, шумно вздохнув, произнес:

– Аверьян-то мой!.. Теперь и помирать не страшно...

– Теперь-то вам как раз жить надо, – наставительно сказал Эразм Логинович, пряча ласковую усмешку под большими пушистыми усами.

Уезжая, Павел Григорьевич усиленно приглашал сына и новых родственников к себе, в Василёво. Валерий охотно побывал бы в родных краях. Очень хотелось ему поскорее показать Ольге свои излюбленные с детства места, постоять вместе с ней на обрыве, посмотреть на красавицу Волгу, вспомнить себя совсем маленьким – крепким, задиристым парнишкой.

Но пока об этом можно было только мечтать. В эскадрилью поступали новые самолеты, их надо было осваивать. Валерий и сам не согласился бы уйти в такое время в отпуск.

Женитьба не отразилась на летной жизни Чкалова. Находясь в воздухе, он попрежнему экспериментировал. Открытия в авиации, собственный

вклад в авиацию – это была цель, к которой он стремился все упорней и уверенней. С Ольгой Чкалов договорился раз и навсегда: его воздушные опыты, его летные дела – особая область, в которую не разрешается вторгаться даже ей, самому дорогому другу. Она должна дать слово никогда не удерживать его от полетов.

Ольга Эразмовна серьезно отнеслась к этому договору и ни разу не нарушила его. Далось ей это нелегко. В своих воспоминаниях она пишет:

«За годы, прожитые вместе, я приобрела колоссальную выдержку. Хотя подчас больно сжималось сердце и по ночам сон бежал от меня, я никогда не сказала ни слова против его летных планов. Напротив, будучи безгранично уверена в нем, я загоралась его мечтой и идеями.

Валерий Павлович это очень ценил, был рад тому, что его в семье поддерживают. Отправляясь в ответственные полеты, он уходил из дома спокойным».

* * *

В 1927 году международная атмосфера особенно накалилась. Англия готовилась к воздушной войне в Китае – перебрасывала в район Шанхая боевые самолеты. Соединенные Штаты Америки концентрировали свои военно-морские силы в тихоокеанских водах, в районе Филиппин, но в то же время воздерживались от появления в китайских водах. Явно фальшивое поведение США расшифровала американская газета «Нью-Йорк ивнинг пост». Она писала: «Уверения Вашингтона, что США не действуют

совместно с Англией в Китае, являются лишь дипломатическим маневром».

Действительно, империалисты Англии и США выступали в Китае единым фронтом. И не только в Китае. Американских банкиров, так же как и английских консерваторов, сильно беспокоили быстрый рост народного хозяйства молодой Советской республики, наши гигантские новостройки – Днепрогэс, Сталинградский тракторный завод, московский завод «АМО» («ЗИС»), Туркестано-Сибирская железнодорожная магистраль и многое другое.

Еще больший страх в реакционных кругах Англии и США вызывал рост политического авторитета Советского Союза. На антиимпериалистическом конгрессе в Брюсселе, где присутствовало 135 делегатов от разных стран, многие делегаты заявляли: «СССР – маяк для угнетенных народов».

Вскоре английская реакционная печать открыто выступила против Советского Союза. От слов английские империалисты перешли к делу: на Советское общество по торговле с Англией «Аркос» был совершен провокационный налет. Вслед за этим английское правительство порвало дипломатические и торговые отношения с Советским Союзом. И тут же начались бандитские налеты на советские полпредства и торгпредства в Берлине, Шанхае, Пекине, Тяньцзине. В Варшаве был убит советский посол П. Л. Войков. Чаше стали повторяться вражеские вылазки на наших границах. И хотя союзник Англии Америка официально оставалась в стороне, возможность военного нападения империалистов на Советский Союз стала реально ощутимой.

Чкалов энергично готовился к битве за Родину, старался развить у себя качества, необходимые военному летчику. Он уже летал так искусно, что с полным правом заявлял: «На самолете я чувствую себя

гораздо устойчивее, чем на земле». Однако он вовсе не считал, что достиг предела авиационного мастерства. Новая материальная часть всегда несет для летчика и новые трудности и новые возможности. И Чкалов стремился научиться преодолевать любые трудности, извлекать новое даже из старой материальной части. Его воздушные фигуры становились все более смелыми и сложными. В пятидесяти метрах от земли он неожиданно переворачивал самолет, летел вверх колесами, затем непринужденно возвращал машину в нормальное положение и опускался совершенно точно у посадочного знака.

С особенным творческим подъемом и мастерством выполнял Чкалов виражи, выписывая замкнутую кривую в горизонтальной плоскости. Он был уверен, что тот, кто научится с наибольшей точностью выписывать этот классический вираж, получит бесспорное преимущество в поединке истребителей.

Во время полета Чкалов всегда пристально следил за своей машиной. Ни одно необычное ее движение не ускользало от внимательного взгляда пилота: ведь это движение могло послужить толчком к открытию новой воздушной фигуры или еще неизвестного боевого приема.

Спустя несколько лет Чкалов писал:

«Сейчас уже все знают, что победителем в воздушном бою, при прочих равных условиях, окажется тот летчик, который лучше владеет самолетом, который способен взять от машины все, что она может дать. Высший пилотаж – одно из неперемненных условий современного воздушного боя. Мертвые петли, боевые развороты, иммельманы, перевороты через крыло, свечи, бочки, штопор, пикирование – все эти маневры входят в арсенал высшего

пилотажа и служат для того, чтобы летчик мог занять более выгодное положение в воздухе. Пользуясь этими же фигурами, летчик уходит из-под обстрела врага в случае прямой опасности».

Профессия летчика-истребителя требует, помимо здоровья и физической силы, еще и способности молниеносно ориентироваться – в какую-то долю секунды принимать верное решение и действовать немедленно, без колебаний. Чкалову, богато одаренному от природы, было нетрудно овладеть сложным мастерством истребителя. Но чем старше он становился, тем больше заботился об успехах других советских летчиков.

Сначала это вызывалось присущим Валерию чувством товарищества, а в дальнейшем – все более ясным, сознанием государственных интересов: он старался внести свой вклад в дело укрепления родной авиации. Он задумал было написать книгу о своих полетах, чтобы каждый истребитель, если он этого захочет, мог использовать его опыт. За помощью Чкалов обратился к жене.

– Я уверен, что ты хорошо литературно обработаешь мою рукопись, – сказал он Ольге Эразмовне.

Однако написать эту книгу Чкалову так и не удалось. Времени и сил для вдумчивой работы за письменным столом совсем не оставалось. Зато на практике он многих научил «чкаловской хватке».

Вскоре имя Чкалова стало широко известно в авиационных кругах. О его полетах ходили рассказы, в которых правда тесно переплеталась с вымыслом.

Еще большую популярность принесло Чкалову участие в воздушном параде в честь десятой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Чкалов дождался своего счастливого дня.

Смело, под гром аплодисментов проделывал он над Центральным аэродромом Москвы свои фигуры. И даже тот, кто не один раз видел великолепный чкаловский полет, не мог оторвать глаз от его машины.

Многочисленные зрители любовались не только артистической летной работой, но и плодами вдохновенного авиационного творчества. А самому Чкалову этот воздушный праздник дал то, о чем он мог только мечтать: открытое признание его достижений.

«Лёлик, – писал он жене, – ты не можешь себе представить, что я сделал здесь своим полетом. Весь аэродром кричал и аплодировал моим фигурам. Мне было разрешено делать любую фигуру и на любой высоте. То, за что я сидел на гауптвахте, здесь отмечено особым приказом, в котором говорится: „Выдать денежную награду старшему летчику Чкалову за особо выдающиеся фигуры высшего пилотажа“.

Этот приказ, подписанный товарищем Ворошиловым, был прочитан на торжественном заседании в Большом театре.

Начальство хочет еще раз видеть наш общий полет, а здесь много самолетов. Это будет что-то особенное».

Вторичный полет в присутствии членов правительства и представителей иностранных посольств принес Чкалову еще большее моральное удовлетворение.

Он говорил товарищам-летчикам:

– Пусть тот, кто собирается драться с нами в воздухе, еще и еще раз подумает, не опасно ли объявлять нам войну!

* * *

После воздушного парада Чкалову пришлось задержаться с вылетом в Ленинград. Там уже выпал

снег и садиться можно было только на лыжах, а над московским аэродромом назойливо шумел осенний дождь.

Чкалов так был расстроен, что места себе не находил. Он рвался домой. Со дня на день ожидалось рождение ребенка. Быть в эти дни вдали от Ольги казалось ему ужасным.

К счастью, вскоре немного похолодало. Как только легкий снежок запорошил взлетную дорожку, Чкалов повел свою машину на старт. Исключительное летное мастерство дало ему возможность оторвать самолет от земли.

...Высокий подъем, испытанный Валерием во время воздушных празднеств в Москве, не покидал его и после возвращения в свою эскадрилью. Будущее улыбалось ему. Появилась уверенность, что он идет по правильному пути. Валерий даже избавился от своей привычки временами смотреть угрюмо, исподлобья. Его окаящий бас звучал жизнерадостно, он смеялся оглушительно-громко и весело.

1 января 1928 года у Чкаловых родился сын. Его назвали Игорем. Молодой отец был безгранично счастлив. В дневнике появилась запись: «Мне хотелось бегать, петь, кричать, носить жену на руках».

Любуясь своим первенцем, он строил планы на ближайшее будущее: летом всей семьей поехать в Василёво и обязательно выкупать сына в Волге.

– Волжская вода силу дает, – уверял он жену.

Чкалов оказался заботливым отцом и мужем, нежно ухаживал за женою и сыном. На душе у него было ясно и радостно. Летал он попрежнему смело, красиво.

Глава седьмая. Трудные дни



В. П. Чкалов беседует с ребятами в детском саду при заводе «Двигатель революции» (г. Горький).

События развернулись неожиданно. Через полтора месяца после рождения сына Чкалова, по проискам людей, которых отнюдь не радовали успехи советской авиации, перевели «за недисциплинированность» в истребительную эскадрилью в Брянск. Ольга Эразмовна преподавала в одной из ленинградских школ и не могла ехать вместе с мужем. Разлука была тяжела для Валерия Павловича. Он не успел еще насладиться чувством отцовства, а ему пришлось надолго оторваться от семьи.

Иван Панфилович Антошин был далеко, работал в Туркестане, и Валерий, когда наступили трудные для него времена, оказался без необходимой ему моральной поддержки.

Начались дни одиночества. Обстановка в эскадрилье складывалась для Чкалова неблагоприятно.

Новый командир относился к нему недоверчиво. Не приносила радости и работа. Чкалова поставили в такие условия, что ему было не до решения новых, интересных авиационных задач. Когда становилось особенно тоскливо, он вспоминал свой недавний триумф в праздничном небе Москвы, торжественное заседание в Большом театре. Но и счастливые картины недавнего прошлого не приносили облегчения.

Все же Чкалов боролся со своими, как ему казалось, упадочническими настроениями и упорно твердил самому себе: «Раз я получил поощрение правительства за фигуры высшего пилотажа на малой высоте, значит я обязан идти и дальше по этому же пути, добиваться еще большего совершенства».

И он снова начинал летать так, как должен был летать, по его мнению, настоящий истребитель. За это его сажали на гауптвахту, грозили выгнать из армии.

С гауптвахтой Чкалов был хорошо знаком и в Ленинградской эскадрилье. Много раз доставалось ему за «неуставные полеты». Случалось, он чувствовал себя несправедливо наказанным. Но там был И. П. Антошин, которого он уважал и которому верил. А здесь, в Брянске, вместо строгого, но сердечного отношения «бати» Чкалов видел лишь равнодушие нового командира.

Летом 1928 года Брянская авиационная часть проходила лагерный сбор под Гомелем. С трудом получив короткий отпуск, Чкалов заехал за женой и сыном в Ленинград и повез их в Василёво. От Ленинграда до Рыбинска (ныне город Щербаков) добрались поездом. а там сели на пароход и спустились вниз по Волге. Валерий радовался, когда Ольга Эразмовна восхищалась речным простором, живописными берегами. Они сидели на палубе до глубокой ночи. Валерию все было дорого: и шум

пароходных колес, и приятная свежесть, которой несло от воды, и огни бакенов.

Земляки встретили Валерия дружески, уважительно. Коренным жителям села Василёва приятно было, что сын хорошо известного им котельщика Павла Чкалова стал летчиком.

– На большую дорогу вышел твой Аверьян, и эта дорога открыта ему не только на земле, но и в небе, – говорили старожилы Павлу Григорьевичу.

Для стариков Чкаловых приезд долгожданных гостей был настоящим праздником.

За два-три дня, проведенных дома, Валерий отогрелся душой, повеселел.

О служебных неприятностях он не рассказывал, – зачем огорчать родных! Он много шутил, смеялся. Ольга Эразмовна была довольна: Валерий стал прежним.

Но, вернувшись в лагерь, Чкалов снова затосковал о семье, о прежних своих смелых полетах. У него появилась тревога: если так будет продолжаться, он разучится летать. Спокойная, будничная работа только утомляла его, не давала никакого морального удовлетворения.

Если бы перед ним поставили трудную и сложную задачу, его талант развернулся бы во всю ширь. Но окружавшие тогда Чкалова люди или не понимали его, или сознательно ему мешали. Они создали такие условия, при которых он сам отказался от творческих исканий.

Валерий Чкалов начал подозревать, что тот, кто интригует против летчиков-патриотов, тот одновременно борется за ослабление нашей военной мощи, что за спиною тупых и упорных предельщиков действуют злобные и хитрые враги народа.

В те годы против Коммунистической партии, против ее Центрального Комитета вела предательскую,

подрывную работу троцкистско-бухаринская оппозиция.

Пытались активизироваться враждебные советской власти элементы в городе и деревне.

Коммунистическая партия предупреждала трудящихся нашей страны против самоуспокоенности, благодушия, призывала народ к бдительности, подчеркивала, что неверно было бы думать, будто у нас нет уже классовых врагов.

Чкалов в те трудные для него дни с особой силой почувствовал всю правоту и своевременность этих призывов партии. Многие из того, о чем он только смутно догадывался, становилось ему ясным.

О том, насколько тяжело было Чкалову в Брянской авиационной части, можно судить по его письму жене:

«Летаю мало и не хочу. Какая-то апатия. (Как это не похоже на Валерия Чкалова! – *М. В.*) Машины очень плохо сделаны, и приходится летать с опаской. Так что никакого удовлетворения не получаешь, а только расстраиваешься».

* * *

15 августа 1928 года Чкалов летел из Гомеля в Брянск. Был пасмурный, почти совсем осенний день, тяжелые облака давили самолет к земле.

Пользуясь возможностью потренироваться на малых высотах вдали от «бдительного ока» начальства, Чкалов нырнул под телеграфные провода. За сеткой мелкого дождя он не заметил низко нависших рядов проволоки и сломал машину. Эта авария сильно огорчила его. «Вчера подломал самолет, – писал он Ольге Эразмовне, – страшно неприятно, хотя и пустяки сломал, но все-таки... За шесть лет не было поломок, а тут вот появилась. Объясняю плохим душевным состоянием».

Комиссия, расследовавшая причины аварии, установила: «Врезался в провода. Повреждение: поломка самолета. Заключение: виновен летчик». И эта случайная авария была раздута чуть ли не до размеров тягчайшего преступления.

Сохранился интересный документ – пилотское свидетельство Чкалова за первый период его летной жизни.

Из свидетельства видно, что за все время это была у него одна-единственная авария по своей вине. И все же его отдали под суд.

Чкалов сознавал, что он совершил нелепую ошибку, сам дал козыри в руки своих недоброжелателей. Будущее рисовалось ему в мрачных красках. Однако в письмах к жене он старался быть одержанным. Ольга Эразмовна не должна была знать, как ему трудно. Она кормила сына, и Валерий Павлович не хотел ее волновать. Но Ольга Эразмовна между строк читала: с мужем что-то происходит, у него не все благополучно. И она настойчиво просила писать откровенно.

А Чкалова продолжали травить все бесцеремоннее. Ему вспоминали его старые «грехи», приписывали новые.

Осенью и в начале зимы он находился в подавленном состоянии. Из его жизни ушла радость творческих полетов. В конце концов он не устоял перед желанием поделиться своими переживаниями с близким человеком. С горечью писал он Ольге Эразмовне: «...Так как мои полеты выделяются из других, то это нужно как-то отметить. И вот это отмечают, как „воздушное хулиганство“...»

Но Чкалов не падал духом окончательно. Слишком сильна была в нем уверенность, что он правильно выбрал свой путь.

«Как истребитель я был прав и буду впоследствии еще больше прав, – заявлял он. – Я должен быть всегда

готов к будущим боям и к тому, чтобы только самому сбивать неприятеля, а не быть сбитым. Для этого нужно себя натренировать и закалить в себе уверенность, что я буду победителем. Победителем будет только тот, кто с уверенностью идет в бой. Я признаю только такого бойца бойцом, который, несмотря на верную смерть, для спасения других людей пожертвует своей жизнью. И если нужно будет Союзу, то я в любой момент могу это сделать...»

Это не были просто слова, написанные в минуту душевного смятения. В дальнейшем Валерий Павлович на деле доказал их силу и глубину.

Между тем Чкалова ожидали еще худшие испытания. За поломку самолета суд приговорил его к году тюремного заключения. Молодой темпераментный летчик много передумал и пережил в камере Брянского исправительного дома. Да, были ошибки, он не отрицал, были. Увлекаясь полетами, он забывал обо всем на свете и, случалось, нарушал устав. Но он никогда не был «воздушным лихачом». Свою профессию он любил страстно, мечтал в совершенстве овладеть летным искусством, чтобы героически служить Родине.

В камере – тяжелая, гнетущая тоска. Можно спать, лежать, сидеть, ходить – и только. Единственное развлечение – приход тюремного служителя с обедом или ужином.

«Выдержу ли?» – с ужасом думал Чкалов и сам себе отвечал: «Надо выдержать!»

Он старался вспомнить все хорошее, светлое. Разве мало было у него радостей? Как задушевно относился к нему, тогда упрямому и резкому подростку, начальник авиационных мастерских Хирсанов! Из его рук он получил путевку в авиацию. Потом учеба в летных школах. – Шагал вверх по ступенькам; рядом шли мужественные, честные друзья-товарищи. Требовательные и дружелюбные командиры помогали

молодым воспитанникам выйти на настоящую дорогу. А «батя»?

«Если бы не перевели батю в другую часть, не сидел бы я здесь», – решил Чкалов.

Мысли его перенеслись к семье. Ольга... сын... Трудно приходится жене. Но она умница, стойкая, любит его...

«1-го был мысленно с тобой и Игорем, думал только о тебе и твой образ видел очень ясно... Ты и сын – вот моя жизнь, мой воздух и свет. Сын – это связующее звено в нашей жизни. А ты – друг, товарищ, который не бросит меня в тяжелую минуту и рядом с которым я отдохну и морально, и физически», – писал он Ольге Эразмовне.

В мрачные дни Чкалов особенно остро сознавал, как много значит для него семья, какой новый смысл внесло в его жизнь рождение Игоря. Письма к жене были полны беспокойной отцовской заботы:

«Лёлик, почему так долго у сынки нет зубов? Ты обрати внимание. Это плохо, если у него сразу пойдут потом. Правильно: два зуба внизу, потом два зуба наверху и четыре внизу и т. д....» «Как он сидит – сам или нет? Капризулит или нет, как оспа, как зубки, прорезались или нет? Ты вот все эти мелочи про сынку не пишешь. Как он вырос? Вес какой его? Сейчас же сходи и взвесь его. Ты знаешь, как мне хочется все это знать...»

...Через девятнадцать дней Чкалова освободили. Но вернуться в свою часть ему не пришлось, – его демобилизовали из армии.

Трудные дни продолжались. Кое-кто из друзей советовал Чкалову забыть авиацию, из-за которой он попал в такой «жесткий переплет», и выбрать себе более спокойную, «земную» профессию. Особенно усиленно рекомендовали ему поступить в технический

вуз. Природные способности и энергия Чкалова могли служить гарантией, что он будет хорошим инженером.

Перспектива спокойной жизни, когда не придется ежедневно тревожиться за любимого человека, была по душе Ольге Эразмовне. Но в то же время она понимала, что значит для Валерия навсегда расстаться с самолетом.

Чкалов был великолепным летчиком, однако после суда и демобилизации не легко было добиться, чтобы ему доверили машину. Бездействие страшно угнетало его. Тем более, что вокруг все кипело, люди работали до самозабвения.

В то время трудящиеся нашей страны широко обсуждали первый пятилетний план великих работ, план развернутого социалистического наступления. За цифрами капитальных вложений вставляли крупные заводы и фабрики, электрические станции, совхозы, тысячи километров новых железнодорожных линий, громадное жилищное строительство.

Чкалов особенно ревниво следил за перспективами отечественной авиации. Он понимал, что для успешного ее развития необходима мощная индустриальная база. Теперь такая база создавалась.

«А я? Какой вклад я могу внести в великое всенародное дело?» – думал Чкалов и повторял упрямо, как когда-то подростком-кочегаром на пароходе «Баян»: «Буду летать, буду!»

Он устроился в Осоавиахим. В его обязанности входило возить пассажиров на «Юнкерсе». Для летчика-истребителя, да еще такого мастера фигурного пилотажа, как Чкалов, летать на тихоходном, неповоротливом «Юнкерсе» было мучением. С тоской вспоминал Чкалов о своей боевой машине, тем более, что международная атмосфера снова сгустилась.

Заправила капиталистического мира считали, что наступил удобный момент для нападения на Советский

Союз. Летом 1929 года Япония, за спиной которой действовали Англия и Америка, спровоцировала конфликт на Китайско-Восточной железной дороге, и белокитайские войска напали на наши дальневосточные границы.

Летая в спокойном московском небе, Чкалов со злостью сжимал штурвал своими крепкими руками молотобойца. Ему бы туда, где шли горячие бои и на земле и в воздухе!

Красная Армия быстро ликвидировала военный инцидент. Но Чкалов еще долго не мог остыть. С новой силой ощутил он, что его призвание – военная авиация. Глубокая горечь чувствуется в иронической надписи, сделанной им на обороте своей фотографии:

«Бывший военный летчик.

Истребитель.

Когда-то летал. Сейчас подлетывает на «Юнкерсе». Скучно и грустно смотреть на вас, Валерий Павлович. Самолет вам не подходит, не по духу.

Ну, а в общем катайте пассажиров, и то хлеб!

В.»

Чкалов, не умел мириться с будничной работой. В истребительной эскадрилье он «отводил душу» в воздушных экспериментах. В Осоавиахиме же о них не могло быть и речи.

– Мне приходится летать так, как будто я везу молоко, – жаловался Чкалов жене.

Жизнь его текла монотонно, однообразно. Поэтому он особенно жадно интересовался выдающимися полетам», о которых сообщала печать и с восторгом рассказывали друг другу летчики.

13 июня 1929 года в газетах появилась заметка: «Новый блестящий успех советской авиации». В ней сообщалось о предстоящем перелете самолета «АНТ-9».

Конструктором этого самолета, получившего название «Крылья Советов», был Андрей Николаевич Туполев, а командиром – известный летчик Михаил Михайлович Громов.

На «АНТ-9» Громов готовился лететь в Западную Европу по маршруту: Москва – Берлин – Рим – Вена – Варшава – Москва.

– В успешном облете западноевропейских столиц я уверен; и машина хороша, и командир не подведет, – с радостным оживлением говорил Валерий Павлович своим товарищам.

Большинство из них тоже мечтало о больших полетах и горячо обсуждало достижения М. М. Громова и других выдающихся летчиков.

После окончания школы Валерий надолго расстался с Громовым, но оба они сохранили друг о друге самые лучшие воспоминания. Чкалов постоянно следил за выдающимися успехами своего бывшего инструктора. Громов тоже не переставал интересоваться судьбой молодого талантливой летчика. Он знал и о полете под аркой Троицкого моста, и о дерзких воздушных экспериментах, и о награде наркома.

Известие о демобилизации Чкалова было для него совершенно неожиданным. Михаил Михайлович попытался помочь Чкалову. Несколько лет спустя он рассказал об этих попытках в своих воспоминаниях, посвященных памяти великого летчика.

«Когда я и Юмашев узнали об этом (о демобилизации Чкалова. – *М. В.*), мы возмутились, – пишет М. М. Громов. – ...Мы убеждали начальников, от которых зависела тогда судьба Чкалова:

– Он должен вернуться в авиацию. Бросаться такими людьми – преступление.

Долгое время эти начальники были глухи к нашим уговорам. Один из них ответил буквально следующее:

– Теперь у нас много народа в авиации. И отдельным недисциплинированным человеком мы можем не дорожить».

Чкалов и не подозревал, какое горячее участие в его судьбе принимал тот самый М. М. Громов, за перелетом которого он все время следил с неослабным вниманием.

16 июля в газетах появилось сообщение, что «Крылья Советов» реют над Европой. Облет европейских столиц превратился в триумф советской авиации. В семье Чкаловых это событие праздновали, как семейное торжество. Собрались близкие друзья и оживленно обсуждали все детали полета.

23 августа 1929 года стартовал другой самолет конструкции А. Н. Туполева – «Страна Советов». По своим конструктивным и летным качествам он тоже превосходил заграничные машины.

Летчики С. А. Шестаков и Ф. В. Болотов летели на этом самолете из Москвы до Нью-Йорка. Они покрыли расстояние, равное половине окружности земного шара. Перелет проходил по маршруту: Москва – Челябинск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Хабаровск – Николаевск-на-Амуре – Охотское море – Петропавловск-на-Камчатке – Берингово море – Алеутские острова – остров Уналашка – полуостров Сьюард – Сиэттль – Окленд – Сан-Франциско – Город Соленого озера – Чикаго – Детройт – Нью-Йорк.

Стояла дождливая осенняя погода. Туманы чередовались со штормами. Через Берингово море Шестаков вел самолет в сплошном тумане, а над Уналашкой «Страна Советов» в течение двух часов отчаянно боролась с бурей и проливным дождем. Путь и без того был нелегкий: три четверти воздушной трассы пролегал над тайгой, болотами, морями и скалами –

над местами, где вынужденная посадка грозила гибелью и людям и машине.

По тем временам это был из ряда вон выходящий, героический перелет. Летчикам пришлось столкнуться с исключительными трудностями. Но пока «Страна Советов» летела над своей территорией, успешно пробиваясь через сибирскую тайгу, тундру, через северные моря к американскому материку, население Соединенных Штатов Америки относилось к перелету равнодушно и даже недоверчиво. Такое отношение было вызвано поведением американской прессы. О перелете печатали по две-три строчки на последних страницах газет.

Зато когда «Страна Советов» появилась над территорией США, эффект был необычайный. Со всех сторон посылались приветственные телеграммы. Спешно создавались комитеты по встрече советского самолета. На аэродроме в Сиэттле, где сделала посадку «Страна Советов», летчиков ожидала огромная восторженная толпа. Представители губернатора с большим трудом пробрались к самолету.

И это было только началом триумфа. «Страна Советов», летая из города в город, опускалась на аэродромы под звуки «Интернационала» и гром аплодисментов тысячной толпы. Американский народ встречал советских летчиков с красными флагами и цветами.

Когда Шестаков посадил самолет на аэродроме «Кертис-Фильд» в Нью-Йорке, толпа смяла охрану и ринулась к машине. Шестакова и Болотова буквально засыпали цветами. Каждый человек в этой громадной толпе стремился лично приветствовать наших летчиков.

Так встретили посланцев Советского Союза простые люди Америки. Но иначе отнеслись к ним правительственные органы и официальные лица США. Никто из членов правительства не счел нужным

приветствовать экипаж «Страны Советов». Приемов не было.

Сказалась позиция империалистических кругов США, упорно не желавших признать Советский, Союз. Они протестовали против любой формы официальных отношений с СССР. По их указке пресса всячески старалась преуменьшить политическую и культурную роль перелета, его значение для сближения двух великих народов. С этой целью в каждой статье, в каждой заметке после краткого описания событий, о которых нельзя было умолчать, добавлялись пространные рассуждения о том, что энтузиазм масс относится к личным качествам советских летчиков, но никоим образом не к стране, посланцами которой они являются.

Но как ни искажался в печати смысл великого перелета из СССР в Америку, скрыть действительность не удалось. Многие тысячи американцев собственными глазами увидели замечательную советскую технику. Трезвая оценка значения перелета проскользнула и в печати США. Американская газета «Геральд трибюн» писала 31 октября 1929 года: «...Вместо крушения, как ожидали благочестивые антибольшевики, самолет великолепно перелетел из России через Берингово море, летел со скоростью 110 миль в час. Этот полет должен заинтересовать наших банкиров, до сих пор глупо покупающих русские царские обязательства и обязательства Керенского».

Перелет «Страны Советов», вписавший еще одну славную страницу в историю советской авиации, вызвал скрытое недовольство не только в США, но и в других буржуазных странах. Американские, английские и французские капиталисты стремились овладеть воздушными путями над Атлантическим океаном. В этой борьбе принимала деятельное участие и Германия. На немецких заводах строились мощные многомоторные

самолеты, громадные океанские дирижабли типа «Цеппелин».

Империалисты выступали против Советского Союза единым, открыто враждебным фронтом. Они видели для себя смертельную опасность в экономическом и культурном подъеме социалистического государства и не жалели средств на борьбу с ним.

Между тем Советский Союз продолжал идти своим путем. В стране уже существовал крепкий фундамент для непрерывного развития тяжелой индустрии, перевооружалось на базе новой техники народное хозяйство. Немало препятствий было на пути, но советские люди под руководством Коммунистической партии успешно преодолевали все трудности.

В план первой пятилетки было включено и создание мощной авиационной промышленности. Предстояло не только увеличить производство самолетов для обороны страны и ее хозяйственных нужд, но также догнать и перегнать авиационную технику капиталистических стран.

И снова Чкалов с огорчением думал, что пройдет год-другой, и он совсем превратится в «воздушного извозчика», забудет фигурный пилотаж. А в эскадрилье, наверно, уже есть новые машины, быстрые, верткие, летное мастерство советских авиационных кадров растет...

В августе 1930 года Чкалов ушел из Осоавиахима и отправился в Василёво отдохнуть в родных местах. Там его опять ждали купанье, рыбалка, мирные беседы на берегу у костра...

Месяц прошел незаметно. Отдых на Волге освежил Валерия, дал ему силы для новой борьбы. Прощаясь с отцом и Натальей Георгиевной, он твердо заявил:

– За меня не беспокойтесь. Я своего добьюсь!

Из Москвы Ольга Эразмовна получила от него радостное письмо: Валерий вернулся в военную

авиацию, поступил в Научно-исследовательский институт Военно-Воздушных Сил (НИИ).

Глава восьмая. Русская школа авиации



Валерий Павлович во время отдыха в родном селе катает на самолете свою мачеху Наталью Георгиевну.

Авиационно-техническая мысль зародилась в России. Многочисленные исторические факты подтверждают, что именно русским людям принадлежит первенство в изобретении летательных аппаратов легче и тяжелее воздуха.

Много способствовал развитию в России воздухоплавания великий русский ученый Дмитрий Иванович Менделеев. Он теоретически обосновал принцип стратостата с герметически закрытой кабиной. Такие стратостаты начали строить за границей лишь пятьдесят лет спустя.

Классический труд Д. И. Менделеева «О сопротивлении жидкостей и воздухоплавании»,

изданный в 1880 году, пробудил огромный интерес к воздухоплаванию у русской общественности. Проблемы завоевания воздуха широко обсуждались в печати. Журналы «Воздухоплаватель» и появившиеся позднее «Летун», «Новости воздухоплавания», «Аэро и автомобильная жизнь», «Библиотека воздухоплавания» пользовались большой популярностью. Авиационные журналы издавались не только в столице, но и в таких городах, как Севастополь, Киев, Харьков.

В Русском техническом обществе в 1881 году был организован воздухоплавательный отдел, объединивший энтузиастов летного дела. Труды и отчеты этого отдела печатались в «Записках Русского технического общества».

Член этого общества моряк О. С. Костович разработал проект воздухоплавательного судна нового типа – дирижабля, в котором гондола и баллон составляли цельную и жесткую систему.

Дирижабль Костовича, названный им «Россия», строился много лет, но из-за недостатка материальных средств и отрицательного отношения правительственной комиссии постройка его не была доведена до конца.

Начальник Учебного воздухоплавательного парка генерал Кованько, давший отрицательный отзыв о дирижабле Костовича, принял проект австрийского изобретателя Шварца.

Дирижабль Шварца строили русские инженеры и техники. Получив в России достаточный опыт и 20 000 рублей на приобретение материалов, Шварц обманным путем уехал в Германию. Там он нашел себе компаньона и дублировал незаконченный в России дирижабль.

Шварц умер раньше, чем его дирижабль поднялся в воздух. Вдова Шварца оказалась женщиной очень ловкой, энергичной и довела дело до конца. При испытании дирижабля присутствовал граф Цеппелин.

Он приобрел у вдовы Шварца авторские права, все чертежи, расчеты. И в 1900 году в воздух поднялся «Цеппелин» – модернизированный дирижабль, ранее строившийся в русском воздухоплавательном парке.

Одновременно с вопросами воздухоплавания русские ученые и русские изобретатели занимались авиацией. В своих работах по аэронавтике Д. И. Менделеев указывал, что наибольшая будущность принадлежит аэроплану – летательному аппарату тяжелее воздуха.

Задолго до Менделеева принципы полета на аппарате тяжелее воздуха обосновал величайший русский ученый, крестьянский сын Михаил Васильевич Ломоносов. В протоколе Российской Академии наук за 1754 год была сделана следующая запись: «Советник Ломоносов показал машину, названную им аэродромической, выдуманную им и имеющую назначение при помощи крыльев, приводимых в движение заведенной часовой пружиной, сжимать воздух и подниматься в верхние слои атмосферы для того, чтобы можно было исследовать состояние верхнего воздуха метеорологическими приборами, прикрепленными к этой аэродромической машине».

«Аэродромическая машина» Ломоносова была моделью первого в мире вертолета (геликоптера). По тем временам она была чудом конструкторского искусства.

Первый в мире аэроплан был спроектирован и построен русским морским офицером Александром Федоровичем Можайским.

Над созданием аэроплана Можайский начал работать в конце шестидесятих годов прошлого столетия.

Изучая вопросы сопротивления воздуха и использования этого сопротивления для создания подъемной силы, Можайский пришел к новому важному

выводу: «Чем больше скорость движения, тем большую тяжесть может нести та же площадь».

Свои теоретические заключения А. Ф. Можайский проверил на практике. Он построил громадный воздушный змей и запускал его, буксируя тройкой лошадей, запряженных в телегу. На таком змее он, по свидетельству современников, «неоднократно поднимался в воздух и летал с комфортом» («Кронштадтский вестник» № 5, 1877 г.).

Вскоре после опытов с воздушным змеем Можайский построил летающую модель аэроплана. Это был моноплан с прямоугольным, немного удлинненным крылом. Тягу сообщали три винта, которые вращались часовой пружиной. Под фюзеляжем находились четыре легких колесика. У модели были горизонтальный и вертикальный рули. Летала эта модель со скоростью пяти метров в секунду.

В помещении Петербургского манежа русские ученые рукоплескали летающей модели, которая несла на себе груз – морской кортик. Среди этих ученых был и Дмитрий Иванович Менделеев.

Проверив свои теоретические расчеты на воздушных змеях и модели, Можайский приступил к проектированию аэроплана. Двигателями должны были служить паровые машины, так как в то время из всех существовавших двигателей паровые машины являлись самыми надежными.

Личных средств на продолжение опытов у Можайского не было, а постройка моделей стоила дорого. По совету Менделеева изобретатель обратился в военное министерство с просьбой о субсидии. В феврале 1877 года он представил Главному инженерному управлению «Программу опытов над моделями летательного аппарата». После благоприятного отзыва специальной комиссии, в состав которой входил также Д. И. Менделеев, было

постановлено выдать изобретателю единовременно три тысячи рублей.

Можайский работал успешно. Скоро он убедился, что пора строить летательный аппарат в натуральную величину. В 1881 году Можайский получил из департамента торговли и мануфактур привилегию (патент) на воздухоплавательный снаряд. Таким образом, первый в мире патент на аэроплан был выдан русскому изобретателю.

Самолет Можайского представлял собою моноплан с деревянным фюзеляжем в виде длинной лодки. Деревянный каркас крыльев был обтянут шелком, пропитанным лаком.

Лодка-фюзеляж была спроектирована с расчетом посадки на воду. Подводная часть ее пропитывалась специальным составом. Хвостовое оперение состояло из горизонтального и вертикального рулей. Изобретатель рассчитывал, что его самолет может быть использован как разведчик и бомбардировщик. Все детали проекта отличались глубокой продуманностью и свидетельствовали об исключительной одаренности конструктора.

Проект Можайского был передан в новую специальную комиссию военного министерства. Комиссия отклонила проект из-за того, что крылья летательного аппарата были неподвижными, а в то время за границей господствовало убеждение, что крылья обязательно должны быть машущими.

Измученный длительной борьбой с высокомерными и тупыми царскими чиновниками, Можайский распродал свои вещи и начал, несмотря на все препятствия, готовить машину к испытаниям. Труды изобретателя и его помощников не пропали даром: аэроплан Можайского поднялся в воздух. Осуществилась мечта человечества! Это историческое событие произошло лет

на 20 раньше первого полета американцев братьев Райт.

После смерти А. Ф. Можайского талантливые русские люди продолжали успешно решать авиационные проблемы. В начале XX века в России появляются самолеты и моторы оригинальных конструкций, созданные русскими изобретателями. Но царское правительство оказывало явное предпочтение всему тому, что носило иностранную марку. Иностранцам заказывались по высокой цене уже устаревшие самолеты, а русские конструкторы не могли добиться самой ничтожной материальной поддержки. Изобретательское право для русских подданных в России фактически отсутствовало. Чтобы реализовать русское изобретение, надо было запатентовать его за границей.

И все-таки даже в те мрачные годы дерзновенно и ярко пробивалась через все преграды отечественная авиационная мысль. Русские конструкторы один за другим выносили на суд общественности свои достижения.

В 1908—1909 годах С. В. Гризодубов создал самолет с мотором собственной конструкции, а в 1911 году построил свой биплан № 2.

На первой международной воздухоплавательной выставке получил серебряную медаль гидросамолет конструкции русского инженера Я. М. Гаккеля.

В 1912 году юный конструктор А. А. Пороховщиков построил первую в мире «двуххвостку». В дальнейшем он конструировал чисто военные самолеты.

На второй международной воздухоплавательной выставке в Москве в 1912 году была присуждена золотая медаль русскому ученому Б. Н. Юрьеву, построившему вертолет.

На этой же выставке изобретатель А. Г. Уфимцев получил Большую серебряную медаль за биротативный

мотор внутреннего сгорания.

Подобные самолеты и моторы за границей тогда еще и не проектировались.

В 1913 году при участии инженеров и техников авиационного отдела Русско-Балтийского завода был создан первый в мире огромный четырехмоторный биплан «Русский витязь».

Через год Русско-Балтийский завод выпустил новый тяжелый самолет «Илья Муромец» – первый четырехмоторный бомбардировщик с расположенными на крыле моторами. «Илья Муромец» поднимал шестнадцать пассажиров и обладал большим радиусом действия. Летно-технические данные этого самолета являлись для того времени рекордными. Немецкий историк авиации Нейман признавался: «Мы пытались скопировать „Илью Муромца“, но нам это не удалось».

Блестящим достижением русской авиационной техники явился воздушный корабль В. А. Слесарева «Святогор» (1915 г.), рассчитанный на тридцать часов беспосадочного полета.

Многие русские изобретатели и конструкторы внесли свой творческий труд в развитие авиации. Среди них были и такие, которым удалось совершить смелый бросок в грядущие десятилетия. Народоволец Н. И. Кибальчич, заключенный в тюрьму за участие в убийстве Александра II, разработал проект реактивно-летательного мотора. В 1881 году Кибальчич был казнен, а его замечательный проект похоронен в архивах царской полиции.

Мысли гениального русского самородка Константина Эдуардовича Циолковского тоже устремлялись в будущее. Он мечтал о межпланетных пространствах. Скромный учитель-самоучка из Калуги в 1898 году вывел формулу ракетного движения, а в 1903 году опубликовал научную статью «Исследование мировых пространств ракетными приборами». В этой

статье Циолковский подробно обосновал теорию реактивного полета и возможность межпланетных сообщений. Крупными открытиями для авиационной науки были выведенная им формула определения больших скоростей и вычисления коэффициента полезного действия реактивного снаряда.

Еще в 1892 году Циолковский опубликовал свой труд «Аэростат металлический управляемый». До 1918 года было напечатано еще одиннадцать брошюр и газетных статей, в которых ученый продолжал развивать свои идеи.

Особенно успешно развернулось его творчество после Октябрьской революции. К. Э. Циолковский прозорливо утверждал, что «за эрой аэропланов винтовых должна следовать эра аэропланов реактивных...».

Чувствуя приближение смерти, он писал Иосифу Виссарионовичу Сталину:

«Все свои труды по авиации, ракетоплаванию и межпланетным сообщениям передаю партии большевиков и советской власти – подлинным» руководителям прогресса человеческой культуры. Уверен, что они успешно закончат эти труды».

К. Э. Циолковский оставил своему народу богатое научное наследство.

* * *

Исключительная роль в истории авиации принадлежит Николаю Егоровичу Жуковскому. Он создал прочный фундамент русской и мировой авиационной науки.

Жуковский не был только теоретиком. Он всегда стремился применить свои теоретические открытия на практике. Создав знаменитую «вихревую теорию воздушного винта», он использовал ее для проектирования отечественных винтов самолета взамен применявшихся до этого винтов иностранных фирм. Теория гребных винтов Жуковского намного опередила все работы зарубежных ученых в этой области и завоевала всеобщее признание.

В 1904 году Н. Е. Жуковский основал первый в Европе Аэродинамический институт (на станции Кучино, под Москвой). В лабораториях этого института и созданных при них кружках выросли крупные русские ученые – исследователи, конструкторы, обогатившие своими трудами русскую и мировую науку. Вместе со своим учеником С. А. Чаплыгиным профессор Жуковский теоретически разработал форму профиля крыла, получившую наименование «профиля Жуковского».

Лично Чаплыгину принадлежат имеющие крупное значение труды «Теория решетчатого крыла» (1911 г.) и «Схематическая теория разрезного крыла» (1921 г.). Идея «концевых вихревых усов», несправедливо приписываемая иностранцам Прандтлю и Ланчестеру, впервые предложена С. А. Чаплыгиным в его работе «Результаты теоретических исследований о движении аэропланов» (1910—1911 гг.).

В Аэродинамическом институте была построена по проекту Н. Е. Жуковского труба для испытания моделей самолетов. Позднее, тоже по проекту Николая Егоровича и под его непосредственным руководством, были созданы аэродинамические трубы в Московском университете и Московском Высшем техническом училище (МВТУ).

В МВТУ профессор Жуковский читал лекции по воздухоплаванию. Группа талантливых студентов этого

училища организовала воздухоплавательный кружок. Он состоял из двух основных секций – теоретической и практической. Душой его был Н. Е. Жуковский.

Некоторые из членов воздухоплавательного кружка впоследствии стали известными авиационными деятелями. Уже в студенческие годы они строили планеры и совершали на них короткие полеты. Андрей Туполев поднялся на планере на высоту около пяти метров и продержался в воздухе несколько секунд.

Серьезная по тем временам удача окрылила кружковцев, и они решили построить самолет. Но прежде необходимо было произвести точные экспериментальные исследования, «продуть» в трубе и самую модель самолета и отдельные его части. Руководство МВТУ предоставило будущим авиаторам помещение для установки аэродинамических труб и дало разрешение пользоваться мастерскими училища.

Весной 1911 года самолет был готов. Молодые энтузиасты получили возможность учиться летать на самолете, построенном собственными руками.

Авторитет воздухоплавательного кружка так возрос, что администрация МВТУ взяла на себя все его материальные заботы. Теперь кружковцам не надо было думать о деньгах, приборах, оборудовании. Это сразу сказалось на темпах их творческих достижений. Вскоре по самостоятельному проекту Бориса Николаевича Юрьева был построен тот самый геликоптер (вертолет), который получил на второй международной воздухоплавательной выставке золотую медаль.

Много интересных новинок зародилось в аэродинамической лаборатории МВТУ. Воздухоплавательный кружок продолжал расти. Его достижения интересовали всех, кому была дорога отечественная авиация.

Н. Е. Жуковский и его ученик Владимир Петрович Ветчинкин явились основоположниками русской школы

в области динамики полета и прочности конструкции. Но в царское время Жуковскому и его ученикам, несмотря на внимание и помощь передовой русской общественности, нелегко было добиваться практического применения своих замечательных научных открытий. Только после Великой Октябрьской социалистической революции, когда молодая Советская страна начала уверенно и планомерно завоевывать воздушную стихию, Н. Е. Жуковский и другие ученые, работавшие в области авиации, получили настоящую государственную помощь. В 1918 году, по предложению В. И. Ленина, был организован Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Председателем коллегии ЦАГИ избрали Н. Е. Жуковского. Вместе с ним работали С. А. Чаплыгин, А. Н. Туполев и другие.

С переходом к мирной жизни строительство отечественных самолетов и моторов развернулось особенно широко. В лаборатории ЦАГИ появилась крупнейшая для того времени аэродинамическая труба с диаметром рабочей части в шесть метров. Складывались основные дисциплины авиационной науки: аэродинамика теоретическая и экспериментальная, теория винтов, аэродинамический расчет самолета, динамика полета, строительная механика самолета, авиационное материаловедение, теория и конструкция авиационных двигателей.

Наука приблизилась к практическим задачам авиации. На авиационных заводах открылись конструкторские бюро. Самолеты и моторы новых типов разрабатывались под руководством таких талантливых и уже опытных конструкторов, как Д. П. Григорович, А. Н. Туполев, Н. Н. Поликарпов...

Конструкторы, пользуясь новейшими теоретическими и экспериментальными исследованиями ЦАГИ, работали с большим творческим

подъемом. Автор первой в мире летающей лодки Дмитрий Павлович Григорович создал также первый советский самолет-истребитель «И-2» и его модификацию «И-2-бис». Одновременно он усовершенствовал конструкции своих гидросамолетов, обеспечив им высокие полетные и мореходные качества.

В 1930 году Григорович, развивая конструкцию истребителя-биплана, в сотрудничестве с Поликарповым и другими конструкторами построил самолет «И-5» – высокоманевренную машину с большой скоростью и скороподъемностью. Одной из труднейших задач являлось достижение малого веса конструкции при соблюдении установленных норм прочности. Самолет «И-5» был самым легким из всех истребителей того времени – лучшим истребителем в мире.

Опыт создания этой машины был использован в последующих конструкциях. Григорович спроектировал и построил еще несколько типов истребителей и первые в мире образцы штурмовых самолетов – «ТШ-1» и «ТШ-2». Штурмовики были надежно защищены броней, вооружены сильными батареями пулеметов, стрелявших вперед и вниз. Всего Григорович спроектировал и выпустил в полет 61 тип самолетов, из которых 38 типов машин строились серийно.

Одновременно с Григоровичем начал проектировать первые советские истребители Николай Николаевич Поликарпов. Еще до участия в разработке конструкции «И-5» он вместе с конструкторами И. М. Косткиным и А. А. Поповым создал истребитель-моноплан «ИЛ-400».

Поликарпов был не только талантливый конструктор, но и прекрасный организатор. Его окружали способные, любящие авиацию работники. С их помощью он спроектировал в 1927—1928 годах легкий разведчик, бомбардировщик «Р-5» и учебный

самолет «У-2» («ПО-2»). Эти самолеты заслужили самое широкое признание.

Отдел опытного самолетостроения ЦАГИ возглавлялся А. Н. Туполевым. Творческую работу в мастерских ЦАГИ Андрей Николаевич начал с аэросаней и глиссеров, а после приступил к постройке своего первого самолета – моноплана «АНТ-1».

Конструкторское бюро А. Н. Туполева осваивало новый отечественный материал – кольчугалюминий, разрабатывало оригинальные конструктивные схемы и методы расчета. Туполев вместе с другими учениками Жуковского спроектировал цельнометаллический пассажирский моноплан «АНТ-2», а затем двухмоторный «АНТ-3», получивший наименование «Пролетарий». На нем еще в 1926 году М. М. Громов совершил свой знаменитый кольцевой полет по Европе, а в 1927 году летчик С. А. Шестаков пролетел из Москвы в Токио и обратно.

Особые трудности представляла постройка тяжелых самолетов. Но Туполев и его помощники умело использовали богатый опыт прошлого – тяжелые отечественные самолеты, а также новейшие теоретические и экспериментальные исследования. За короткий срок было выпущено несколько самолетов, обозначенных инициалами главного конструктора Андрея Николаевича Туполева.

Тяжелые самолеты «АНТ» были крупным шагом вперед в авиационном строительстве. Особенно прославился четырехмоторный воздушный корабль «АНТ-6». На этом самолете удалось достигнуть Северного полюса. Долгое время «АНТ-6» состоял на вооружении наших Военно-Воздушных Сил. Он послужил прототипом для тяжелых бомбардировщиков не только у нас, но и за границей.

Чем плодотворнее работали конструкторы, тем острее возникала необходимость в новой научно-

исследовательской базе. Экспериментально-аэродинамический отдел ЦАГИ начал разрабатывать вопрос о постройке таких аэродинамических труб, в которых можно было бы вести опыты с самолетами натуральной величины. В начале 1930 года конструкторская секция уже занималась предварительным проектированием новых аэродинамических труб.

В том же году был создан Центральный научно-исследовательский институт авиационного моторостроения (ЦИАМ).

Первоклассный самолет немыслим без равноценного авиационного двигателя. Недаром мотор называют сердцем самолета.

В начале отечественное моторостроение отставало от строительства самолетов. Первый советский авиационный мотор мощностью в 200 лошадиных сил был выпущен одним из московских заводов 31 июля 1920 года. В 1925 году был построен мотор на ленинградском заводе «Большевик». Советские авиационные двигатели успешно прошли все испытания.

После того как были накоплены знания и опыт в области конструирования авиационных моторов, появились конструкторские бюро. Во главе этих бюро стояли будущие Герои Социалистического Труда конструкторы Владимир Яковлевич Климов, Аркадий Дмитриевич Швецов и Александр Александрович Микулин.

Широкая научно-исследовательская деятельность, центром которой стал ЦИАМ, способствовала появлению оригинальных советских двигателей. В его стенах «доводился» и проходил испытания мощный 12-цилиндровый мотор Микулина «АМ-34». Впоследствии, после своего полета на остров Удд, Валерий Павлович Чкалов писал об этом моторе:

«Самый придирчивый человек не смог бы найти в нем недостатка. Экипаж был убежден, что мощность мотора окажется достаточной для отрыва от земли одиннадцатитонного гиганта. У нас не было ни малейшего сомнения в надежности работы мотора. Никому из нас не приходила в голову мысль, что мотор может сдать и самолет пойдет на вынужденную посадку. А ведь мы летели над такими местами, где вынужденная посадка была невозможной».

На самолетах с мотором «АМ-34» наши летчики совершали блестящие перелеты и завоевывали авиационные рекорды.

Авиационные двигатели конструкции В. Я. Климова отличались большой мощностью и высотностью при малых габаритах и малом весе.

А. Д. Швецов конструировал моторы и для учебных и для скоростных самолетов.

Коммунистическая партия и Советское правительство заботливо растили кадры авиационных работников. Первый выпуск слушателей Академии Воздушного Флота имени Н. Е. Жуковского состоялся 25 апреля 1925 года. С этих пор советская авиация ежегодно получала новое высококвалифицированное пополнение. Авиационные училища, школы, аэроклубы готовили летчиков для военного и гражданского воздушных флотов.

Советская авиация росла такими быстрыми темпами, каких не знала никакая другая страна в мире. Авиационные научно-исследовательские центры вели вперед авиационную промышленность. В одном из такого рода центров – в Научно-исследовательском институте ВВС (НИИ) – большой дружный коллектив разрабатывал теоретические проблемы военного

самолетостроения и ставил перед промышленностью перспективные задачи на несколько лет вперед.

В НИИ производились также государственные испытания новых самолетов, новых типов бомб и разного военно-авиационного снаряжения.

Здесь решался вопрос о пуске в серию, то-есть вопрос жизни данного самолета, того или иного авиационного вооружения.

Летные испытания в НИИ доверялись только отличным военным пилотам.

Глава девятая. В Научно-исследовательском институте



В. П. Чкалов с женой Ольгой Эразмовной и сыном Игорем на Волге (село Василёво, 1936 г.).

В. П. Чкалов был зачислен летчиком-испытателем в Научно-исследовательский институт Военно-Воздушных Сил (НИИ) 11 ноября 1930 года. После тихоходного пассажирского «Юнкерса» любая боевая машина казалась ему замечательной. Он летал с блеском. Нельзя было не заметить его великолепного мастерства даже здесь, над аэродромом НИИ, где небо бороздили первоклассные летчики.

Уже через два месяца Чкалов получил благодарность от командования. После этого он с еще большей страстью отдался творческим поискам. Работа

в НИИ была для него новой, а методика летных испытаний совсем незнакомой. Но опытные летчики-испытатели охотно помогали молодому одаренному пилоту. Как и в истребительной эскадрилье, у Чкалова появились друзья. Неиссякаемая энергия и яркость интеллекта привлекали к нему симпатии товарищей по работе.

Особенно сдружился Чкалов с командиром звена летчиком Александром Фроловичем Анисимовым. Об Анисимове он слышал задолго до того, как впервые встретился с ним в институте. Еще летчики-истребители Ленинградской эскадрильи с восторгом говорили о полетах Анисимова. В то время он летал в Киеве и славился безукоризненными фигурами высшего пилотажа на малой высоте.

Анисимов был смел, решителен, искал новых путей в авиации. У него было много общего с Чкаловым, хотя внешне они совершенно не были схожи. Анисимов, высокий стройный блондин с тонким лицом, казался рядом с Валерием изнеженным и хрупким. Но в действительности его руки с длинными пальцами музыканта умели крепко держать штурвал. Он был блестящим мастером высшего пилотажа. В воздухе Анисимов и Чкалов походили друг на друга.

Была у них еще одна общая черта, за которую их любили товарищи, – душевность. Они быстро сошлись. На первых порах, когда Валерий еще только начал выполнять свои новые обязанности, Анисимов помогал ему. Валерий легко усваивал все до мельчайших деталей, но при этом добавлял свое, чкаловское. Анисимову это нравилось. Он высоко ценил незаурядное летное дарование Чкалова и смотрел на него не как на подчиненного, а как на равного себе, возможного соперника в авиационном мастерстве.

Позднее Чкалов в свою очередь отнесся с такой же дружеской приветливостью и теплотой к молодому

пилоту Георгию Байдукову, который стал потом участником исторических перелетов.

В авиацию Байдуков пришел по путевке комсомола. Подростком он работал кровельщиком, поступил в железнодорожную школу. Настоящее свое призвание Байдуков нашел за штурвалом самолета. Он был талантлив и упорен, у него была верная рабочая хватка, он не искал легких успехов, не боялся трудностей.

Когда растущему НИИ понадобились новые летчики-испытатели, военные части послали туда лучших своих пилотов. В их числе был и Георгий Байдуков.

С Валерием Чкаловым он встретился ночью, на летном поле института. В обязанности Чкалова входило инструктирование вновь поступающих молодых летчиков – так называемые «вывозные» полеты. Он «вывозил» Байдукова, и тот сразу завоевал симпатию Валерия Павловича своей сообразительностью, смелостью и знанием летного дела.

– И откуда ты, Байдук, взялся? Сколько лет ты летаешь? – говорил Чкалов, любуясь смелым полетом новичка.

С первого же знакомства он стал называть Байдукова ласково: «Егорушка» или «Байдук».

У Чкалова была прекрасная черта, в той или иной степени свойственная всем нашим летчикам, – сильно развитое чувство товарищества. Успеху других летчиков он радовался, как своему собственному. С загоревшимися глазами и теплой улыбкой, смягчавшей резкие черты его характерного лица, Чкалов говорил о полетах Громова, восхищался воздушным мастерством своего друга Анисимова, удачными полетами Георгия Байдукова.

Когда же дело доходило до соревнования, пусть с самыми лучшими друзьями, Чкалов всегда стремился быть первым и только первым, не уступать в борьбе, обогнать соперника.

В период работы в НИИ Чкалов был молод, он еще не научился сдерживать свои порывы, особенно если наталкивался на серьезное препятствие. Пускать его в воздух вместе с Анисимовым считали рискованным. Они так увлекались, что совсем забывали об опасности.

Характерен в этом отношении и первый воздушный «бой» Чкалова с Байдуковым. Вот как описал его сам Георгий Филиппович Байдуков:

«...Однажды Валерий Чкалов предложил мне подраться в воздухе. Самолеты наши были различных систем, но это было неважно. Чкалов хотел мне показать лобовые атаки истребителя. Мы поднялись в воздух и разошлись на положенную дистанцию. Когда я развернул самолет в его сторону, Валерий был километрах в двух от меня и шел навстречу.

Его мотор слегка дымился. Я смотрел в калематор и изредка стрелял фотопулеметом. С каждой секундой расстояние между мной и Чкаловым сокращалось.

Ведь встречные скорости огромны. Вот осталось каких-нибудь пятьсот метров, а мы шли точно нос в нос.

Я сжал крепче ручку, готовясь отвалиться влево и вверх. Я вспомнил пространство смерти, когда никакие эволюции не спасают самолет, от столкновения, и выглянул влево. В тот же момент, чтобы перепрыгнуть через самолет Чкалова, я полез на петлю и в верхней ее точке сделал переворот. Получился классический иммельман. Спустя мгновение я потерял из виду Чкалова и быстро сел.

Механики с земли наблюдали наш бой на встречном курсе. Они рассказывали потом, что наши самолеты, подойдя друг другу в лоб,

одновременно полезли вверх, идя вертикально. Все ближе и ближе сходились их колеса. Казалось, вот-вот они пожмут друг другу лапы...

Валерий сел через минуту после меня. Он был немного взволнован. Первым словом по моему адресу было:

– Дурак, так убьют тебя!

– По-моему, и ты не из умных, если лезешь на рожон! – сказал я. – Тебе нужно было ложиться в вираж!..

Валерий буркнул:

– У тебя такой же упорный характер, как и у меня. Мы с тобой обязательно столкнемся. Лучше ты, Байдук, сворачивай первый, а то так по глупости и гробанемся».

Чкалов понимал, что подобную тактику нельзя применять к своим, лучше оставить ее для будущих схваток с врагами. И все же он увлекался настолько, что ему трудно было остановиться во-время.

* * *

Работа в НИИ поглощала у Валерия много времени. Нередко приходилось летать и ночью. Ольга Эразмовна нетерпеливо ожидала прихода мужа. Днем она гуляла с сыном, читала ему сказки, играла с ним, и время проходило незаметно. В 8 часов вечера Ольга Эразмовна укладывала Игоря спать, и тогда ей становилось тоскливо. Она была коренная ленинградка и в Москве еще чувствовала себя одинокой, скучала по родному городу, по его широким, прямым, как стрела, проспектам и улицам.

Валерий сначала переехал в Москву один и жил у товарища. Семью он перевез лишь после того, как

получил постоянный номер в гостинице.

Ему крепко полюбилось богатое многообразие московских площадей, улиц и переулков.

– Здесь целый век проживешь, и то не успеешь всю красоту разглядеть! – восхищенно говорил он.

Ему хотелось как можно скорее показать Ольге Эразмовне все, что он успел увидеть сам, и они часто совершали прогулки по городу.

Валерий с увлечением рассказывал жене:

– Иду я как-то этим переулком, тороплюсь, по сторонам не оглядываюсь. И вдруг вот этот домина так мне в глаза и бросился. Ты только посмотри, какая архитектура. Должно быть, большой художник его строил!..

В свой выходной день он приглашал жену на экскурсию по московским музеям. Еще тогда, когда Валерий жил один, он составил план таких экскурсий. Ему хотелось сначала осмотреть все достопримечательности великого города, а затем уже выбрать, что больше придется по душе, и бывать там почаще. Однако скоро он убедился, что не так-то просто сделать подобный выбор, – слишком много различных исторических и художественных сокровищ в столице нашей Родины – Москве! Все же особенно большое наслаждение доставляло ему посещение Третьяковской галереи и таких музеев, как Исторический, что на Красной площади.

В музеях и театрах Чкаловы обычно бывали вместе с семьей Анисимовых. Дружбу с Александром Анисимовым Валерий особенно оценил, когда у него случилось большое горе – умер Павел Григорьевич.

Старик Чкалов продолжал работать в затоне до тех пор, пока не свалился окончательно. Из писем Натальи Георгиевны Валерий знал о болезни отца, но очень надеялся на его могучий организм. Известие о смерти пришло неожиданно.

Валерий давно собирался съездить в Василёво, навестить родных, но не успел этого сделать. Теперь его мучила мысль, что он ничем не порадовал отца в последние дни его жизни. Тяжело было думать, что он больше никогда не увидит своего Павла Григорьевича, не услышит его по-стариковски строгих, но дельных советов. Как это часто бывает, Валерий только теперь, после смерти отца, понял, насколько тот был ему дорог.

Анисимов видел, что друг затосковал, и осторожно, тактично старался отвлечь его от тяжелых мыслей. По собственному опыту он знал, что самым лучшим лекарством для Чкалова будут полеты. И он заботился, чтобы Валерий летал как можно больше.

* * *

Начав с обычных аэродромных полетов, Чкалов скоро перешел к выполнению специальных заданий, иногда связанных с дальними воздушными маршрутами. Летчик-истребитель, он изучал в НИИ машины разных типов. Много летал и на тяжелых воздушных кораблях. В полетах был попрежнему неутомим, за первый же год работы в институте он провел в воздухе около 300 часов и освоил методику летных испытаний тринадцати типов самолетов.

Испытания в воздухе требуют от летчика, помимо профессионального мастерства, таких личных качеств, как мужество, выдержка, умение молниеносно принимать решения. При испытаниях трудно предусмотреть все случайности.

Однажды Чкалов принимал участие в опытном бомбометании. Опыты велись на Черноморском побережье. На исходе жаркого дня Чкалов осторожно поднял в воздух тяжело нагруженный двухмоторный бомбардировщик. На борту самолета находились

опытный бомбардир-инженер и молодой бортмеханик. Сначала летели над дышащей зноем степью, и машину бросало во все стороны. После короткого отдыха в полете над морем самолет снова ушел по назначенному маршруту в беспокойный воздух над раскаленной землей. Под крылом мелькали деревни, пашни, изрытые оврагами поля, перелески.

Внезапно лопнул шатун, и левый мотор, окутанный белым паром, затрясся, как в лихорадке. Валерий повел самолет на одном правом моторе. Напрягая все свои силы, он пытался удержать самолет от снижения. Высота постепенно терялась, а внизу, как нарочно, мелькали глубокие овраги, не было видно ни одного ровного кусочка земли, годного для посадки. Вынужденная посадка вообще не предвещала ничего доброго: висевшие под фюзеляжем несколько сот килограммов бомб неминуемо должны были взорваться после первого же сильного толчка. Это понимали и летчик, и инженер, и бортмеханик.

По уставу садиться с бомбами не разрешается. Инженер решил сбросить опасный груз. Он уже открыл люк бомбового отсека. Внизу изредка мелькали селения. Заметив приготовления инженера, Чкалов гневно приказал ему немедленно перейти в пилотскую кабину. Инженер повиновался. Машина на одном правом моторе тянулась к берегу моря. Мотор перегрелся, работал неверно, с выхлопами, вот-вот готовый взорваться, а годного для посадки места все не было видно. Чкалов решительно выключил зажигание последнего мотора, – другого выхода не оставалось.

Самолет, нагруженный бомбами, опускался над обрывистым берегом моря. Много самообладания и физической силы понадобилось летчику, чтобы выровнять машину и дотянуть ее до прибрежной полосы земли. Инженер и бортмеханик не сразу пришли в себя, не сразу поняли, где они, когда Чкалов

посадил машину с сотнями килограммов взрывчатых веществ на самом краю обрыва.

Обычно веселый механик на этот раз был серьезен.

– Товарищ командир, – сказал он Чкалову, – вы спасли не только нас, – вы спасли и тех, на кого могли обрушиться бомбы!

– Нас всего трое, – ответил Чкалов, резко повернувшись к смущенному инженеру, – а сколько людей могло погибнуть!

* * *

В НИИ шли испытания авиамамки. Это были самые интересные и необычные испытательные полеты за весь 1931 год.

Идея создания авиамамки, предложенная советским конструктором В. Вахмистровым, заинтересовала и ученых-аэродинамиков и военных специалистов.

По замыслу конструктора тяжелый воздушный корабль – авиамамка – должен был служить транспортом для истребителей. Самолеты могли взлетать с авиамамки, находящейся в воздухе.

Инженеры и летчики НИИ с увлечением работали вместе с конструктором над осуществлением проекта авиамамки.

При первом испытательном полете на огромных крыльях воздушного корабля установили два самолета-истребителя типа «И-4». Испытание было очень ответственное и трудное. Поэтому было особенно важно, чтобы в пилотских кабинах находились мастера летного дела. Командование выбрало Чкалова и Анисимова – лучших летчиков-истребителей НИИ. За штурвалом сидел летчик Залевский. Испытания окончились вполне успешно. Авиамамка летала,

истребители отцепились от нее и ушли в свободный полет.

Чкалов с воодушевлением участвовал и в дальнейших испытаниях авиаматки, неизменно показывая свои знания, мастерство и смелость.

* * *

В первый же год своего пребывания в НИИ Чкалов получил задание пилотировать из Москвы в Одессу тяжелый бомбардировщик. В районе Одессы ему предстояло произвести длительные испытания, проверить самолет на бомбометание с горизонтального полета и с пикирования.

В Одессе его ждала приятная встреча. Начальником Одесской летной школы оказался Иван Панфилович Антошин.

Чкалов бурно выражал свою радость. Несколько лет не виделся он с «батей», своим любимым командиром и учителем.

Антошин обнял молодого летчика и с отеческой теплотой расспрашивал его о полетах, о семье, о перспективах на будущее.

– Батя, я отец семейства, у меня сын и, видите, какой большой уже! – с гордостью заявил Чкалов, показывая фотографию Игоря, которая всегда лежала у него в нагрудном кармане.

Антошин полюбовался на здорового малыша и, улыбаясь, спросил:

– Теперь, когда отцом стал, осторожнее летаешь?

Лицо Чкалова на мгновение затуманилось.

– На тяжелых самолетах не пофигуряешь, а на истребителе редко приходится летать, – отвечал он.

И тут ему пришла в голову мысль:

– Батя! Дай мне душу отвести на твоём самолёте. Уж очень я соскучился по истребителю.

Антошин согласился.

В небе над летным полем школы рассыпался настоящий фейерверк фигур высшего пилотажа. Красный истребитель падал совсем низко, почти до самой земли, потом снова взмывал ввысь, летел вверх колёсами.

Колхозники бросили работу на огородах и с восхищением следили за необыкновенным полётом. Когда истребитель пошел на посадку, колхозники прорвались на аэродром и вместе с курсантами долго качали Чкалова.

Антошин ожидал в стороне, когда затихнет буря восторга. Его крепкое рукопожатие сказало Чкалову больше, чем самые восторженные слова.

...Целый месяц пробыл Чкалов в Одессе. Опытные полёты назначались обычно на вечер, днем летчик был свободен. Он осматривал местные достопримечательности, побывал на Большом и Малом фонтанах, любовался утопающими в зелени домами отдыха и санаториями. Больше всего его влекло море. Чкалов быстро завязал дружбу с местными рыбаками и уходил с ними на паруснике ловить серебристую скумбрию.

Простой, общительный Чкалов держался с рыбаками по-свойски, шутил, смеялся. А когда он со сноровкой прирожденного волгара перебрасывал и крепил парус, рыбаки обменивались одобрительными взглядами.

Иногда в рыбной ловле участвовал и Антошин. Вообще Иван Панфилович охотно бывал в обществе Чкалова. Несмотря на разницу лет, между ними росла настоящая дружба. За эти годы духовный мир Чкалова обогатился. Его суждения отличались меткостью, своеобразием, глубокой продуманностью.

– Я физически ощущаю, что живем мы, батя, на крутом подъеме, – говорил он, гуляя с Иваном Панфиловичем по окрестностям Одессы. – Это не страшно, что мы еще летаем на старых моторах. Скоро будут замечательные отечественные моторы! Золотое времечко только наступает. Вот я здесь каждый день с самолета вижу: поля широкие; колхозы растут, крепнут; люди в колхозах зажили по-иному. Конечно, не все еще так, как хочется, но ведь сразу без труда счастье не дается ни в крестьянском хозяйстве, ни на летном поле. А зато счастье такое... за него стоит побороться!

В один из выходных дней Чкалов попросил Антошина поехать с ним на остров Березань.

Два военных летчика долго стояли у могилы участника революционного восстания в Черноморском флоте лейтенанта Петра Петровича Шмидта, расстрелянного царским правительством. Чкалов был угрюм. Поздно вечером, прощаясь с Антошиным, он сказал:

– Жалко мне, батя, лейтенанта Шмидта! Жалко, что не видит он, как неузнаваемо изменилась, какой могучей стала наша страна.

Последние дни перед возвращением в Москву Чкалов почти не расставался с Антошиным. Они вместе купались в море, вместе бывали в опере, вместе ходили в библиотеку.

Антошин с интересом наблюдал, какой литературой увлекается его молодой друг. Диапазон у Чкалова был большой: охотно читал он и научную фантастику для юношества, и стихи Маяковского, и писателей-классиков, и специальную техническую литературу. Увлекали его также книги по русской истории.

– Народ у нас замечательный! Только раньше ему ходу не давали. А сейчас наш народ горы своротит! – убежденно говорил Валерий Павлович.

С годами росло и крепло его патриотическое чувство.

– Советская авиация – лучшая в мире, – говорил Чкалов. – На советских заводах, из советских материалов, руками советских людей создаются могучие стальные птицы, которые по качеству оставляют далеко позади себя все иностранные самолеты. В мире нет лучших летчиков, чем советские.

И. П. Антошин любил слушать красочные, подкупающие своей искренностью рассказы Чкалова. Когда Валерий улетел из Одессы в Москву, Иван Панфилович почувствовал, что ему не хватает общества его молодого энергичного друга.

Следующая их встреча произошла скорее, чем они оба ожидали, но при менее благоприятных обстоятельствах.

* * *

Чкалов продолжал работать в НИИ. Он близко познакомился с неизвестными ему раньше системами самолетов. Летчик-испытатель, он стал летать на тяжелых бомбардировщиках так мастерски, будто многие годы сидел за штурвалом тяжелого воздушного корабля.

Это искусство пригодилось ему, когда он ставил рекорды дальности: летал на остров Удд и через Северный полюс в Америку. Но в то время его тянуло только к истребителям.

Он мечтал принять участие в наращивании скоростей. В НИИ же поступали самолеты для окончательных испытаний перед пуском в серию, машины, уже побывавшие в руках заводских летчиков, изученные, проверенные. На долю летчиков-

испытателей НИИ оставалась лишь строгая окончательная проверка машины.

Иногда Чкалову удавалось составить свое собственное мнение, не совпадавшее с официальной характеристикой, обнаружить каскадом фигур высшего пилотажа скрытые качества или недостатки самолета. Кое-кому в НИИ это не нравилось. Слишком явно восставал Чкалов против старых авиационных норм. На него опять посыпались всевозможные взыскания, ему задержали очередное воинское звание.

Рутинеры, предельщики гнули свою линию. Скрытые враги пытались подорвать мощь советской авиации.

Снова сгустилась атмосфера вокруг Чкалова. Его обвинили в нарушении «Правил полета» и отчислили в специальную группу недисциплинированных летчиков, собранных из разных авиационных частей.

Здесь Чкалов оказался на положении курсанта. От полетов его отстранили. Для него это было мучительно. Несправедливое наказание он переживал, как тяжелую болезнь, стал угрюм и неразговорчив. В таком состоянии застал его Антошин.

В своих воспоминаниях И. П. Антошин так описывает эту встречу с Чкаловым:

«...Зимой 1931 года меня перевели преподавателем в Военно-воздушную академию. Начальник кафедры поручил мне провести цикл лекций для командного состава одной из школ. От начальника этой группы я узнал, что аудитория, с которой мне придется заниматься, представляет из себя летный состав различных частей. Они собраны сюда за недисциплинированность для „перевоспитания“. Среди них я увидел и Чкалова.

После лекции он подошел ко мне и говорит:

– Батя, скажи, пожалуйста, за что я попал в этот «дисциплинарный батальон»? Я знаю, ты от меня не скроешь и скажешь!

Но я не мог ничего сказать, ибо сам не знал, и стал его расспрашивать, как он попал в эту группу.

Валерий толком не мог ответить. Я установил только, что Чкалов нарушил какие-то положения в технике пилотирования и его направили в эту группу для «перевоспитания».

Валерий был рад, что мог теперь видаться с Антошиным, говорить с ним. Он оказался на казарменном положении и не имел права отлучаться без особого разрешения. А получить разрешение было не так-то просто. Ольга Эразмовна осталась одна с ребенком. Больше всего ее волновала мысль о том, как перенесет Валерий неожиданное и несправедливое наказание.

Валерий знал, что жена тяжело переживает все его неудачи, и ему хотелось подбодрить ее. Он обратился к «бате» с просьбой навестить Ольгу Эразмовну.

Антошин побывал у Чкаловых дома, и Валерий потом с жадностью расспрашивал его об Игоре. Он хотел знать о сыне все, до мельчайших подробностей.

– Именно ради сына, – страстно говорил Чкалов, – ради нашего будущего, ради счастья родной страны я должен искать, добиваться нового, совершенствовать, шлифовать технику пилотирования. Нам нужна авиация высокого класса, а от меня требуют: будь осторожен при испытаниях, не давай полной нагрузки на все детали. Но как, скажи ты мне, я могу проверить без этого самолет? Летчик должен быть вполне уверен в прочности машины, знать, что в самых сложных условиях полета ни один винтик не подведет.

– Нелегко тебе, Валерий, – задумчиво ответил Антошин, – очень нелегко, потому что и сейчас еще есть начальники, которые сваливают в одну кучу твои ценные эксперименты и «грехи молодости», когда ты играл со смертью по пустякам.

– Ничего, батя, – возразил Чкалов, – будет время, правда свое возьмет! Поймут, что я учусь в совершенстве владеть машиной, а не занимаюсь акробатикой.

В один из вечеров Чкалов пришел к Антошину в приподнятом настроении и заявил:

– Я все продумал, все взвесил и знаю: настоящую пользу я смогу принести, испытывая самолеты на заводе. Заводские испытания – совсем другое дело, чем испытания в НИИ. Там не только можно, но и должно изучать характер машины. Помоги мне, батя, устроиться на какой-нибудь авиационный завод! Поможешь?

Иван Панфилович ответил не сразу.

– Постараюсь, Валерий, – сказал он. – Сделаю все, что от меня зависит. Но удастся ли, – не знаю. Я ведь только преподаватель.

То, что не удалось бы одному Антошину, сделал коллектив. Партийная организация института и лучшие, передовые летчики отвоевали Чкалову возможность работать творчески, в полную меру его выдающихся способностей. В январе 1933 года Валерий Чкалов был назначен летчиком-испытателем авиационного завода.

Глава десятая. Заводской летчик-испытатель



Валерий Павлович вместе со своими земляками – жителями Василёва – ловит бреднем рыбу.

На авиационном заводе Чкалов нашел работу, которая была ему больше всего по душе.

Во время «испытательных полетов он с огромным чувством ответственности за доверенный ему самолет сначала проверял, как воплощен замысел конструктора, детально изучал все достоинства и недостатки машины. Затем он старался выжать из машины все, что она может дать. Иногда летчик-испытатель Чкалов добивался больше того, на что рассчитывал сам конструктор.

Коммунисты – конструкторы, инженеры, летчики высоко ценили мастерство Чкалова, его бескорыстную

страстную любовь к авиации, его упорную и смелую борьбу за новое. На партийных собраниях не раз обсуждали, какие условия надо создать Чкалову, чтобы на работе заводского летчика-испытателя он мог полнее и лучше проявить свое дарование.

Стиль работы Чкалова оставался прежним: когда-то молодой летчик Ленинградской эскадрильи по целым дням не расставался с самолетом, а теперь уже опытный пилот, которому доверили испытание новых машин, тоже подолгу не уходил из заводских цехов. Там для него все было важно, все интересно.

Домой Валерий Павлович возвращался поздно, когда Москва уже давно сияла огнями бесчисленных электрических фонарей. Высоко в небе мягко светились звезды. Дома Чкалова ждали короткий отдых и часы усиленных занятий. В заводских цехах, общаясь с творцами и строителями самолетов, он почувствовал, что у него не хватает теоретических знаний. Не раздумывая, Валерий сел за книги и чертежи. Занимался систематически каждый вечер. Если сам не мог разобраться в сложных формулах, обращался к инженеру или конструктору.

– Теперь, Лёлик, я на многое смотрю другими глазами, сам чувствую, как расту, – делился он с женой своими мыслями.

Ольга Эразмовна всегда с интересом выслушивала рассказы мужа. Авиация оставалась бессменной владычицей внутреннего мира Валерия Чкалова. Любящая и чуткая Ольга Эразмовна нашла, как сдержать данное перед замужеством слово – никогда не вмешиваться в авиационные дела Валерия – и в то же время не оказаться «сторонней свидетельницей» главного, что заполняло жизнь любимого человека. Она умела слушать, умела во-время сказать ободряющее слово. И осторожно, с большим тактом добилась того, что Валерий Павлович чувствовал потребность делиться

с ней и реальными планами и, казалось бы, почти несбыточными мечтами.

Ольга Эразмовна была первая, с кем он поделился впечатлениями о новой своей работе.

- Теперь - говорил он, - у меня совсем, совсем другие обязанности. Хотя в НИИ я тоже был летчиком-испытателем, но там, ты знаешь, я испытывал готовые, уже получившие воздушное крещение машины, а здесь я сам участвую в рождении самолета. Ты только послушай...

И он с увлечением рассказывал жене, как главный конструктор, получив правительственное задание, в котором в общих чертах указаны число членов экипажа, вооружение и летные характеристики, ищет наиболее удачные конструктивные формы для нового самолета. Эту творческую задачу главный конструктор решает разными способами, причем советуется с другими конструкторами и летчиком-испытателем. Слово летчика-испытателя - важное и ответственное слово, подчеркивал Валерий. Летчик-испытатель, помимо всего прочего, является полномочным представителем всей летной братии, которой придется водить в воздухе новый самолет.

В дальнейшем Ольга Эразмовна узнала и другие подробности того пути, по которому проходит вновь создаваемая воздушная машина. Путь этот далеко не гладкий, многие образцы новых самолетов так и остаются только образцами. Для массового серийного производства годен лишь самолет с наилучшими тактическими данными, мощным вооружением, большой скоростью, хорошей устойчивостью и управляемостью. Кроме того, необходимо, чтобы конструкция была проста технически.

Главный конструктор, после того как он сам ясно представит себе очертания машины, сочетание материалов, тип и мощность мотора, оборудование,

вооружение, делает первоначальные чертежи, набрасывает общий вид самолета и передает все своему помощнику, тоже высококвалифицированному конструктору. Тот рисует несколько вариантов схемы самолета. Потом вносятся поправки до тех пор, пока не получится окончательный, лучший вариант. Его передают для детальной разработки в конструкторское бюро.

В составлении проекта самолета принимает участие много людей. Каждая группа конструкторов разрабатывает что-нибудь одно – фюзеляж, крыло, управление, мотор, шасси, вооружение, хвостовое оперение, оборудование.

Летные качества самолета – скорость, высота, дальность, устойчивость – определяются путем аэродинамического расчета специальной группой инженеров-расчетчиков.

Другая группа инженеров рассчитывает прочность самолета. Прочность и легкость – необходимые качества машины. Они, казалось бы, противоречат друг другу. Совместная работа конструкторов и инженеров-расчетчиков заключается в поисках действительно необходимой для данного типа самолета прочности не в ущерб точно так же необходимой легкости.

Одновременно с чертежами и расчетами готовится из сосновых брусков и фанеры макет будущего самолета в натуральную величину. Такой макет позволяет детально изучить проектируемую машину и дает полное представление о будущем самолете, поэтому его принимает специальная комиссия. Если макет принят, изготавливаются так называемые плазы: на фанерных рамах вычерчиваются в натуральную величину те крупные части и детали самолета, которые из-за их размеров невозможно вычертить на бумаге. Чертежи и плазы передаются в цехи.

Отдельные детали делаются в разных цехах. Летчик-испытатель ревниво следит за всем, вплоть до шлифовки деталей. К его советам внимательно прислушиваются и конструкторы и рабочие.

После сборки самолета производятся испытания и замеры для определения того, соответствует ли подлинный его вес центру тяжести и другим проектным данным. Проверяются приборы и оборудование.

Затем начинаются испытания прочности машины. Хотя путем математических расчетов удастся определить предельную нагрузку на каждую деталь, но эти расчеты могут оказаться ошибочными. Для проверки их каждый самолет нового типа еще до взлета подвергается испытаниям на прочность. На все части машины дается значительно большая нагрузка, чем при полете.

Для этих наиболее ответственных испытаний всегда строятся одновременно два совершенно одинаковых самолета. Один из них заранее обречен на разрушение. В поисках предела прочности его детали еще в цехе нагружают до тех пор, пока они не разламываются. Делается это для того, чтобы в воздухе не подвергать опасности жизнь летчика-испытателя. Прочность самолета должна быть абсолютно надежной.

Инженеры, ведущие испытания, нагружают крыло самолета до тех пор, пока оно, наконец, не выдерживает и разрушается. Этот момент фиксируется, и тогда точно определяется, какова в действительности прочность крыла. Шасси, ручное и ножное управление, моторная рама, рули – все доводится до разрушения.

И только после того, как результаты испытания в цехе подтвердят правильность расчетов, такой же самолет готовят к испытаниям в воздухе.

В руки летчика-испытателя передают единственный экземпляр нового самолета – результат высокого

творчества и напряженного труда конструкторов, ученых, инженеров, рабочих.

– Такой самолет надо очень и очень беречь! – говорил жене Чкалов. – И хотя знаешь: все рассчитано, тысячу раз проверено, и не сомневаешься, что машина полетит, и полетит хорошо, а все-таки всегда можно встретиться с неожиданностью.

Летчик-испытатель садится в кабину лишь после того, как ведущий инженер еще и еще раз проверил мотор, приборы, органы управления, радиосвязь. Взлетает испытатель не сразу. Сначала делает несколько пробежек по земле, чтобы выяснить, как работают тормоза, колеса, рули. И только если все в порядке, он поднимается в воздух. В воздушных просторах, на разных высотах и разных скоростях летчик исследует, насколько точно осуществлены замыслы конструктора.

Все характерные свойства самолета, замеченные летчиком во время испытаний, записываются в паспорт. После испытательного полета паспорт вместе с записями приборов, установленных на земле, а также результаты наблюдений с земли передаются главному конструктору. Если самолет выдержал заводские испытания, его посылают на государственные испытания в НИИ ВВС. Там окончательно решается судьба нового самолета.

Известный конструктор Герой Социалистического Труда А. С. Яковлев пишет в своих «Рассказах конструктора»:

«Пожалуй, нет среди авиаторов более благородной, возвышенной и героической профессии, чем профессия летчика-испытателя.

Несмотря на то, что современная авиационная наука аэродинамика – наука о прочности самолета, о вибрации – является

сильным оружием в руках конструктора, все же первые полеты новой машины таят в себе много неожиданного. И в задачу летчика-испытателя входит выявление всего того, что не поддается расчетам конструктора и научным экспериментам при проектировании.

Опасен не столько первый вылет, сколько последующие испытания: проверка максимальной скорости, высоты, проверка машины на прочность, вибрацию, штопор и др.

Искусство летчика-испытателя в этом случае можно сравнить с искусством всадника, впервые объезжающего молодую норовистую лошадь. Только дело у летчика куда более сложнее и опаснее, чем у наездника. Как конь не хочет подчиниться воле всадника, стремится сбросить его, так и новый самолет упорно сопротивляется овладению им и как будто старается использовать каждую ошибку конструктора и пилота...

Поэтому летчик-испытатель очень внимательно прислушивается к поведению машины, ни на минуту не ослабляет бдительности, пока машина детально не изучена. Недаром летчики-испытатели говорят, что с новым самолетом нельзя переходить на «ты» раньше времени.

Летчики-испытатели – незаметные, скромные герои, прокладывающие пути новой авиационной технике.

Мне приходилось встречаться со многими выдающимися представителями этой профессии – Чкаловым, Пионтковским, Супруном, Стефановским, Анохиным, Серовым. Хорошо знаком я и с Грозовым.

У каждого из них своя ярко выраженная индивидуальность. Но одно общее присуще всем им – глубокая, особенная любовь к авиации. Сознание долга перед Родиной, чувство ответственности за порученную машину, постоянная опасность в полете положили на них отпечаток какой-то необыкновенной мужественной скромности, свойственной настоящим героям. Это люди честные, благородные, люди долга. И личное общение с ними полностью убеждает в этом»^[4].

В этом же рассказе Яковлев делится своими впечатлениями о Валерии Чкалове:

«С Чкаловым я впервые познакомился на авиационном заводе... В то время он не имел еще той славы, которая пришла к нему позже. Знакомясь с ним, я знал только, что это душа-человек, отличный и безрассудно смелый летчик. О смелости Валерия Павловича уже тогда ходили всевозможные легенды.

На заводе Чкалов проявил качества, необходимые для сложного и ответственного дела – испытания новых самолетов. Он всегда горел желанием полнее, глубже и быстрее постигнуть, как он говорил, душу новой машины».

* * *

Работа на авиационном заводе дала Чкалову возможность проявить талант летчика-новатора с еще большей силой. Он стал участником создания таких самолетов, каких еще не знал мир.

Чкалова пригласили шеф-пилотом к конструктору Николаю Николаевичу Поликарпову. Для испытания самолетов новой, смелой конструкции трудно было бы найти лучшего летчика, чем Чкалов.

Творческое содружество с Поликарповым сыграло большую роль в жизни Валерия Павловича. В свою очередь Чкалов помог выдающемуся конструктору в период, когда тот создавал свои первые скоростные истребители. Совместная работа, постоянное общение обогатили обоих, расцвелили новыми красками их творческую жизнь.

У них была одна общая черта – страстная любовь к авиации. До конца своей жизни Поликарпов с неостывающим пылом работал над новыми конструкциями самолетов. Равнодушия к авиации он никому не прощал. Когда его дочь решила переменить профессию и ушла из авиационного института, Николай Николаевич искренно жалел ее: он считал, что дочь сама лишила себя высоких творческих радостей.

Поликарпов был и трудолюбив и трудоспособен. В юности, добившись приема на механическое отделение Петербургского политехнического института, он одновременно поступил на курсы авиации и воздухоплавания при кораблестроительном отделении института. Учился отлично и окончил первым.

– Мое здоровье выдержало эту бешеную работу на двух отделениях института, – говорил потом Поликарпов.

После окончания института молодой инженер был направлен на Русско-Балтийский машиностроительный завод. Вскоре Поликарпов стал заведующим производством. Это была серьезная, ответственная и в то же время увлекательная работа. На Русско-Балтийском заводе строились первые многомоторные воздушные гиганты. Здесь у него была благодарная почва для развития творческой смелости.

После Великой Октябрьской социалистической революции Поликарпов целиком посвятил себя решению крупных авиационных проблем. У него возникли идеи новых воздушных машин, достойных Советской страны. Он работал с подъемом и выдвинулся в ряды ведущих конструкторов.

Особенно интересна судьба его самолета «ПО-2». Простота, живучесть конструкции, безукоризненная устойчивость, способность быстро выходить из любой фигуры, неприхотливость к условиям эксплуатации сделали эту машину незаменимой во многих случаях авиационной жизни.

В первые годы после Октябрьской революции для подготовки летчиков пользовались самолетом Порховщикова и разными иностранными машинами. Но потом они перестали удовлетворять растущим требованиям, и Управление Военно-Воздушных Сил объявило конкурс на учебный самолет. В этом конкурсе принял участие и Н. Н. Поликарпов.

В январе 1928 года Михаил Михайлович Громов поднял в воздух учебную машину Поликарпова «ПО-2». Вернувшись из испытательного полета, Громов дал ей отличную оценку. Самолет пустили в серийное производство, и с тех пор он живет полной жизнью, нередко оказываясь в новой, неожиданной роли.

«ПО-2» – биплан с пятицилиндровым мотором «М-11» в 100 лошадиных сил, с воздушным охлаждением. Изготовлен он из полотна и фанеры и очень дешев в производстве. Когда в год своего рождения «ПО-2» демонстрировался на выставке в Берлине, никому, конечно, и в голову не приходило, что эта безобидная учебная машина будет наводить ужас на фашистских солдат.

Вначале гитлеровцы смеялись над появившимися на фронте самолетами «ПО-2» и называли их «русс-фанер». Но скоро они убедились, что эти примитивные

на первый взгляд самолеты, благодаря своей способности летать очень низко, становятся опасными. У них были и другие ценные боевые качества. Эти самолеты могли и днем и ночью взлетать с любой площадки и опускаться где угодно. «ПО-2» был особенно опасен для врага ночью. Он опускался на цель, планируя, с приглушенным мотором, совершенно бесшумно. О его присутствии враг узнавал слишком поздно, только по сброшенным бомбам.

Во время великой битвы за Сталинград летчики, сидевшие за штурвалом «ПО-2», достигли в бомбометании виртуозного мастерства. Тогда, как известно, бои шли не только на улицах и в переулках, но даже в домах. Нередко одну половину дома занимали гитлеровцы, другую – советские воины. Летчик, прилетевший на «ПО-2», опускался совсем низко, и бомбы попадали точно в намеченную цель – на фашистское боевое охранение. С той же точностью летчик сбрасывал на советскую половину боеприпасы.

К концу войны о самолете «ПО-2» рассказывались легенды. Многие воины до сих пор с благодарностью вспоминают эту скромную и очень полезную машину.

Но для Николая Николаевича Поликарпова самолет «ПО-2» вскоре стал пройденным этапом. В 1932 году на заводе было организовано Центральное конструкторское бюро. Перед ЦКБ поставили задачу – создать скоростной истребитель. Над решением этой задачи одновременно работали три конструкторские бригады. Одной из них руководил Поликарпов.

Большая идея вынашивается долго. Для Поликарпова «И-15» начал реально существовать еще до изготовления его модели. Весь свой опыт конструктора бипланов вложил он в создание этого скоростного истребителя. Модель «И-15» испытывалась в лаборатории имени Чаплыгина в нескольких

вариантах, пока не были решены вопросы устойчивости и управляемости.

«И-15» – истребитель-биплан, с мотором воздушного охлаждения, прочный, очень жесткий, сравнительно небольшого размера и с очень малым полетным весом. Скорость его достигала 370 километров в час. У других истребителей, выпущенных Центральным конструкторским бюро в 1932 году, максимальная скорость равнялась 300 километрам.

Все же конструктор не совсем был доволен своей машиной. Неубирающееся шасси и дополнительное сопротивление стоек снижали скорость. Зато этот самолет отличался большой маневренностью. Он был послушен воле летчика и успешно выполнял в воздухе любые фигуры высшего пилотажа; за восемь секунд делал полный круг в одной плоскости, то-есть выписывал классический вираж.

«И-15» попал в руки Чкалова. У Валерия Павловича дух захватывало от радостного возбуждения. Такие перспективы! Собственное будущее казалось ему тоже великолепным: движение вперед, борьба с трудностями, победы. С такими людьми, с таким коллективом, как на заводе, можно уйти далеко...

При первой встрече Поликарпов осторожно приглядывался к новому летчику-испытателю, решая, можно ли доверить ему свое детище. Еще до прихода Чкалова на завод там говорили о нем как о талантливом и очень смелом летчике. Но кое-кто добавлял:

– Смелый до безрассудства.

Валерий Павлович чувствовал испытующий взгляд конструктора и волновался. Как-то отнесется к нему Поликарпов? Захочет ли работать с ним?

Поликарпов сразу заговорил об истребителях, настоящих и будущих, о наращивании скоростей. У Чкалова заблестели глаза. Это же его, его мечта!

И он стал рассказывать конструктору о своих исканиях, о новых фигурах, о высшем пилотаже над самой землей, о тактике воздушного боя. И самое главное – о том, какими, по его мнению, должны быть боевые самолеты, чтобы победа всегда была на стороне советских летчиков.

С юношеским оживлением слушал его Николай Николаевич. Первая официальная встреча главного конструктора с летчиком-испытателем затянулась надолго.

Поздно вечером Валерий Павлович говорил жене:

– Лёлик! Сегодня я беседовал с конструктором Поликарповым. Он рассказал мне о своих планах. Теперь я уверен: буду летать на такой машине, которая и сниться-то мне начала совсем недавно.

К Валерию Павловичу вернулась былая его жизнерадостность. Громкий смех и густой сочный бас наполняли комнату праздничным шумом.

Правда, домой он приходил поздно и нередко усталый. Обычно заставал Игоря уже спящим. И тогда огорчался, что не может побыть с сыном, рассказать ему сказку собственного сочинения.

– Ладно, в выходной день наверстаю, – успокаивал себя Чкалов.

Игорю он отдавал большую часть своего свободного времени. Но и с ним говорил главным образом об авиации – о самолетах, о летчиках.

* * *

Первая пятилетка была завершена с честью. Это явилось знаменательным событием и для работников авиации. Вместе со всеми советскими людьми они восторженно аплодировали И. В. Сталину, который в

своем докладе об итогах первой пятилетки 7 января 1933 года заявил:

«У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь»^[5].

К. Е. Ворошилов в феврале того же года, в своем докладе на торжественном юбилее по случаю 15-летия Красной Армии говорил:

«...Самое главное, что внесла пятилетка в нашу авиацию, – это большие качественные изменения... Мы имеем теперь все типы современных машин (бомбардировочную, штурмовую, (истребительную и тяжелую бомбардировочную авиацию), и в таком соотношении, которое должным образом увеличивает мощь нашего воздушного флота»^[6].

А давно ли Чкалов юным, начинающим летчиком летал на «фоккерах», на «моран-парасолях» и с обидой в душе думал: когда же, наконец, ему удастся сесть за штурвал своего, советского самолета, который оставит далеко позади все иностранные машины! Теперь такие машины уже появились. Их будет все больше и больше. В строительстве самолетов принимает участие, и он, Валерий Чкалов. Он испытывает скоростные истребители. Боевые машины очень нужны. Международная обстановка такова, что истребителям, возможно, скоро придется защищать Родину.

В самом деле, в капиталистических странах шла бешеная гонка вооружений. В Германии власть захватили фашисты во главе с Гитлером.

– Война неизбежна, Лёлик! – сказал однажды Валерий Павлович жене.

Они ужинали вдвоем. Висячая лампа под большим шелковым абажуром мягко освещала белую скатерть. В затененном углу стоял шкаф с книгами. Игорь давно спал. В комнате было совсем тихо. Тишина и уют, созданный руками Ольги Эразмовны, только обостряли беспокойные мысли, бродившие в голове Чкалова.

– Да, война неизбежна! – повторил он. – Жизнь у нас стала завидная, вот кое-кто и не может с этим примириться. Задушили бы нас, да сил не хватает. И каких только гадостей и подлостей не готовят миру капиталисты: газовую войну, бомбардировку гражданского населения... Читала, как на Женевской конференции они выступали против запрещения химического оружия?

Ольга Эразмовна молча кивнула головой и посмотрела испуганными глазами в ту сторону, где спал в своей нарядной кроватке маленький Игорь.

Валерий Павлович перехватил взгляд жены, улыбаясь, обнял ее за плечи и заявил убежденно:

– Победим мы! Иначе и быть не может.

* * *

Чкалов воспринимал жизнь остро, с большой, искренней силой чувств. Сколько замечательных событий происходило в стране. Вчера, например, всех волновала всесоюзная конференция по атомному ядру, созванная в Ленинграде; сегодня – только и разговоров, что об арктической экспедиции на ледоколе «Седов», о полетах советских стратонавтов...

Читал ли Валерий Павлович вслух газетную статью или рассказывал о том, что делается в Советском Союзе, в его тоне сквозила горделивая радость за великие достижения Родины.

Об этом периоде жизни Чкалова Г. Ф. Байдуков писал:

«Пытливый ум анализировал события сложной жизни, и Чкалов с каждым днем обогащался теплым чувством любви к своему народу, верой в будущее, ради которого стоит честно поработать до конца жизни».

...18 августа 1933 года впервые праздновался День Воздушного Флота СССР. Высоко в небе над Тушинским аэродромом летчики показывали москвичам и гостям из других городов искусство высшего пилотажа, крепость советских крыльев и силу советских моторов. Стремительный полет одноместных краснокрылых самолетов имел особенно большой успех. Им уступили первенство даже такие интересные машины, как вертолеты.

Среди четверки истребителей был Александр Анисимов. Валерий Павлович, не отрываясь, следил глазами за самолетом друга, ловил каждое его движение. Как художник, придирчиво разглядывающий на полотне уже готовое выражение волновавшей его темы, Чкалов замечал мельчайшие особенности рисунка, вычерченного на синем куполе неба сверкающей краснокрылой птицей. Он волновался, моментами хмурился, но когда истребители, блеснув фейерверком фигур, пошли на посадку, улыбнулся широкой, довольной улыбкой:

– Молодец Анисимов!

В тот день газеты предоставили авиации почетные места на своих страницах.

Валерий Павлович уехал из дому рано, до прихода почтальона. Он купил «Правду» в киоске и тут же стал читать ее. На первой полосе было напечатано обращение К. Е. Ворошилова к рабочим, инженерам и

техникам авиационной промышленности. В день смотра авиационных сил страны Климент Ефремович предъявил работникам авиационной промышленности требование увеличить количество и улучшить качество самолетов и моторов. В обращении Чкалову встретились следующие строки:

«Хорошая, изящная, крепко сделанная вещь – ведь это не только кусочек крепкого пролетарского государства. Это одновременно и *удостоверение* рабочему, технику, инженеру *на аттестат профессиональной и классовой зрелости* данного рабочего, техника, инженера, коллектива, завода, всей отрасли промышленности в целом. Это свидетельство нормального и здорового роста пролетарского государства»^[7].

Валерий вспомнил заветы отца. Павел Григорьевич тоже учил делать все красиво и добротнo, «чтобы люди радовались».

Глава одиннадцатая. Героические будни



На торжественном заседании в Ленинграде, посвященном XX годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. А. А. Жданов и В. П. Чкалов.

Рано утром Чкалов спешил на завод. В сборочный цех поступали детали поликарповского скоростного истребителя. Валерий Павлович с неослабным вниманием следил за всеми мелочами. Он хотел знать каждый винтик новой машины, чтобы в воздухе чувствовать себя ее хозяином.

Был такой случай. Рабочие устанавливали моторную раму. Чкалов долго присматривался, потом задумался; на лбу его прорезалась поперечная складка, крепко сжались крупные губы. Ведущий инженер по постройке самолета З. Журбина удивленно спросила:

- Что с вами? Вас что-нибудь смущает, Валерий Павлович?

Чкалов утвердительно кивнул головой.

- В моторной раме для жесткости не хватает одного стержня-трубы, - сказал он.

По техническим расчетам все было в полном порядке. Моторная рама осталась без исправлений. Но позднее, во время испытаний самолета Журбина убедилась, что Валерий Павлович был прав. Необычайно быстро ориентировался он в новых конструкциях!

Журбина вспоминала потом:

«...Машина была еще в стапелях. Следуя определенному порядку, мы с Чкаловым прошли, почти не останавливаясь, около стапеля, где собирали шасси, и подошли к месту сборки фюзеляжа с центропланом. Здесь я начала рассказывать о конструкции шасси. Чкалов перебил меня и сам продолжил описание шасси; тогда я спросила его:

- Откуда вы знаете это?

- А ведь мы проходили около стапеля шасси, - ответил он смеясь.

И я и группа рабочих, стоявших вокруг, были просто восхищены его наблюдательностью».

Не раз Валерий Павлович приводил в изумление конструкторов, инженеров и рабочих способностью все схватывать на лету. Авторитет его рос. С его замечаниями считались и конструкторы и строители. Инженер Журбина рассказывает:

«Валерий Павлович отлично понимал и чувствовал работу конструктора, хотя и не имел специального инженерного образования. Все его требования к самолету, все замечания,

которые он делал конструктору и производственнику, всегда были продуманны и обоснованы.

Он сам прекрасно выполнял свою работу летчика-испытателя и этим обязывал так же относиться к делу всех окружающих. Он не терпел небрежной работы, очень резко выражал свое недовольство в таких случаях. Это был строгий судья, и тем более ценна была его похвала, когда, возвратившись из полета, он говорил, что машина вела себя хорошо».

Валерий Павлович с увлечением испытывал опытные экземпляры машин Поликарпова в скоростном горизонтальном полете, в стремительном пикировании, в каскаде самых разнообразных фигур высшего пилотажа. Его полеты многим казались чрезмерно дерзкими. Но он верил в свои силы, духовные и физические, верил в себя и потому не страшился самых сложных, самых опасных моментов.

В то же время Чкалов никогда не изменял своему правилу: перед каждым испытательным полетом составлял подробный план действий в воздухе, заранее находил маневр, с помощью которого можно определить сильные и слабые стороны машины.

Сознание ответственности за драгоценный опытный самолет – творчество конструктора, труд всего заводского коллектива – заставляло его сдерживать себя, не выходить из рамок заранее продуманных действий. Садясь в кабину нового самолета, Чкалов становился собранным, сосредоточенным, молча выслушивал напоминания о конструктивных особенностях машины и о связанных с ними мерах предосторожности.

Во время испытательного полета ему предстояло подмечать недостатки машины и, самое главное,

правильно определять их причины. При этом надо было быстро ориентироваться буквально во всех свойствах самолета, в работе его многочисленных приборов. От качества проведенных в воздухе испытаний, от точности проверки машины в целом и всех ее деталей в отдельности, наконец от правильных выводов зависела дальнейшая судьба нового самолета.

– Конструктор ждет от летчика-испытателя правильно поставленного «диагноза», – говорил Чкалов.

Он всегда считал, что летчик-испытатель не должен ошибаться ни в своих выводах, ни в своих советах конструктору, так как даже маленькая ошибка может вызвать тяжелые последствия. В армию должны поступать только тщательно проверенные машины, обладающие высоким потолком, скоростью и маневренностью.

В то время на заводе «доводился» поликарповский истребитель-биплан «И-15» с мотором воздушного охлаждения. Валерий Павлович полюбил эту маленькую краснокрылую машину. Подняв ее в воздух, он с особенным удовольствием вычерчивал в небе замысловатые рисунки сложных фигур, не забывая зорко следить за тем, как ведет себя машина.

Однажды под конец испытаний Чкалов набрал высоту и, потеряв скорость, ввел самолет в штопор. Наблюдавшие с аэродрома за полетом заводские работники любовались смелостью и мастерством летчика, но когда машина скрылась за расположенными невдалеке корпусами больницы, подумали в тревоге: «Сейчас в землю врежется!»

Со страхом ждали они взрыва. Однако послышался гул мотора, и в тот же миг истребитель, сверкнув крылом, выскочил из-за крайнего корпуса.

Зрители облегченно вздохнули, но скоро страх снова обуял их: на пути низко идущего самолета стоял ангар.

Десятки глаз, не отрываясь, следили за машиной. Лица людей были бледны от волнения.

Между тем летчик взял горку и перескочил через ангар. Посадив самолет, Валерий Павлович поспешил к присутствовавшему на испытаниях директору завода и громко отрапортовал:

– Машина ведет себя хорошо!

И сразу напряжение упало. На лицах появились улыбки, раздался смех, посыпались шутки.

Валерий Павлович умел не только великолепно летать, но и «подбирать ключи к человеческим душам». Его любили за жизнерадостность, душевную теплоту и даже нежность, которые он часто скрывал от постороннего взгляда за суровым выражением лица, насмешливым тоном и резкими манерами.

* * *

Среди летчиков-испытателей у Валерия Павловича было много друзей. Часто встречался он с летчиком Степаном Супруном. Супрун был большой, сильный, красивый человек, в воздухе очень смелый, а на земле сдержанный. К авиации у него, как и у Чкалова, был не просто профессиональный интерес. Оба они любили свое дело страстно, оба бредили новыми самолетами, новой авиационной техникой.

– Конструкции наших самолетов теперь совсем другие стали, с них словно шелуха спала, – гудел бас Чкалова. – Хожу и люблюсь, какие произошли перемены. Исчезли подкосы и растяжки, округлился фюзеляж, убралось шасси, прикрылся вырез для кабины летчика, внутрь спрятались бомбы и пулеметы. Снаружи не видно ни мотора, ни радиатора, гладкими стали крылья. Красота!

– Верно, Валерий, – откликнулся Супрун. – И полетаем же мы с тобою!

Как-то разговор перешел на новый истребитель Поликарпова «И-16».

Валерий Павлович восхищался его оригинальными аэродинамическими формами.

– Редкое сочетание: скорость большая и маневренность отличная. За такой самолет армия спасибо скажет.

– Из-за этой машины у тебя был бой с конструктором и директором завода? – спросил Супрун.

– Из-за нее, – немного смущенно ответил Валерий Павлович.

В памяти у него всплыли недавние события.

Поликарповский истребитель решили снять с испытаний совсем. Сам главный конструктор признал, что машина опасна для жизни летчика. Еще раньше к такому же выводу пришла комиссия.

Когда Валерий Павлович узнал об этом, он в первый момент просто растерялся, а потом обозлился. Как можно отказываться от такой чудесной машины! Правда, она была не без греха, – он сам чуть-чуть не разбился насмерть, испытывая ее.

– Если бы испытания производил не Чкалов, погибли бы и летчик и самолет, – сказал тогда Поликарпов.

Но на то он, Чкалов, и летчик-испытатель, чтобы помочь обнаружить недостатки, которые портят эту в общем ценнейшую машину.

Однако ни конструктор, ни директор завода не соглашались продолжать испытания.

Валерий Павлович, конечно, понимал, что значит для Поликарпова поставить крест на таком самолете, отказаться от своего детища. Во внешнем его спокойствии угадывалась тяжелая боль. И Чкалов не выдержал – поспорил с Поликарповым, поспорил резко, непримиримо, первый и единственный раз за всю свою

многолетнюю работу с этим замечательным конструктором и человеком.

От Поликарпова Валерий Павлович направился к директору завода. Там его тоже ждала неудача. Директор сначала старался успокоить чересчур взволнованного шеф-пилота, потом счел нужным напомнить ему о дисциплине.

В кабинете секретаря партийной организации завода Чкалов старался говорить как можно более спокойно и точно.

Чкалова поняли и поддержали. У него оказался еще один сторонник – Серго Орджоникидзе. Народный комиссар видел поликарповский истребитель в цехах завода, наблюдал за одним из испытательных полетов и оценил эту машину по достоинству. Испытания «И-16» возобновились.

– Скорость дадим небывалую! – уверенно заявил Чкалов.

...Друзья продолжали разговор.

Супрун, сам летчик-истребитель, отдавал должное поликарповскому самолету, но ему хотелось напомнить также о достижениях других конструкторов. Перечисляя последние новинки, он упомянул о машине, спроектированной бригадой конструктора Павла Осиповича Сухого.

Машина еще «доводилась», но о ней можно было уже говорить как об одном из особо выдающихся достижений отечественной авиационной науки и техники. В ее расчетные характеристики были вложены серьезный научный труд и большой конструкторский опыт. Это был тот самый одномоторный гигант «РД» (его называли еще «НО-25» и «ЦАГИ-25»), который скоро стал для Чкалова самой дорогой машиной в мире.

* * *

Смелая конструкторская мысль находила воплощение в самых разнообразных воздушных машинах, у которых все до последнего винтика было сделано из своих, отечественных материалов.

Впереди шла продукция конструкторского отдела ЦАГИ, возглавляемого Андреем Николаевичем Туполевым. Биография Туполева неотделима от истории ЦАГИ, приобретшего мировую известность своими мощными тяжелыми машинами. В начале второй пятилетки летал уже не только 12-местный «АНТ-9», но и 49-местный воздушный гигант «АНТ-14» с пятью звездообразными моторами воздушного охлаждения. Конструкция самолета была выполнена из того самого отечественного материала – кольчугалюминия, который впервые был освоен конструкторским бюро А. Н. Туполева еще в двадцатых годах.

Еще лучшим материалам в руках советских самолетостроителей оказалась нержавеющая сталь, найденная после сложных научно-исследовательских опытов и изготовленная заводом «Электросталь» по специально разработанной рецептуре.

Первый стальной самолет строился в старых, заброшенных ремонтных мастерских, когда-то принадлежавших «Добролету». Коллективу строителей пришлось проявить большую изобретательность и выдержку. Оборудование проектировалось параллельно с разработкой конструкции машины. Труды увенчались успехом. Еще в 1931 году был готов образец пятиместного самолета «Сталь-2».

В 1933 году «Сталь-2», выпущенный серийно с моторами «М-22», работал на воздушных линиях Советского Союза. В этом же году поднялся в воздух «Сталь-3», выполненный из нержавеющей стали с применением контактной электросварки. На нем установили звездообразный мотор «М-22» и

металлический винт. За границей еще не было таких машин.

Не только опытные конструкторы, но и молодежь участвовала в авиационном строительстве. С успехом прошел испытания пассажирский скоростной самолет «ХАИ-1», спроектированный коллективом студентов-дипломников Харьковского авиационного института. Он развивал хорошую для пассажирских самолетов скорость – 319 километров в час.

Для таких самолетов нужны были умелые руки. Страна нуждалась в летчиках, преданных делу революции, смелых, отважных, выносливых, в совершенстве владеющих техникой.

И Валерий Павлович Чкалов, тогда уже опытный пилот, выдающийся мастер летного дела, продолжал неутомимо учиться, все больше овладевать техникой пилотирования, высотами авиационной культуры.

Советские авиационные заводы начали выпускать самые разнообразные самолеты – от легкоспортивных машин до тяжелых воздушных кораблей. Была поставлена задача добиться, чтобы наши советские самолеты летали дальше всех, выше всех и быстрее всех.

Летчики Супрун, Степанчонок, Серов и многие другие своим летным искусством помогали конструкторам создавать первоклассные машины.

Валерий Павлович считался одним из лучших летчиков-испытателей. Быстрому его выдвижению в первые ряды авиационных мастеров способствовало то, что он пришел на завод с богатым летным опытом и с им же самым созданными приемами воздушного боя на истребителе.

Работая шеф-пилотом ведущего конструктора Н. Н. Поликарпова, Чкалов в ответственных, порою опасных испытательных полетах нашел применение

своей неутомимой энергии и вдохновенному чувству нового.

Теперь его будни были полны героики. Нередко он садился в кабину такого самолета, который еще никогда не поднимался в воздух, и уводил его в небо над заводским аэродромом. Там наедине с машиной он старательно изучал ее «нрав» – послушность, прочность, устойчивость. С этой целью пикировал, планировал, делал крутые виражи, бочки и под конец – штопор.

Потом шел на посадку. Посадка всегда была бережная, точная и красивая – та «чкаловская посадка», о которой говорили еще в Ленинградской истребительной эскадрилье.

С каждым новым испытательным полетом Чкалов сначала осторожно, а потом все увереннее наращивал скорость. Скорость для истребителя – главное качество, решающее успех воздушного боя. Поликарпов сконструировал скоростной истребитель с убирающимся шасси, так как шасси вызывает дополнительное сопротивление и снижает скорость полета. Чкалов, испытывая эту машину, принимал все меры предосторожности, чтобы не повредить ценного опытного образца.

В первом полете Валерий Павлович не смог убрать шасси из-за большой нагрузки на ручку подъемного механизма. Дефект исправили, и все пошло хорошо. Испытания уже подходили к концу. Оставалось еще раз исследовать прочность и качества машины при пикировании. Этот полет Чкалов тоже провел по заранее намеченному плану. Внимательно проверив, как ведет себя машина во время пикирования, он уже собирался сесть на заводской аэродром и выпустил шасси. Но левая «нога» застряла. На приборной доске ярко горели две лампочки – зеленая и красная. Чкалов

сразу понял: трос слабо подтягивал шасси и свернулся в петлю.

Как распутать эту петлю в воздухе? Сесть на одно колесо на истребителе нельзя – авария неизбежна. Мысль о парашюте Валерию Павловичу даже в голову не приходила. Прежде всего он сделал попытку исправить механизм шасси. С этой целью он поднялся очень высоко и стал пробираться к неисправному механизму. Но пока летчик осматривал механизм, самолет, оставшийся без управления, чуть не врезался в землю. Спасло высокое мастерство. В последние секунды Чкалов выровнял падающий самолет и вновь набрал высоту.

Летчику стало ясно: так беды не поправишь. И он принял решение разорвать петлю захлестнувшегося троса резкими эволюциями в воздухе. Работники завода, собравшиеся на аэродроме, со страхом и надеждой наблюдали за головокружительным полетом. Чкалов делал двойные перевороты, бросал самолет вверх колесами.

Более получаса продолжалась непрерывная борьба с машиной и за машину, но левая «нога» шасси не выпускалась, – попрежнему горела тревожным огнем красная лампочка.

Пока самолет в воздухе, пока есть бензин, надежда не потеряна. Машина разворачивается то вправо, то влево, фигуры следуют одна за другой. Но красная лампочка продолжает гореть.

Чкалов устал. У него заболела грудь, из носа показалась кровь. И все же он решился на последнее средство: развивая предельную скорость, бросил самолет в крутое пики. Машина летела стремительно, почти отвесно. Нечеловеческим усилием летчик вывел ее из пике.

Несмотря на то, что у него был железный организм, Чкалов не выдержал такой колоссальной нагрузки и на

несколько секунд потерял зрение. А когда зрение вернулось, он увидел, что на приборной доске ровным успокоительным светом горят две зеленые лампочки. Необыкновенной силы рывок освободил «ногу» шасси.

Этот испытательный полет имел свои последствия: у самолета был изменен весь механизм подъема и спуска шасси, а люди завода стали относиться к Чкалову с еще большим доверием и уважением.

Чкалов никогда не терял самообладания. Как-то зимой у самолета, который испытывал Валерий Павлович, оторвалась в полете лыжа. Все ожидали, что летчик выбросится с парашютом. Но Чкалов повел самолет на посадку и выключил мотор только у самой земли. Потеряв скорость, он посадил машину на фюзеляж так умело, так осторожно, что она осталась цела и невредима.

Интересный случай, тоже говорящий об исключительном самообладании Чкалова, вспоминает летчик Владимир Константинович Коккинаки. Правда, этот эпизод не имеет прямого отношения к испытанию машин, но по существу является одним из звеньев цепи выдающихся полетов летчика-испытателя Чкалова. Под свежим впечатлением Владимир Коккинаки записал:

«...Валерий демонстрировал одной иностранной делегации высший пилотаж. Во время выполнения „медленной бочки“ самолет оказался в перевернутом положении и резко пошел к земле. Я – летчик и прекрасно понимаю, в каком состоянии должен находиться человек в этот момент. Машина стремительно приближалась к земле... У меня волосы встали дыбом. И вдруг над самой землей Валерий выводит машину и производит посадку!»

Летная практика Чкалова была богата такими событиями.

Чкалов и сам не раз подчеркивал сложность и трудность профессии летчика-испытателя. Он говорил:

– Испытывая, например, истребители, я часто вводил их в вертикальные падения, давал скорость шестьсот километров в час. Если вы на такой скорости высунете голову, вам свернет шею. Стоит при выходе из пике задержаться на полсекунды, – и вы врежетесь в землю.

И как во время бесед с И. П. Антошиным, Чкалов горячо доказывал руководителям завода:

– В большом новом деле всегда оправдана доля риска!

На эту тему Валерий Павлович не раз толковал и с товарищами:

– О нас, летчиках, пишут, что мы «стальные люди на стальных птицах». Любит нас народ, верит нам. И правительство о нас особенно заботится. Должны же мы оправдать доверие народа и правительства!

Однажды Чкалов сказал взволнованно:

– Когда воин на фронте выполняет боевое задание, он тоже рискует жизнью. А разве бой за скоростную машину, способную защитить многие тысячи жизней, не стоит риска?

Глава двенадцатая. Подвиги наших полярников



Депутаты Верховного Совета СССР И. М. Москвин, А. Н. Толстой и В. П. Чкалов на Красной площади перед открытием Второй сессии Верховного Совета СССР 1-го созыва.

Человек столетиями стремился в полярные страны. История наступления на Арктику знает имена многих отважных исследователей. Их не останавливали ни годы лишений, ни гибель предшественников. Но они добивались немногого и за все платили слишком дорогой ценой. Причина неудач, а иногда и трагедий была в том, что исследователей высоких широт никто не поддерживал, никто им не помогал.

Одинок боролся неустойчивый полярный путешественник, мужественный мореплаватель Георгий Яковлевич Седов. Трагическая его история характерна для того времени. Седов впервые приобрел полярный опыт, побывав зимой 1909 года в научной командировке на Колыме. Тогда же он понял, какое огромное значение для науки имело бы достижение Северного полюса, изучение Центрального полярного бассейна. И у Седова родилась патриотическая мечта осуществить эту задачу.

После долгих хлопот и унижений ему удалось добиться от царского правительства согласия выделить средства на снаряжение полярной экспедиции. Но эти средства были так скудны, что Седову пришлось обратиться к «благотворительности», выпрашивать гроши у богачей.

По намеченному плану Седов предполагал в 1912 году добраться на морской шхуне «Св. Фока» до одного из островов Земли Франца-Иосифа, зазимовать там, а с наступлением лета отправиться пешком к Северному полюсу. Но расчеты Седова не оправдались. Пришлось зимовать дважды, так как маленькое суденышко не смогло во-время пробиться сквозь тяжелые плывучие льды к Земле Франца-Иосифа. И только 15 февраля 1914 года Седов покинул шхуну.

Начался тяжелый, мучительный поход. Всюду громоздились застывшие ледяные валы, острые торосы и ропаки. Собакам не под силу было тянуть груженные нарты, и людям приходилось помогать им. Неимоверных усилий стоил каждый шаг. Измученный цынгой Седов не выдержал, свалился на нарты и больше не вставал. Матросы, выполняя требование умирающего командира, тащили нарты по направлению к Северному полюсу...

Седов умер за тысячу километров от цели своего путешествия.

Когда участники экспедиции Седова вернулись, царские чиновники заявили:

– Хорошо, что он умер, мы отдали бы его под суд.

Так относились правители дореволюционной России к лучшим ее сынам. И все же русские мореплаватели, исследователи добились выдающихся успехов. Еще в XVII веке они прошли Великим Северным морским путем вдоль берегов нашей страны. У восточного побережья Таймырского полуострова были найдены различные предметы, принадлежавшие русским полярным мореходам начала XVII столетия. Экспедиция была морской, пришла с запада, обогнув северную оконечность Таймырского полуострова, видимо, с целью достичь новых земель в районе Хатанга – Лена.

В высоких широтах побывали русские поморы и новгородские ушкуйники. Позже прославились такие исследователи Арктики, как Ф. П. Врангель, Ф. П. Литке, Семен Дежнев, Ф. Ф. Беллинсгаузен, Г. Я. Седов. Кроме них, известны десятки других русских первооткрывателей в Арктике. Об их подвигах напоминают оставшиеся до сих пор названия – море Лаптевых, земля Санникова, земля Андреева, остров Рахманова и т. д.

Правящие круги царской России совсем не интересовались ледяной пустыней и сделали дальний Север предметом грязной наживы. Так, в 1902 году близкий к царскому двору отставной полковник Вонлярлярский организовал «Северо-восточное сибирское акционерное общество» и добился для него монопольных прав на разведку и эксплуатацию ископаемых богатств Чукотки. За спиной Вонлярлярского стояли американские компании, контролируемые банками Моргана. Американские финансовые короли, получив фактические права на богатства Чукотки, начали свое хозяйничанье с

распродажи земельных участков мелким американским золотопромышленникам.

Русские патриоты с особенной остротой переживали ограбление Чукотки, так как незадолго до этого царское правительство продало американцам Аляску. Это была позорная страница истории старого режима. Некоторые американские государственные деятели даже не скрывали, что Аляска нужна им главным образом как плацдарм для захвата северной и восточной Азии. Они собирались прибрать к рукам Чукотку, Камчатку, а затем и Сибирь. Тихий океан должен был превратиться в закрытое «панамериканское озеро».

В ожидании реализации этих наглых разбойничьих планов американцы занялись контрабандной торговлей и грабежом местного населения. Американские шхуны безнаказанно плавали вдоль русского берега от Камчатки до Колымы. Контрабандисты, спаивая спиртом чукчей и эскимосов, скупали за гроши драгоценную пушнину.

Но и этого им было мало. Американцы хищнически промыслили в русских водах морского зверя. Моржа они били только ради клыков, туши бросали обратно в море. А местные жители голодали. Из-за массового истребления поголовья моржей им не хватало основных продуктов питания – моржового мяса и моржового жира.

Так же бессмысленно уничтожались киты и котики.

Население Камчатки сильно страдало от такого хозяйничанья американцев. Чукчи и эскимосы владели жалкое существование.

В начале XX века американские империалисты пытались захватить Сибирь путем постройки «международной» железной дороги. Они создали синдикат с громким названием «Транс-Аляска – Сибирь». Для вида было заявлено, что магистраль

строится с целью соединить прямой железнодорожной линией Нью-Йорк и Париж. Тоннель намечали под Беринговым проливом. Синдикат предлагал соорудить на свои средства дорогу от мыса Дежнева до Иркутска длиной в 5 тысяч километров на таких условиях, что если бы договор на концессию был подписан, огромная территория русского северо-востока фактически отошла бы к Америке. Деятельность синдиката фактически направлял и контролировал финансовый и железнодорожный магнат Эдвард Гарриман (отец известного поджигателя войны Аверелла Гарримана), хотя официально он не входил в состав концессионеров.

Цели этой концессии были так прозрачно-ясны и многие русские общественные деятели так сильно возмущались наглостью американцев, что царское правительство вынуждено было отказаться от американских предложений. Однако и после провала концессии дельцы из США не успокоились. Русские просторы, русские богатства все еще казались им доступными, и они рассчитывали приобрести кое-что по сходной цене. Агент Рокфеллера, побывавший на Камчатке, внес предложение «купить Камчатку». Но возмутительный факт продажи царским правительством американцам русского полуострова Аляски с территорией, равной среднему европейскому государству, был слишком памятен, слишком глубоко взволновал русскую общественность, и «продажа» Камчатки не состоялась.

Надежда закрепить за собой чужие северные земли снова вспыхнула у монополистов США в годы гражданской войны. Американцы воспользовались тем, что крайний северо-восток России был тогда отрезан от остальной страны, и занялись «мирным» вторжением. На Чукотке до сих пор помнят Олафа Свенсона, бывшего золотопромышленника с Аляски. Посланные им шхуны побывали в каждой бухте Чукотского полуострова.

Агенты американского капитала крепили дружбу с местными кулаками и под видом торговли обирали жителей Чукотки, Камчатки и других дальних северных районов. За шкуру белого медведя, например, они давали всего несколько пачек патронов, за винчестер требовали столько песцов, сколько их укладывалось от земли до мушки ствола.

Цену назначал купец, а покупатель беспрекословно повиновался. Конкурентов у американских хапуг тогда не было, и жаловаться на них было некому.

Грабеж под видом торговли продолжался до тех пор, пока советская власть не выгнала захватчиков.

В те же годы США и Канада пытались отторгнуть у Советского Союза остров Врангеля. Полярный исследователь Вильялмур Стефанссон направил на этот остров оккупационную партию под начальством некоего Аллана Крауфорда. 1 сентября 1921 года оккупанты высадились на острове Врангеля и подняли там британский флаг.

Стефанссон предпринял это бесчестное дело в расчете на то, что остров Врангеля сможет стать местом добычи высококачественной пушнины, мамонтовой и моржовой кости. Влекли его туда и другого рода интересы. Он откровенно писал:

«Фалькландские острова лежат у самых берегов Аргентины, но в то же время находятся во владении Англии. Эти острова в мирное время являются необходимостью коммерческой мощи империи, а в военное время должны служить базой для крейсеров. Нам нужно, чтобы остров Врангеля принадлежал Великобритании как территория для развития ее воздушных сил – дирижаблей и аэропланов, как Фалькландские острова служат нашим крейсерам и шхунам».

В 1922 году Макензи Кинг, премьер-министр Канады, заявил с трибуны парламента, что остров Врангеля принадлежит Канаде.

Происки Стефанссона и заявление Макензи Кинга вызвали справедливое возмущение советской общественности. Но захватчики не унимались.

Закон и справедливость были на стороне Советского государства. Остров Врангеля был впервые открыт русскими людьми и принадлежал России. На карте полярных областей, начерченной Михаилом Васильевичем Ломоносовым еще в 1763 году, был показан большой остров – Сомнительный, расположенный к северу от Чукотского полуострова и очень близко от острова Врангеля. Карта полярных областей была приложена к труду Ломоносова «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию».

В разгар первой мировой войны – 4 сентября 1916 года министерство иностранных дел России обратилось к правительствам союзных и дружественных государств со следующей нотой:

«Значительное число открытий и географических исследований в области полярных стран, расположенных к северу от азиатского побережья Российской империи, произведенное в течение столетий усилиями русских мореплавателей и купцов, недавно пополнилось новейшими успехами: закончилась деятельность флигель-адъютанта его императорского величества капитана II ранга Вилькицкого, начальника гидрографической экспедиции, которому в 1913—1914 годах было поручено исследование Северного Ледовитого океана. Этот офицер императорского

русского флота произвел в 1913 году опись нескольких обширных местностей, расположенных вдоль северного побережья Сибири, и на 74°45' северной широты открыл остров, позднее названный „островом генерала Вилькицкого“, затем, поднявшись к северу от Таймырского полуострова, открыл земли, коим были даны наименования: „Земля императора Николая II“^[8], «остров цесаревича Алексея»^[9] и «остров Старокадомского». В течение 1914 года капитан Вилькицкий, сделав новые важные исследования, открыл другой новый остров близ острова Беннета; название «острова Новопашенного»^[10] было дано этому острову.

Императорское русское правительство имеет честь нотифицировать настоящим правительства союзных и дружественных держав о включении этих земель в территорию Российской империи.

Императорское правительство пользуется случаем, чтобы отметить, что оно считает также составляющими нераздельную часть империи острова Генриетта, Жанетта, Беннета, Геральда и Уединения, которые вместе с островами Новосибирскими, Врангеля и иными, расположенными близ азиатского побережья империи, составляют продолжение к северу континентального пространства Сибири. Императорское правительство не сочло нужным включить в настоящую нотификацию острова: Новая Земля, Вайгач и иные различных размеров, расположенные близ европейского побережья империи, ввиду того, что их принадлежность к территории империи является общепризнанной в течение столетий».

Протестов не было. Ни одно правительство не возражало против этой ноты, и перечисленные в ней земли на всех географических картах Арктики стали закрашивать в цвета России. Казалось, теперь уже для всех ясно, кто именно обладает законными правами на русский сектор Арктики. И все-таки Стефанссон осенью 1923 года снова послал на остров Врангеля партию зимовщиков – четырнадцать человек.

Тогда Советское правительство решило прекратить все попытки отторгнуть от СССР далекий полярный остров.

Туда была отправлена на канонерской лодке «Красный Октябрь» экспедиция под руководством гидрографа-геодезиста Б. В. Давыдова. Экспедиции было поручено поднять на острове Врангеля государственный флаг СССР, а также удалить оттуда граждан иностранного государства, занимавшихся незаконным промыслом зверя.

Любители чужих территорий все же продолжали действовать. Американец Карл Ломен послал к острову Врангеля шхуну «Герман». Льды помешали шхуне достигнуть цели плавания, и американцы подняли тот самый флаг, который Ломен подготовил для острова Врангеля, на соседнем острове Геральд.

На англо-советской конференции в 1924 году представители Советского Союза поставили вопрос об острове Врангеля. Представители Англии заявили, что у правительства Соединенного Королевства нет никаких претензий на владение островом Врангеля и что туда посылались «спасательные экспедиции».

Для того чтобы окончательно внести ясность в вопрос о принадлежности арктических земель, ЦИК СССР принял 15 апреля 1926 года следующее постановление:

«Объявляются территорией Союза ССР все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего постановления признанной правительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, расположенных в Северном Ледовитом океане, к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса, в пределах между меридианом 32° 04' 35" восточной долготы от Гринвича, проходящим по восточной стороне Вайда-губы через триангуляционный знак на мысу Кекурском, и меридианом 168°49'30" западной долготы от Гринвича, проходящим по середине пролива, разделяющего острова Ратманова и Крузенштерна из группы островов Диомиды в Беринговом проливе».

Вскоре на острове Врангеля поселились 55 советских граждан – работники пушной фактории и полярной станции. Небольшой дружный коллектив русских, эскимосов и чукчей успешно боролся с трудностями освоения пустынного острова.

Советские зимовки появились и на других полярных островах. Постепенно Арктика занимала все более и более важное место в народном хозяйстве страны. Советские полярники – работники созданного в декабре 1932 года Главного Управления Северного морского пути с творческой заинтересованностью изучали Крайний Север и его природные богатства. Одновременно они всеми силами старались помочь расцвету культурного и материального благосостояния местных народов, вместе с ними поднимали к жизни суровые ледяные просторы.

Советские полярники-патриоты совершили немало подлинно героических подвигов. Мужественные,

самоотверженные люди поехали работать на далекие северные зимовки. Тяга в Арктику была огромная. Особенно стремились туда летчики. Там, в высоких широтах, самолет был единственным средством связи. Труд полярного летчика был овеян своеобразной романтикой. Над бесконечными льдами прокладывались все новые и новые воздушные трассы.

В освоении Арктики Советский Союз занял бесспорно первое место. То, что в других государствах было подвигом одиночек, у нас стало делом всей страны. Плановмерно завоевывались высокие широты. Ледокольные корабли шли по Северному морскому пути. На полярных станциях круглый год велась научно-исследовательская работа.

Новая страница в истории освоения Советской Арктики открылась после того, как пароход «Сибиряков» прошел весь Северный морской путь за одну навигацию. Но до того как Северный морской путь был введен в эксплуатацию и по нему пошли обычные торговые суда с грузами, произошло событие, которое в дальнейшем называли «Челюскинской эпопеей».

Пароход «Челюскин» повторил поход «Сибирякова», но, попав в тяжелые льды, не мог добраться до чистой воды. Из Арктики в Москву пришла тревожная радиограмма: «13 февраля (1934 года. – *М. В.*), в 15 часов 30 минут, в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от мыса Уэллен «Челюскин» затонул, раздавленный сжатием льдов».

Немедленно правительством была создана специальная комиссия по спасению челюскинцев. Возглавил эту комиссию Валериан Владимирович Куйбышев.

Спасательные операции приняли невиданно-широкий размах. К месту катастрофы, к далекому ледовому лагерю челюскинцев поплыли корабли, помчались ездовые собаки, полетели самолеты.

Вся наша огромная страна жила тогда интересами далекого ледового лагеря. В нем находились 104 человека – команда и пассажиры «Челюскина», среди которых были женщины и дети.

Чкалов так же, как и другие летчики, рвался лететь на помощь пострадавшим. Он был убежден, что вывезти людей из ледового плена на Большую Землю смогут только самолеты.

– По воздуху туда добраться легче всего. Сейчас нашей авиации, ее людям и машинам предстоит строгий экзамен, – говорил он.

Но Чкалову нельзя было даже просить о том, чтобы его послали на помощь челюскинцам: только что началось испытание нового самолета-истребителя. Жадно слушал он диктора, передававшего по радио последние известия из лагеря челюскинцев, сообщения о ходе спасательных работ.

Про подвиг летчика Анатолия Ляпидевского, который вывез из лагеря женщин и детей, Валерий Павлович узнал на заводе. Домой он вернулся радостно возбужденный. В тот вечер к нему пришел в гости один из лучших его друзей, летчик Яков Николаевич Моисеев. Ольга Эразмовна устроила праздничный ужин и предложила первый тост «за спасителя и спасенных».

– Молодец, Лёлик! – поддержал жену Валерий Павлович и добавил: – Мы сидим в теше, уюте, едим, пьем, а там... Анатолий Ляпидевский измерз, замучился. Зато какое дело он сделал, сколько людей спас! Чего бы только я ни дал, чтобы быть на его месте!

– Да, досталось Ляпидевскому, – сказал Моисеев. – Только что я слушал подробную радиопередачу. Мороз там жестокий. Ледяная пустыня однообразна: летишь, летишь, а все одно и то же, не за что глазом уцепиться. Все-таки Анатолий разглядел на горизонте дымок и попал в лагерь челюскинцев. Он сумел посадить свою машину на лед и увезти всех женщин и детей. Хорошее

начало положено. Теперь очередь за другими летчиками.

– Нам бы с тобой в Арктику, Яша! – откликнулся Валерий Павлович. – Не сейчас, конечно. Сейчас мы и «к шапочному разбору» не попадем. По всем данным, там и без нас хорошо управляются. Мне другой маршрут в голову приходит.

– Как же мы туда на истребителях полетим? – шутливо спросил Моисеев.

Чкалов махнул рукой:

– При чем тут истребители? Как будто мы на других машинах никогда не летали! Самолет подобрать можно...

Весь этот вечер оба летчика говорили только об Арктике. Сначала горячо поспорили об ее авиационных перспективах, потом вернулись к ее прошлому. Вспомнили русского летчика Нагурского – участника поисков экспедиции Седова, Русанова и Брусилова. Нагурский первый в мире летал над льдами Арктики. Советские летчики Чухновский и Кальвиц успешно разведывали льды в проливе Маточкин Шар. Михаил Сергеевич Бабушкин, член экспедиции на «Челюскине», прославился как мастер посадок на дрейфующие в Северном Ледовитом океане льдины. Побывали в Арктике и другие советские летчики. Самолет стал там самым быстрым и удобным средством связи.

Прощаясь, Моисеев сказал Валерию Павловичу:

– Пожалуй, ты прав. Проложить новые воздушные трассы над арктической пустыней – дело интересное и важное.

Через несколько дней все челюскинцы были доставлены самолетами на Большую Землю.

По предложению товарищей И. В. Сталина, В. М. Молотова, К. Е. Ворошилова, В. В. Куйбышева и А. А. Жданова 16 апреля 1934 года было установлено

звание Героя Советского Союза. Первыми получили это звание семь летчиков, которые спасли челюскинцев.

* * *

Н. Н. Поликарпов чувствовал себя именинником: большинство челюскинцев было доставлено на материк самолетом его конструкции, «Р-5». По правилам «Р-5» поднимает только летчика и одного пассажира. Но из ледового лагеря вывозили на «Р-5» сразу трех-четырех пассажиров. Машина оказалась очень добротной и спокойно выдерживала солидную перегрузку.

В том же 1934 году советская авиация одержала и другие победы. Бригада конструкторов Владимира Михайловича Петлякова спроектировала самый большой в мире самолет, «Максим Горький». Все в этом самолете было необычно, все задумано в широком плане. «Максим Горький» имел восемь моторов, общей мощностью в семь тысяч лошадиных сил. Его полетный вес фактически равнялся 52 тоннам. В то время мировая авиация считала пределом возможного размаха крыла 45 метров. Советские конструкторы шагнули далеко за этот предел: размах крыльев «Максима Горького» достигал 65 метров.

В новом здании ЦАГИ, где строился «Максим Горький», на тонком тросе висел один из первенцев советского самолетостроения – «АНТ-1». Рядом с гигантским воздушным кораблем он казался игрушкой или небольшой моделью, которая могла бы свободно парить в просторном зале.

«Максим Горький» был великолепно отделан и оборудован. Помимо комфортабельных помещений, рассчитанных на 75—80 пассажиров и членов экипажа, на борту самолета находились электростанция, радиостанция, киноустановка и даже типография.

Почти год «Максим Горький» летал по Советскому Союзу, вызывая всеобщее восхищение. В мае 1935 года он разбился. Ни конструкция, ни работа авиастроителей не были причиной его гибели. Испытывал гигантскую машину М. М. Громов и выпустил ее безукоризненно облетанной. Нелепая, обидная случайность погубила замечательный воздушный корабль: в него нечаянно врезался стремительно летевший истребитель.

Слава о «Максима Горьком» перешагнула рубежи нашей Родины. В США пытались создать машину такого же типа. Она была построена на заводах Форда и по внешнему виду действительно, очень походила на нашу. Но только по виду. Американская конструкция оказалась несовершенной: самолет-гигант так и не смог оторваться от земли.

Еще один самолет привлекал тогда всеобщее внимание. Это был одномоторный моноплан «РД» – «рекорд дальности», спроектированный бригадой конструктора П. О. Сухого. Размах его крыльев равнялся 34 метрам. Длина крыла превышала ширину в тринадцать раз. Такие крылья служили самолету не только аэродинамически, – внутри крыла помещались бензиновые баки, позволявшие брать большой запас бензина. Для дальнего рекордного полета это имело огромное значение.

Однажды Валерий Павлович и пишущий эти строки шли по бульвару Ленинградского шоссе. Над нашими головами стремительно проносились самолеты. Мой спутник, не поднимая головы, внимательно прислушивался к гулу мотора и безошибочно угадывал, какая летит машина.

– Привык я мальчишкой пароходы по гудку узнавать, – сказал Чкалов, и озорная улыбка тронула его крупные, резко очерченные губы.

В этот момент он показался мне совсем юным. Задорно блестели большие серые глаза...

Вдруг лицо Чкалова стало напряженно-внимательным. Я проследил за его взглядом и увидел на большой высоте медленно шедший самолет, резко отличавшийся от других известных мне машин острыми длинными крыльями.

– Что это за тихоход? – спросил я Валерия.

– Ты над этим тихоходом не смейся, – ответил Чкалов. – Это же «РД» проходит испытания. Данных его я еще точно не знаю, но слышал, что на этом самолете можно перекрыть все существующие рекорды дальности.

Вскоре стало известно, что М. М. Громов поднялся на «РД» и посадил его только через 75 часов, пролетев по замкнутой кривой 12 411 километров. Этим полетом Громов завоевал мировой рекорд дальности по замкнутой кривой, перекрыв тогдашний мировой рекорд летчиков Босутро и Росси. Правительство присвоило М. М. Громову звание Героя Советского Союза.

Успех Громова был особенно приятен Валерию Павловичу.

– Вот у какого инструктора я учился! – повторял он.

Летчики с большим интересом обсуждали этот рекордный полет. Много говорилось о личных авиационных качествах заслуженного пилота Громова, уже успевшего вписать славные страницы в историю развития советской авиации. Немалый интерес вызывал и самолет «РД», на котором был поставлен мировой рекорд.

Глава тринадцатая. Смелый замысел



В. П. Чкалов и М. В. Водопьянов в 1938 году.

28 января 1935 года открылся VII Всесоюзный съезд Советов. С отчетным докладом на съезде выступил В. М. Молотов. Этот доклад был настоящей поэмой о творческом труде советских людей, о великих достижениях нашей Родины во всех областях хозяйственной и культурной жизни.

Говоря о международных отношениях, Вячеслав Михайлович еще раз подчеркнул, что основа нашей

внешней политики – поддержание мира и развитие мирных отношений со всеми странами.

«Кто может отрицать тот факт, что ни одному государству – ни малому, ни большому – громадный Советский Союз не угрожал и не угрожает захватами? Но, с другой стороны, кто может отрицать, что народы Советского Союза, занятые мирным трудом и проникнутые мирными стремлениями, достойны действительно надежной охраны границ своего государства?»^[11]

Делегаты ответили товарищу Молотову продолжительными бурными аплодисментами.

И доклад правительства и выступления посланцев народа свидетельствовали о небывалом развитии производительных сил Советской страны. Все как бы вновь увидели новое, индустриальное лицо нашей Родины, увидели самую могущественную материальную силу современности – воплощенные в жизнь идеи Коммунистической партии.

Индустриализация СССР обеспечила выдающиеся успехи советской авиационной науки и техники, дала возможность выпускать такие самолеты, такие моторы, которые вызывали восхищение и зависть даже в технически высокоразвитых иностранных государствах. За десять лет советская авиация от маленького одноместного самолета с мотором в 35 лошадиных сил дошла до гиганта «Максим Горький» с моторами мощностью в 7 тысяч лошадиных сил. Иными словами, мощность наших самолетов возросла в двести раз. Дальность полета десять лет назад равнялась 400 километрам. «РД» без посадки и пополнения горючим сделал 12 411 километров. Все советские самолеты были построены из советских материалов и снабжены советскими моторами.

Авиация попрежнему оставалась владычицей дум Чкалова. Все же он успевал и читать и бывать в театрах, на выставках. В его маленькой квартирке часто собирались знакомые летчики, механики. Приезжали гости из родных мест. К землякам Валерий Павлович относился особенно радушно. Ему всегда хотелось, чтобы василёвцы увезли с собой самые лучшие воспоминания о Москве. Он знакомил своих гостей с достопримечательностями столицы, с театрами и музеями. Если трудно было достать билеты в Большой театр или в Художественный, – ездил сам, хлопотал, просил.

– Это же для земляков! – улыбаясь, объяснял он товарищам.

И василёвские колхозники слушали «Евгения Онегина», смотрели «Три сестры» и другие спектакли.

Валерий Павлович вообще любил делать приятное людям, к которым он относился с уважением. Сентиментальность была не только чужда, но и неприятна ему. Зато он был богат настоящими, большими чувствами.

Сосед Валерия Павловича по квартире Б. Н. Ливанов, ныне народный артист СССР, наблюдавший в домашней обстановке уже прославленного героя-летчика, как-то сказал:

– Я часто думаю, чего в Чкалове больше: мужества или нежности?

Внимание к людям, забота о них нашли прямое отражение и в чкаловском методе испытания самолетов.

Валерий Павлович давал самолету исключительно большие нагрузки, ставил его в самые трудные и сложные положения – и все для того, чтобы после

испытания летчики могли спокойно летать на серийных машинах.

5 мая 1935 года было опубликовано постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР: конструктор Николай Николаевич Поликарпов за создание новых высококачественных конструкций самолетов и летчик-испытатель Валерий Павлович Чкалов за неоднократно проявленную исключительную смелость и мужество при испытании этих самолетов награждались орденом Ленина.

Незадолго до этого дня в жизни Чкалова произошло другое знаменательное событие.

1 мая была чудесная безоблачная погода. Высоко в небе над Красной площадью проплыли тяжелые воздушные корабли. Вслед за ними, сверкнув на солнце крыльями, стремительно пронеслись скоростные самолеты. Последней промчалась пятерка истребителей. Ведущим этой пятерки был Валерий Чкалов.

На другой день члены правительства знакомились с участниками воздушного парада. На Центральном аэродроме имени Фрунзе перед стоявшими на земле самолетами вытянулась шеренга летчиков и конструкторов. Валерий Павлович тоже находился у своего истребителя.

И. В. Сталин неожиданно подошел к Чкалову и задал ему несколько вопросов. Летчик отвечал по-военному точно и коротко.

Иосиф Виссарионович спросил:

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

– Я летаю на опытных, очень ценных машинах, губить которые жалко. Стараешься спасти машину, а вместе с ней и себя, – ответил Чкалов.

– Ваша жизнь дороже нам любой машины, – сказал товарищ Сталин.

Валерий Павлович, как я уже не раз отмечал, был человеком большой души и сильных чувств. Если он видел перед собой настоящую цель, то шел к ней, не останавливаясь, не сворачивая с пути. А теперь, после теплых, сердечных слов Иосифа Виссарионовича, Чкалов чувствовал, что в него влились новые огромные силы.

С этих пор его стала манить мечта о большом рекордном перелете, проект которого Валерий Павлович начал обдумывать во всех подробностях. Но жизнь внесла в его планы свои поправки. Чкалов должен был испытывать самолет Поликарпова.

Поэтому когда Чкалов при новой встрече заговорил о дальнем рекордном перелете, Иосиф Виссарионович предложил ему немного подождать: в тот момент работа испытателя была важнее.

И. В. Сталин знал производственную мощь каждого авиационного завода, знал людей, создающих авиацию, их возможности.

– Над чем дальше будете работать? – спросил он Н. Н. Поликарпова.

Конструктор подробно изложил свой план.

Иосиф Виссарионович, внимательно выслушав его, предложил:

– А вы нам постройте скоростную машину.

И тут же объяснил, какой нужен самолет, определил его скорость, потолок, наметил срок выполнения задания.

Дело было неожиданное и смелое. Но Поликарпов выполнил задание.

Новый истребитель развивал небывалую по тем временам скорость – 500 километров в час.

«Крестным отцом» этого самолета был летчик-испытатель В. П. Чкалов. Он участвовал в создании нового скоростного истребителя с того момента, как Поликарпов сделал первый черновой его проект. При

испытаниях Валерий Павлович «выжимал» из самолета даже больше того, на что рассчитывал сам конструктор.

– Летать надо с холодным умом и горячим сердцем, – говорил он товарищам, восхищавшимся смелостью и красотой его полетов.

Однако, испытывая новый истребитель, Чкалов не оставлял мысли о таком полете, который прославил бы нашу великую Советскую Родину. В своих силах он был уверен. У него начинался самый яркий период его летной жизни.

Чкалов не был полярным летчиком, ему никогда не приходилось летать в арктических условиях. Все же мысль о беспосадочном полете на Северный полюс, появившаяся впервые в дни спасения челюскинцев, не оставляла его, а наоборот, принимала все более и более конкретные формы.

Чкалов с его смелыми замыслами не был одинок. О полете в высокие широты мечтали многие советские летчики. И не только мечтали. Герой Советского Союза Сигизмунд Леваневский со штурманом Виктором Левченко деятельно готовились к беспосадочному перелету Москва – Северный полюс – Сан-Франциско. Вторым пилотом был Георгий Байдуков. Ради этого перелета он ушел из Академии имени Н. Е. Жуковского, хотя учился успешно и хотел быть не только летчиком, но и авиационным инженером.

Старт состоялся 3 августа 1935 года на самолете «НО-25» (он назывался также «АНТ-25» и «ЦАГИ-25»). Это был улучшенный вариант «РД», на котором год назад М. М. Громов поставил мировой рекорд.

Полет начался хорошо, но закончился неудачей. Над Баренцевым морем начало выбрасывать наружу масло из расходного бака. Командир воздушного корабля Леваневский не считал себя вправе рисковать жизнью товарищей. С борта самолета была послана радиограмма в Правительственную комиссию. В ответ

Леваневскому предложили вернуться и сесть на аэродром под Ленинградом.

Самолет «NO-25» требовал серьезного ремонта, а погода за это время испортилась, близилась осень. Перелет пришлось отменить.

Г. Ф. Байдуков вернулся в Москву. После долгого перерыва он снова появился на квартире у Чкаловых. Валерий Павлович радостно встретил старого друга. Байдуков все еще был под впечатлением неудавшегося перелета, но о самолете «NO-25» отзывался восторженно. Эта машина с мотором в 950 лошадиных сил, с убирающимся шасси была, по его мнению, создана для рекордных полетов.

«NO-25» отремонтировали, и пока он стоял без дела. Валерий Павлович так и загорелся, когда Байдуков рассказал ему, что «NO-25» свободен, а Леваневский собирается лететь на другой машине.

На следующий же день Чкалов попросил разрешить ему готовить самолет «NO-25» к дальнему рекордному перелету. Разрешение было дано. Предстояло подобрать экипаж и разработать подробный план действий.

Байдуков познакомил Валерия Павловича со штурманом Александром Васильевичем Беляковым. Байдуков считал, что лучшего штурмана не найти. А. В. Беляков руководил лабораторией в Академии имени Н. Е. Жуковского, вел научно-исследовательскую работу в области новейших методов самолетовождения.

Сам Байдуков за эти годы стал первоклассным летчиком и считался мастером «слепого полета». Он был участником международных перелетов в Варшаву и Париж. А сейчас так же страстно, как и Валерий Павлович, мечтал о Крайнем Севере.

С такими надежными товарищами Чкалов готов был лететь по любому самому сложному и трудному маршруту.

Среди летчиков полярной авиации у Чкалова были друзья, увлекавшиеся грандиозными планами освоения воздушных просторов Арктики. Эти планы могли показаться бесплодными мечтаниями, фантазией, но только не Валерию Павловичу, который сам умел мечтать смело и вдохновенно. Ему были близки по духу Георгий Седов и другие отважные путешественники, пытавшиеся разгадать тайны ледяной пустыни. О них Валерий Павлович читал «запоем». В его личной библиотеке появилось много книг о полярных экспедициях, об исследованиях высоких широт, о вековой борьбе за полюсы, за уничтожение белых пятен на географических картах советского Севера.

Жене он шутливо докладывал:

– Прохожу курс полярных наук. – И тут же горячо говорил: – Про наши северные окраины до сих пор я маловато знал. А у меня все сильнее растет уверенность, что именно там, над неисследованными просторами Арктики, должна пролечь моя воздушная трасса.

Ольгу Эразмовну волновали такие разговоры. Она гордилась мужем, его творческими дерзаниями. Верила, что ему предстоит совершить смелый полет.

Но как мать и глубоко любящая женщина, она боялась за жизнь отца своих детей, за жизнь человека, который был для нее дороже всего на свете.

Первое время Ольга Эразмовна настораживалась при появлении Байдукова и Беякова. Потом привыкла. Летчик и штурман стали постоянными гостями Чкаловых. Валерий Павлович, унаследовавший от отца широкую хлебосольную натуру, усаживал друзей за стол, когда бы они ни появлялись, и только после обильного угощения уводил их к себе в кабинет.

Там они подолгу сидели над картами Крайнего Севера, делились мнениями о прочитанной полярной литературе, обсуждали свой «генеральный план» и составляли предварительные расчеты. Случалось, спорили.

Валерий Павлович и Байдуков сильно увлекались, а Беляков всегда сохранял спокойствие. Поздно ночью он напоминал товарищам, что пора расходиться, так как утром их ждет другая работа.

Каждый продолжал заниматься своим делом: Чкалов и Байдуков испытывали самолеты, Беляков вел научно-исследовательскую работу в Академии имени Н. Е. Жуковского. Свободное время они отдавали подготовке «NO-25» к предстоящему дальнему перелету.

Им оказывал большую поддержку и помощь Серго Орджоникидзе.

Помогали летчикам и все советские люди. Своим творческим трудом они обеспечили подготовку трудного и сложного перелета.

Весна 1936 года пришла ранняя и неожиданно теплая, солнце уже порядочно припекало, веселые ручейки шумели под ногами, с крыш обдавало неосторожных пешеходов холодным душем, только по вечерам чуть подмораживало.

В один из таких вечеров Валерий Павлович возвращался с завода обычным путем. Сумерки сгустились, ярко горели фонари. На тротуарах было тесно и оживленно: москвичи пользовались хорошей весенней погодой. Валерий Павлович шел медленно, с наслаждением вдыхая полной грудью свежий воздух с запахом талого снега и раздумывая о своих планах. Мысли были беспокойные. Весна принесла с собой и радость и тревогу: «NO-25» был готов к дальнему маршруту, но разрешения на полет экипаж еще не получил...

Валерий Павлович не успел снять дома пальто, как пришли Байдуков и Беляков.

У Георгия Филипповича было совсем весеннее настроение.

– Теперь уж недолго ждать, полетим! – возбужденно сказал он, здороваясь с Чкаловым.

Валерий Павлович усмехнулся:

– Тебе, Егор, не мешало бы принять холодный душ, благо на улице сколько хочешь ледяной воды. Куда это ты собираешься лететь без разрешения?

– Разрешение будет! – уверенно заявил Байдуков.

– Знаю, что будет. Но когда? В этом весь вопрос, – сердито возразил Валерий Павлович.

Спокойный, сдержанный штурман, уловив в тоне собеседников нотки раздражения, поспешил переменить разговор, хотя не так-то просто было отвлечь внимание Чкалова от самой животрепещущей для него темы.

Александр Васильевич спросил товарищей, какое впечатление произвела на них только что опубликованная статья Ромен Роллана «О свободе и прогрессе». Статья была посвящена Советскому Союзу. Знаменитый французский писатель заявлял в ней:

«...Мы – солдаты великой армии, чей авангард находится сейчас на востоке Европы, где восходит солнце. Вера, царящая в СССР, – это пламенная несокрушимая вера в социалистическое счастье... У миллионов людей... эта вера так сильна, что она способна двигать горы... Невозможно устоять перед этим порывом радости и энергии, которыми дышит героический оптимизм этого идущего вперед мира...»

Чкалову особенно понравились заключительные строки статьи:

«Мечта нашей жизни никогда не будет осуществлена, потому что она стремится дальше того, что уже достигнуто, каковы бы ни были эти достижения... Мы будем двигаться вперед».

- Помните, - спросил Валерий Павлович, - как мечтал Фауст: «Остановись, мгновенье, ты прекрасно!» Мы-то, конечно, с Ромен Ролланом, а не с Фаустом. Зачем нам останавливать мгновения, даже самые прекрасные, когда впереди нас ждет нечто еще более восхитительное?

И он снова заговорил о предстоящем полете...

Время шло, весенние дни сменились первыми летними, еще не жаркими и не растерявшими свежих ароматов цветения.

В начале июня, на одном из заседаний в Центральном Комитете партии, на которое был приглашен и Чкалов, он во время перерыва подошел к Серго Орджоникидзе и спросил его, когда же правительство разрешит перелет.

Серго, улыбаясь, сказал:

- Не сидится вам... А машину вы хорошо проверили? - И, не ожидая ответа, добавил: - Ладно, я вас с товарищем Сталиным сведу. Что. он скажет...

Открылась дверь, и вошел Иосиф Виссарионович. Он пожал руку Чкалову и приветливо спросил:

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

- Мы просим вашего разрешения, Иосиф Виссарионович, совершить полет к Северному полюсу, - ответил Чкалов. Байдуков и Беляков стояли тут же.

Валерий Павлович рассказывал потом:

«В этот момент к нашей группе подошли товарищи Молотов, Ворошилов и Каганович, которым товарищ Орджоникидзе сообщил о нашем проекте.

Товарищ Сталин сказал:

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

Иосиф Виссарионович показал нам на карте другой путь: Москва – Петропавловск-на-Камчатке. Об этой трассе мы никогда не думали. Предложение товарища Сталина было не только неожиданным, но и очень заманчивым. Путь от Москвы до Петропавловска-на-Камчатке сулил много новизны. Надо было лететь над пространством, не облетанным еще ни одним пилотом. Надо было проложить великую трассу, соединяющую сердце страны – Москву – с ее дальневосточными границами. Мы немедленно приняли этот маршрут, назвав его «Сталинским маршрутом». Эти два слова мы написали на фюзеляже самолета, завоевавшего гордую славу нашей авиационной технике».

* * *

Экипаж «НО-25» был захвачен грандиозностью нового плана. Огромные пространства, белые пятна, новая воздушная трасса!

Предстояло сделать очень много. В Москве был организован штаб перелета. Командиром самолета «НО-25» назначили В. П. Чкалова. Г. Ф. Байдуков летел вторым пилотом, А. В. Беляков – штурманом.

У Чкалова оказались прекрасные организаторские способности. Опытный, умный, волевой командир, он неумолимо руководил подготовкой экипажа на земле и в воздухе. Сначала подсчитали длину предстоящего воздушного пути. От Москвы до Петропавловска-на-Камчатке более 7500 километров. А при благоприятной погоде, попутном ветре и точном соблюдении графика можно было покрыть еще большее расстояние.

Чкалов не был бы Чкаловым, если бы не ориентировался на возможно более дальний беспосадочный полет.

Сообразно с этим и велась вся подготовка. Много бессонных ночей провели летчики над географическими картами. У них были хорошие карты для Дальнего Востока и Камчатки, но им предстояло лететь и над мало исследованными районами.

Пришлось готовить новые карты на каждый отрезок пути, наносить на них маршрут, радиостанции, зимовки и все населенные пункты. Так же старательно и подробно составляли они запасные карты на случай вынужденных отклонений от маршрута. Карт набралось так много, что они не вмещались в портфель; запасные пришлось упаковать в отдельную папку.

Было ясно, что сложные метеорологические условия в пути могут вызвать необходимость подняться на высоту более 5 тысяч метров. На самолет поставили кислородное оборудование; запаса кислорода должно было хватить на шесть часов такого полета.

Для каждого члена экипажа заранее установили распорядок работы и отдыха. Чкалов двенадцать часов сидит за штурвалом самолета, а шесть часов отдыхает. Байдуков шесть часов пилотирует, шесть часов несет штурманскую вахту и держит связь, затем шесть часов отдыхает. Беляков двенадцать часов находится на штурманской вахте, занимается связью; отдыхает тоже шесть часов.

Радиооборудование самолета позволяло поддерживать двустороннюю связь с землей. Предварительные испытания показали, что специально построенная коротковолновая радиостанция при соответствующих навыках обращения с ней может обеспечить двустороннюю связь на расстоянии нескольких тысяч километров.

Главными пунктами связи были Москва и Хабаровск. Радиостанциям на острове Диксон и в Якутске предстояло дублировать передачи. Серьезные трудности представлял выбор волн для радиостанций. На протяжении долгого воздушного пути неизбежны были помехи со стороны других радиостанций – советских и зарубежных, излучающих в эфир различные сигналы. Пришлось выбирать наиболее свободные участки диапазона волн, которые могли обеспечить четкую радиосвязь.

Члены экипажа заранее знали, что они не смогут непрерывно заниматься радиосвязью во время перелета. И так как надежность приема повышается, если установлены твердые сроки передачи, то было составлено строгое расписание двусторонней связи самолета с землей. Сведения о местонахождении самолета, о работе материальной части и самочувствии экипажа должны были передаваться каждый час. Сведения с земли должны были поступать на самолет через каждые три часа.

И летчики и штурман внимательно изучали радиоаппаратуру, усиленно тренировались в приеме и передаче радиogramм. Они сидели в разных комнатах и упражнялись в двусторонней связи: самолет – земля. Пользовались специальным радиокодом. Телеграммы получались короткие и достаточно содержательные.

Подготовка к перелету проводилась в Щелкове. Чкалов и Байдуков отрабатывали взлет и посадку, тренировались в слепых полетах, поднимались в воздух

с увеличенной до девяти тонн нагрузкой. Затем начались полеты по заранее выработанным маршрутам.

Один из таких маршрутов проходил вдоль Волги. Валерий Павлович вел тяжело нагруженный самолет над родными местами. Летел он на большой высоте, но, делая крутой разворот над Василёвым, успел отыскать глазами родной дом.

Даже в эти доотказа насыщенные трудом и заботами дни Чкалов вспоминал о родном волжском селе, о женщине, заменившей ему в детстве рано умершую мать, – справедливой и заботливой Наталье Георгиевне.

Байдуков и Беляков слушали простые, душевные рассказы Чкалова, и он становился им еще дороже, еще ближе.

Дни и ночи участники перелета проводили на аэродроме. Много времени отнимала наземная подготовка. Вся тройка особенно старательно изучала системы бензопитания, маслопитания и водяного охлаждения мотора.

Технические знания летчиков проверяли специалисты-инженеры. Но и этого летчикам казалось недостаточно. По вечерам перед сном они рисовали на память различные схемы и сами проверяли себя, задавая друг другу трудные вопросы.

Впоследствии штурман Беляков так рассказывал об этой своеобразной наземной тренировке:

«Ну-ка, Валерий Павлович, – стараюсь я „подковырнуть“ Чкалова, – во время полета мотор питается бензином из крайних баков. Ты замечаешь, что уровень бензина в расходном баке начинает понижаться. Что это значит и что ты будешь делать?»

Но Валерий Павлович дает четкий ответ, из которого ясно, что сложная система бензопитания усвоена хорошо.

– А теперь ты скажи, – обращается ко мне уже он, – начну я подкачивать воду в расширительный бачок, а насос не берет. Запасный бачок с водой у тебя, ты на нем сидишь. Что ты будешь делать?

Я знаю эту тонкость и в ответе не затрудняюсь.

Через несколько дней самолет и мотор изучены досконально. Инженеры проверяют нас последний раз и довольны результатами учебы».

Одновременно с тренировкой экипажа шла и подготовка снаряжения. Испытания самолета и мотора дали прекрасные результаты, но все же штаб обеспечил участников перелета всем необходимым на случай вынужденной посадки. Тяжелый сухопутный самолет мог опуститься даже на воду. Для этого были сделаны специальные приспособления, позволяющие ему держаться на воде. Кроме того, на борту находилась прорезиненная пневматическая лодка, испытанная на реке Клязьме.

Предусмотрено было все. Легкая и теплая меховая одежда. Спальные мешки. Палатка из шелковой прорезиненной материи яркокрасного цвета; выделяясь на льду, она хорошо была бы видна с воздуха. Аварийный запас продовольствия готовился тоже по особому заказу – питательный, вкусный, он должен был занимать сравнительно мало места. Для защиты глаз от солнечных лучей и сверкающего отблеска полярных льдов экипаж снабдили особыми очками со светофильтрами. Не был забыт и «аварийный агрегат» – питание для радиостанции, охотничьи ружья, лыжи-вездеходы, медикаменты и многое другое.

Подготовке полета уделялось большое внимание.

Это сказывалось и в общем огромном ее размахе и в каждой мелочи. Участники перелета все время чувствовали крепкую моральную поддержку. Руководители партии и правительства интересовались

здоровьем и настроением летчиков, оборудованием самолета, качеством мотора.

Интересно было наблюдать Чкалова в ту страдную для него пору. Его кипучей энергии, его незаурядным духовным и физическим силам открывался широкий простор.

Валерий Павлович не только принимал деятельное участие во всем, что касалось снаряжения машины и экипажа в далекий путь, но и как бы внутренне готовился к выполнению ответственной и трудной задачи. Он был сосредоточен, серьезен, строго соблюдал порядок своего трудового дня.

Чкалова, как и весь экипаж самолета «NO-25», вдохновляло страстное желание всеми силами послужить любимой Отчизне, еще больше возвеличить славу родной советской авиации.

После полутора месяцев непрерывной подготовки решено было окончательно проверить все приборы, включая динамомашину, радиостанцию, радиокompас и механизм подъема шасси. Во время последнего контрольного рейса Чкалов, как обычно, красиво поднял машину со Щелковского аэродрома и сразу же приступил к подъему шасси. Небольшой электромотор наматывал трос и подбирал колеса внутрь крыльев. Вдруг раздался глухой удар, и обе «ноги» шасси застряли в подогнутом положении.

На борту самолета находился инженер. Он быстро установил, что оборвались тросы подъема и спуска шасси.

Положение создалось почти безвыходное. Никто не думал о личной опасности. Всех волновала мысль – как спасти от поломки самолет, уже совсем готовый к далекому воздушному путешествию.

Чкалов мог бы посадить «NO-25» на реку. Но он боялся, что огромную машину повредят, когда будут

вытаскивать ее из воды, и это надолго отодвинет день старта.

Решили летать до тех пор, пока не удастся снова выпустить шасси. Солнце было еще высоко, до наступления темноты оставалось несколько часов, а горючего хватило бы на двое суток непрерывного полета.

Началась мучительная борьба.

Штурман Беляков сообщил по радио о повреждении самолета и просил летчиков не подлетать близко к «NO-25», так как весь экипаж занят напряженной работой и не может следить за воздушным пространством.

Чкалов попытался спасти положение, пустив в ход свою необыкновенную физическую силу: он разорвал единственный парашют, прикрепил к выпускному тросу лямки и стал тянуть изо всех сил. На помощь к нему пришли Беляков, инженер и радист. Байдуков в это время сидел за штурвалом.

После нескольких часов невероятного труда вспыхнула зеленым огоньком одна лампочка – левая. Значит, левая «нога» в порядке!

Попытки выпустить вторую «ногу» остались безуспешными. Все убедились, что это технически невозможно. На земле сильно обеспокоенные члены штаба делали все от них зависящее, чтобы спасти самолет. На аэродром были вызваны все авиационные работники, хоть немного знакомые с «NO-25» и способные дать дельный совет. Они хотели с помощью самолета передать на борт «NO-25» инструменты. Оказать какую-либо другую помощь они были бессильны.

Надвинулись сумерки, и Чкалов принял решение сесть на одно колесо. Он знал, что от успеха посадки зависит, состоится ли намеченный перелет в этом году. Но волноваться было нельзя. Как никогда раньше, требовалось полное присутствие духа, спокойствие,

уверенность. Валерий Павлович совсем обычным тоном приказал облегчить машину – выпустить через аварийный люк лишний бензин. Самолет в это время находился на большой высоте.

У Чкалова уже был опыт посадки самолета на одно колесо. Но здесь ему приходилось садиться на огромном и тяжелом воздушном корабле. Все же он недаром считался непревзойденным мастером, – посадка прошла блестяще: самолет плавно коснулся земли одной левой «ногой» и хвостовым колесом.

Уже теряя скорость, машина слегка задела землю плоскостью с той стороны, где находилась наполовину выпущенная правая «нога». Самолет остался цел, подломился только узел правой «ноги» да помялись консоли правого крыла.

Ремонт машины, хотя и незначительный, все же мог задержать вылет. Чкалов поспешил в ангар к рабочим, которым был поручен ремонт, и поговорил с ними «по душам». Результат был такой, какого он даже сам не ожидал: через два дня, вместо недели, чкаловский экипаж снова взлетел на старательно отремонтированной машине. Это был уже действительно последний тренировочный полет.

Когда летчики явились в Кремль и доложили: «Мы готовы к полету» – И. В. Сталин, В. М. Молотов, Г. К. Орджоникидзе пожурили их за излишнюю доверчивость:

– Проверять нужно всегда, а в таком деле особенно тщательно.

Подробно расспросив, как удалось спасти машину, руководители партии и правительства предложили Чкалову доложить о подготовке к дальнему рейсу.

Чкалов повесил карту с нанесенной на нее трассой предстоящего перелета и подробно рассказал, над какими районами будет лететь «NO-25»: с места старта прямо на север, до 82° северной широты, затем свернет

на восток, к Земле Франца-Иосифа, и пройдет над Северной Землей в бухту Тикси и Петропавловск-на-Камчатке.

Трасса перелета еще не утверждалась правительством, и товарищ Молотов с беспокойством спросил:

– А почему не хотите лететь над Транссибирской магистралью? Ведь здесь мы лучше вас обеспечим.

Чкалов убежденно доказывал, что этот вариант – самый интересный. Он позволит проверить экипаж и машину в полете над еще неизведанной Арктикой, о недоступности которой продолжают так много писать и говорить. Кроме того, при этом варианте полет будет проходить полярным днем и штурман сможет пользоваться солнцем для астрономической ориентировки. Полет вдоль Транссибирской железной дороги казался Чкалову и его товарищам мало интересным. По этому пути летали уже не раз.

Летчики долго пробыли в Кремле. Их расчеты и предложения внимательно проверяли и обсуждали.

И только после того, как стало ясно, что люди и машина вполне подготовлены, было дано разрешение на старт.

Иосиф Виссарионович, смеясь, спросил, указывая на сердце:

– Ну, говорите по-совести, как у вас там, все в порядке? Нет ли там у вас червяка сомнения?

Ответ был дружный:

– Нет, товарищ Сталин. Мы спокойны, мы готовы к старту.

В тот же день Северному и Тихоокеанскому флотам было дано распоряжение выделить дежурные корабли на случай, если понадобится помощь самолету «НО-25». Главсевморпуть организовал на зимовках сухопутные спасательные партии.

Валерий Павлович жил в Щелкове. Навещая семью в Москве, он видел осунувшееся, побледневшее лица жены, понимал, в какой тревоге она живет последнее время. Ему было жаль любимого человека, хотя Ольга Эразмовна ни слова не говорила о том, как ей тяжело.

– Я тебя очень прошу, Лёлик, не приезжай на аэродром, когда мы будем улетать, – мягко попросил он жену. И в ответ на ее растерянный взгляд пояснил: – Ты же никогда не провожала меня в полет, не надо и на этот раз. Лучше встречай меня, родная! Мы скоро вернемся.

20 июля начался перелет по первому сталинскому маршруту. Перед стартом Чкалова окружили друзья. Знакомый журналист спросил его:

– Вас не страшит полет в Арктику? Ведь вы там ни разу не были?

– Да, в Арктике я не летал, – спокойно ответил Валерий Павлович. – Но что ж из этого? Я верю в «НО-25». Такая машина и через Арктику пробьется.

Так же спокойно, но потеплевшим голосом он продиктовал короткое приветственное письмо от участников перелета читателям «Правды».

Потом Чкалов, Байдуков и Беляков с благодарностью пожали руки механикам и техникам, готовившим самолет и мотор.

Над притихшим аэродромом прозвучала команда:

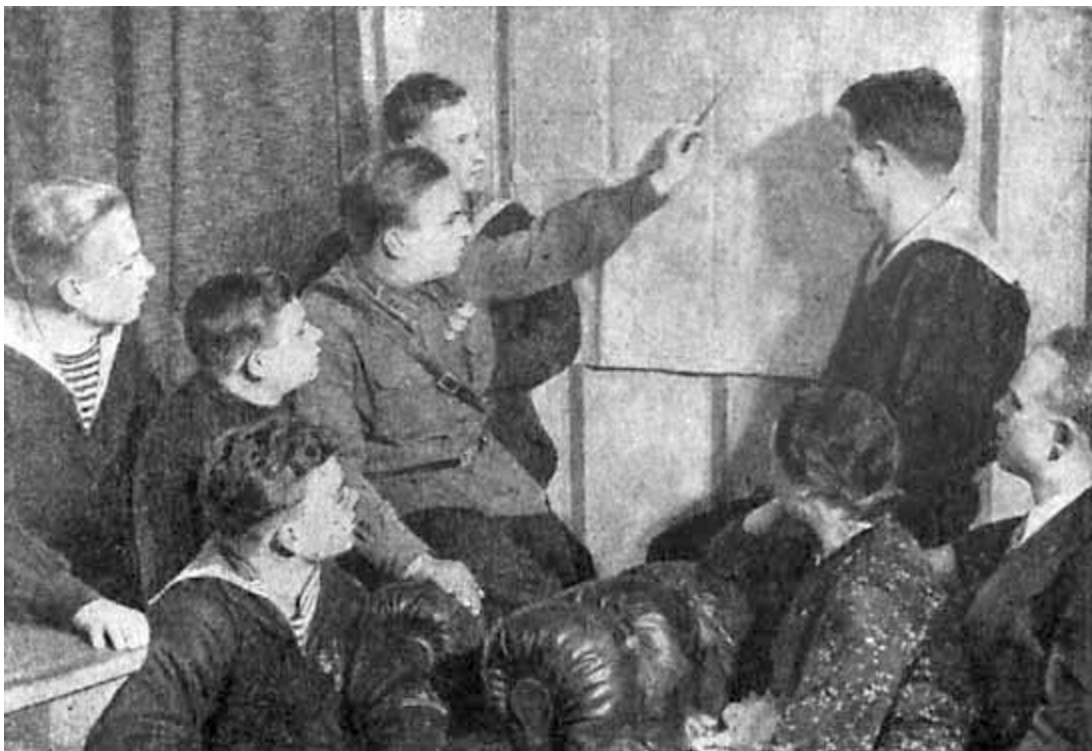
– От мотора!

Взвились ракеты. Чкалов дал полный газ. Самолет покатился по дорожке сначала медленно, затем все быстрее и быстрее. Пробежав более полутора километров, тяжело нагруженная машина плавно оторвалась от земли и стала набирать высоту.

На аэродроме провожавшие восхищались безукоризненным чкаловским взлетом. В штурманской кабине Беляков сделал первую запись в бортовом журнале:

«Время взлета 2 часа 45 минут по Гринвичу,
20 июля 1936 года».

Глава четырнадцатая. Сквозь туманы и штормы



Валерий Павлович рассказывает своим гостям, краснофлотцам и работникам фабрики «Марат», о беспосадочном перелете Москва – Северный полюс – Америка.

Чкалов вел самолет «НО-25» над родными, хорошо знакомыми местами. Внизу светлой лентой вилась полноводная русская река Молога – приток Волги. Густые леса, сосновые и смешанные, подступали к ее берегам.

Но вот Молога осталась позади, а лес попрежнему медленно проходил почти сплошной стеной. В лесной массив были вкраплены многочисленные болота, и сверху земля выглядела разукрашенной причудливой мозаикой синевато-зеленых и желтых тонов.

Погода была прекрасная: тихая, солнечная. Но когда миновали город Белозерск и канал, соединяющий реки Шексну и Вытегру, появились густые облака. Вскоре самолет летел словно над волнующейся водной поверхностью.

Густая облачная пелена разорвалась в районе Белого моря. Штурман в это время отдыхал. Чкалов и Байдуков увидели небольшой городок, окруженный лесопильными заводами, складами бревен и пиленого леса.

– Богатство-то какое! Зеленое золото! – крикнул Валерий Павлович.

Байдуков молча кивнул головой и начал передавать в штаб перелета очередную радиограмму:

«Все в порядке. Нахожусь Онега. 2 часа шли над облаками на высоте 2000 метров. Теперь ясная погода. Самочувствие хорошее. Привет штабу. *Байдуков*».

Самолет пересек Двинскую губу и вышел на ее северный берег. Дальше воздушная трасса пролегла над Кольским полуостровом. Слева были видны Хибинские горы. За ними строился новый город – Хибиногорск. Чкалов вглядывался в ясную даль. Перелететь бы через горы и посмотреть на эту почти легендарную новостройку! Но отклоняться от маршрута нельзя. Хибиногорск остался в стороне, снова под крылом самолета проходил лес. Постепенно лес сменялся тундрой. Бесконечная тундра. И ни одного поселка до самого Баренцова моря.

Море встретило гостей не приветливо – густым туманом и низко нависшими над водой облаками. Лететь над облаками пришлось до самой Земли Франца-Иосифа. Просвет встретился только один раз, и тогда пилоты успели увидеть темносинюю поверхность

Баренцова моря. По воде плыли редкие, но крупные льдины.

Облака снова сгустились, и не только под самолетом, но и над ним. Теперь «НО-25» летел в горизонтальном облачном коридоре. Чкалов пробился вверх. Облака напоминали ему вершины гор самой причудливой формы. Он повел над ними машину, изредка врезаясь в белесосерую массу.

Так летели до острова Виктории – самой северной точки маршрута. Отсюда до Северного полюса оставалось лишь несколько летных часов...

С момента старта на Щелковском аэродроме «НО-25» шел все время по прямому курсу «норд». На воздушных подходах к острову Виктории пришлось повернуть на восток, – дальнейший путь лежал над Землей Франца-Иосифа.

Валерий Павлович сидел за штурвалом сумрачный. Нелегко было ему отказаться от страстного желания сейчас же, немедленно полететь на Северный полюс. Он так мечтал об этом!

– Ничего, – сказал он, наконец, сам себе, – в следующий раз сворачивать не придется.

Полет продолжался над сплошными облаками, но неожиданно они начали редеть, и перед летчиками открылся красивый зимний пейзаж: многочисленные острова, покрытые льдом и занесенные снегом. Среди хаоса льдов виднелись небольшие возвышенности. Всюду – ослепительная белизна. Только к югу за островами темнела чистая вода океана.

На Валерия Павловича эта картина произвела сильное впечатление. Совсем недавно он взлетел с аэродрома, густо поросшего зеленой травой, а сейчас под крылом самолета лежит пустыня, белая, холодная, величественно-прекрасная. И среди этого ледяного безмолвия с энтузиазмом работают советские люди.

– Замечательный народ живет здесь. Надо его поприветствовать, – передал Чкалов штурману, и Беляков послал в бухту Тихую радиogramму:

«Привет славным зимовщикам от экипажа самолета „NO-25“».

Как только Земля Франца-Иосифа осталась позади, внизу появилось большое пространство чистой от льда воды. Это навело экипаж «NO-25» на мысль о сложности ледовой обстановки в Арктике и о том, насколько ценна разведка этой обстановки с самолета.

На пути к Северной Земле встретилось серьезное препятствие. Началось с того, что самолет опять попал в облачную прослойку. Облака сжимали, его сверху и снизу, а впереди они, казалось, слились в одну сплошную массу. Стало ясно, что самолет встретился с мощным циклоном. Продолжать полет можно было только в облаках. Но тогда самолету грозило бы обледенение – страшный враг арктических летчиков. Посоветовавшись с товарищами, Чкалов решил обойти циклон. Это оказалось не так-то просто. Девятнадцать раз пришлось менять курс. Пройденный воздушный путь представлял сплошные зигзаги.

Валерий Павлович и его товарищи сильно обеспокоились. Вынужденный обход циклона мог увести самолет далеко на север, изломы же пути вызывали потерю дальности по маршруту. А тут еще, как назло, поднялся сильный и порывистый встречный ветер.

– Ничего, справимся! – отрывисто сказал Валерий Павлович. Он сидел за штурвалом, упрямо сжав свои крупные характерные губы.

В штаб была передана очередная радиogramма:

«Все в порядке. Обходим циклон. Нахожусь широта 80° 10', долгота 79° 10'.

Беляков».

В штабе перелета получали эти лаконичные, четкие донесения и между строк читали о трудной, напряженной борьбе.

С волнением следила за перелетом чкаловского экипажа вся наша огромная страна. Советские люди горячо желали победы Чкалову, Байдукову и Белякову, беспокоились за них, как за родных.

Мы, летчики, хорошо понимали, какой героический подвиг совершают наши товарищи. Сколько надо мастерства, выдержки, знаний и отваги, чтобы преодолеть такое огромное воздушное пространство!

Я только что вернулся в Москву из арктического полета, с Земли Франца-Иосифа. Погода не благоприятствовала полетам в высоких широтах, и мне пришлось, как говорится, хлебнуть горя, особенно над Баренцовым морем. Небо там беспокойное, негостеприимное. Полярные летчики справедливо недолюбливают этот район. Но нам во время полета в Арктике приходилось пересекать Баренцево море поперек – от Новой Земли к островам Земли Франца-Иосифа. Чкалов же и его товарищи летели от Мурманского побережья до острова Виктории, а этот путь над морем почти в три раза длиннее.

Узнав, что беспокойное море осталось позади и героический экипаж летит дальше по заданному маршруту, мы обрадовались за наших товарищей. Серьезное испытание выдержали они! Мой собственный полет на остров Рудольфа, который я прежде расценивал как серьезный и трудный, показался мне пустяковым по сравнению с воздушной трассой, Чкалова.

Все наши собственные дела, большие и малые, отступили на второй план. Мы всецело были заняты перелетом Чкалова. Еще и еще обсуждали маршрут, отмечали особенно опасные, по нашему мнению, места. Осаждали синоптика расспросами о прогнозах погоды.

Прогнозы были совсем неутешительные, но мы вспоминали Валерия Павловича таким, каким знали его всегда: жизнерадостным, спокойно-уверенным в своей силе, в своем мастерстве. Вспоминали, как Чкалов еще совсем молодым летчиком обычно искал наиболее сложных условий полета.

– Закалка у него замечательная. И смелости хоть отбавляй: на десятерых хватит. И мастер он первоклассный. Какие бы препятствия ни встретились ему на пути, он справится с ними, доведет самолет до цели. Тем более, что и товарищи у него подходящие, – говорили между собой летчики.

Мы были уверены в экипаже «NO-25» и все-таки не могли отделаться от чувства тревоги за дорогих друзей, жизнь которых в любую минуту могла оказаться в опасности. Полные этих, на первый взгляд, противоречивых чувств, мы продолжали жадно следить за перелетом.

Радиограмма, посланная в начале вторых суток полета, сообщала:

«Сворачиваем с маршрута и слепым полетом идем к бухте Тикси».

– Вот она, Арктика! – сказал Байдуков, принимая штурвал у Валерия Павловича.

Напряженная борьба с циклоном не прекращалась. Держать курс по магнитному компасу было совсем невозможно. Байдуков попытался пробиться вверх. Он достиг высоты 3700 метров, но сразу же был вынужден

поспешно итти на снижение: на стеклах кабины и на лобовой части самолета появился ледяной налет.

На небольшой высоте ледяной налет исчез, но картина была попрежнему нерадостная: видимость плохая, плыли рваные облака, висела густая сетка дождя.

Вскоре показалась Северная Земля. Видимость улучшилась, и летчики рассмотрели крутые скалистые берега, покрытые мощным ледником.

Северная Земля отделяется от материка проливом Вилькицкого. За проливом находится мыс Челюскин. Там – советская зимовка, радиостанция, радиомаяк. Белякову очень хотелось воспользоваться маяком, но услышать его не удалось. Штурман решил, что радиомаяк не работает. После перелета выяснилось, что маяк работал и радиограмма с борта «НО-25» была принята радистами на мысе Челюскин и в бухте Тихой.

Почему не слышал маяка экипаж, – этого никто не смог объяснить.

Дальше воздушная трасса легла на юг, вдоль восточных берегов Северной Земли, затем над побережьем Таймырского полуострова, западнее мыса Челюскин, и через Таймырский полуостров – по направлению к устью реки Лены.

Циклон остался позади. Через некоторое время показалось солнце. Самолет пересек Хатангскую губу, немного отклонился от курса в глубь материка и шел над рекой Леной. Устье ее осталось где-то левее. Настроение у экипажа поднялось. После короткого совещания было решено лететь не над бухтой Тикси, а продолжать путь над материком.

Видимость все-таки была плохая: полярное солнце хотя и не пряталось за горизонт, но стояло низко. Косые лучи его слабо освещали землю. Многочисленные горные хребты, щедро изрезавшие Якутию, отбрасывали густые тени.

Пейзажи менялись с удивительной быстротой. Только что высились горы, но их уже сменила, казалось бы, бескрайняя болотистая тундра. И вдруг – снова горы. Мощный горный хребет Черского вызвал у Чкалова мысль о сокровищах, скрытых в недрах этого хребта, о несметных богатствах родной Советской страны.

Когда «NO-25» находился в центре Якутии, была передана радиограмма:

«Все в порядке. Идем курсом на Петропавловск за облаками. Высота полета 4700 метров. *Беляков*».

Яблоновый хребет остался к востоку от самолета. К Охотскому морю «NO-25» вышел точно по намеченному маршруту – над заливом Бабушкина.

Участники перелета находились в воздухе уже двое суток. Чтобы экономить горючее, они почти все время летели на большой высоте. Естественно, началось кислородное голодание. Физическое самочувствие летчиков было неважное, они потеряли сон, аппетит, чувствовали сильную усталость, которая особенно увеличилась после длительной борьбы с циклоном.

Погода попрежнему не благоприятствовала полету. Над Охотским морем снова появились и густым покрывалом легли над водой сплошные облака. Они не рассеялись и после того, как «NO-25» появился над Камчаткой. Ориентиром для штурмана послужила выступившая из облаков снежная вершина. Это была гора Хаошень.

Люди в кабине уставали все больше и больше. Порою им начинало казаться, что все жизненные ресурсы уже исчерпаны, что может не хватить сил для борьбы со стихией.

В этот трудный момент штурман принял следующую радиограмму:

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

*Сталин, Молотов, Орджоникидзе,
Димитров».*

Усталые, измученные люди повеселели, приободрялись, почувствовали себя так, как будто в них влились свежие силы.

Густые облака продолжали прятать землю от воспаленных глаз участников перелета. Но это уже не казалось страшным. Они знали, что на восточном побережье Камчатки в июле редко бывает пасмурно, обычно там в это время стоит солнечная погода. Действительно, не прошло и трех часов, как облака начали редеть. Слева от самолета появились ясные очертания сопки Коряцкой.

Вскоре все увидели небольшой городок на берегу бухты. Дальше к востоку, сливаясь с горизонтом, раскинулось море.

– Готовь вымпел! – весело скомандовал Чкалов.

Беляков вырвал из журнала лист бумаги и написал несколько приветственных слов от экипажа самолета жителям Петропавловска-на-Камчатке. Записка была вложена в небольшую жестяную коробку, которую плотно закрыли крышкой. Беляков привязал к коробке яркую ленту, укрепил поплавок я, открыв люк в днище самолета, сбросил вымпел. Он был найден через четыре дня в пяти километрах от Петропавловска.

Беляков успел сфотографировать бухту и город – конечный восточный пункт маршрута.

Одновременно Байдуков передал радиограмму:

«СТАЛИНУ, ВОРОШИЛОВУ, КАГАНОВИЧУ,
МОЛОТОВУ, ОРДЖОНИКИДЗЕ.

В 3 часа сбросили вымпел, сняли город
Петропавловск с высоты 4300 метров».

Решили лететь дальше. Теперь курс лежал на запад, к Николаевску-на-Амуре. Сопка Коряцкая находилась уже справа. За ней плыли и клубились бесчисленные облака. Они закрывали весь Камчатский полуостров. Изредка в облаках появлялись «окна», сквозь которые мелькали огромные волны одного из самых бурных морей – Охотского.

При вторичном пересечении этого моря путь от Петропавловска-на-Камчатке до Николаевска-на-Амуре шел вдоль 53-й параллели. Его протяженность равнялась 1181 километру. Из них около тысячи километров предстояло лететь над водой. Радиограмма, полученная из Хабаровска, предупреждала об ухудшении погоды по маршруту. Это означало, что в пути предстоят новые трудности.

И другие метеорологические сводки были неутешительны: на море – штормовой ветер, густой туман с дождем. В Николаевске – нолевая видимость и тоже дождь, туман. С юга, со стороны Маньчжурии, двигался циклон.

Погода была настолько неблагоприятная, что экипажу поневоле пришлось приняться за подсчеты: сколько осталось горючего и до какого пункта можно на нем долететь.

Выяснилось, что лететь в Читу небезопасно. При встречном ветре горючего могло не хватить. Тем более, что садиться пришлось бы ночью. А тут еще граница близко. Неизвестно, удастся ли найти в темноте свой аэродром.

Оставалось лететь в Хабаровск. Полученная оттуда метеосводка сообщала о сплошной облачности высотой около 600 метров. Участники перелета напрягал» последние силы, стараясь найти выход. Чкалов сел за штурвал и повел самолет вниз, чтобы войти в Амурский лиман и ночью итти над Амуром.

После крутого снижения самолет оказался над восточным берегом Сахалина. При этом он отклонился от маршрута к северу на 30 километров.

Летели низко, всего в 100 метрах от земли. Когда же самолет вышел к морю у северной части Сахалина, высота уменьшилась до 50 метров, затем дошла до 30. Началась болтанка. Самолет стало трепать так, что хвостовое оперение все время резко вздрагивало. Дождь застилал стеклянные козырьки кабины летчика. За стеклами клубился густой туман, ничего нельзя было разобрать.

Валерий Павлович, находившийся на переднем сиденье, открыл боковую створку и старался определить расстояние до воды. Внизу кипели буруны Татарского пролива.

Стремясь обойти полосы дождя, Чкалов порою менял курс. Тогда самолет разворачивался над самой водой. Это было очень опасно: самолет с большим размахом крыльев мог зацепить концом крыла за верхушку волны.

Вдруг слева мелькнула земля. Возможно, это была гора мыса Меньшикова. Появилась новая опасность – врезаться в какую-нибудь сопку. Чкалов еле-еле увернулся, когда перед носом самолета выросла уходящая в облака темная стена. Пришлось отойти от берега и пробивать облачность вверх. Чкалов сначала набирал высоту кругами, а потом пошел на Николаевск.

Дождь продолжался, температура воздуха быстро понижалась. Самолет медленно полз вверх в сплошном массиве облаков и тумана. Крылья и стабилизатор

покрывались льдом. «NO-25» снова попал в обледенение. С понижением температуры оно усилилось, на стеклах появились корочки льда. Экипаж почувствовал вибрацию машины и даже толчки.

На высоте 2500 метров тряска увеличилась, резкие удары участились. Казалось, вот-вот машина развалится. Чкалов невольно вспомнил рассказы полярных летчиков о гибели самолетов, попавших в обледенение.

Пришлось итти вниз. Лед таял. Но в такой крошечной мгле каждая сопка была смертельно опасна. Байдуков принял радиogramму:

«...Приказываю прекратить полет. Сесть при первой возможности...

Орджоникидзе».

Сесть, но куда? Дождь и туман попрежнему преследовали самолет. Стало еще темнее. Пробраться к берегу без особого риска можно было только над поверхностью моря. Чкалов повел машину обратно к водам Татарского пролива. Снова под самолетом бушевал морские волны...

При вторичной попытке выйти к берегу летчики заметили острова. На одном из них смутно виднелись постройки. Беяков быстро справился по карте и отыскал этот остров в заливе Счастья. На карте значилось: остров Ур. В дальнейшем выяснилось настоящее его название: остров Удд (ныне остров Чкалов).

Валерий Павлович повел машину к острову. Шум мотора взбудоражил все население. Из домов выскакивали люди и, подняв головы, следили за самолетом.

Жители острова собрались как раз на том месте, куда Валерий Павлович наметил посадить самолет. Байдуков поспешно сбросил вымпел с предупреждением о предстоящей посадке. Вымпел подняли. Люди с интересом разглядывали жестяную коробочку, широкую яркую ленту. Никто не догадался раскрыть коробочку, взять и прочитать записку.

Тогда Валерий Павлович зашел в сторону и стал садиться на прибрежную отмель поперек острова. Посадка была трудная, подлинно чкаловская. В момент перед приземлением на пути самолета оказалась огромная выемка, наполненная водою. Полсекунды промедления, и самолет разбился бы. Движения Чкалова были молниеносно быстры и точны.

Мощный мотор перетянул машину через последнее препятствие. Самолет тремя точками коснулся поверхности земли и после небольшого пробега остановился. Сразу стало тихо. Маршрут был закончен.

Беяков открыл задний люк, все вылезли из машины. Валерий Павлович сразу же бросился осматривать шасси. Со вздохом облегчения он сказал друзьям:

– Все в порядке, самолет цел!

* * *

Кипящие волны с шумом выбрасывали та берег мелкие, словно отполированные камешки. Вдали чуть светились огоньки поселка. Они очень обрадовали летчиков.

– Пошли отдыхать! – сказал Чкалов.

Только сейчас на земле все трое почувствовали, до чего же они устали.

К самолету сбежалось много людей. У большинства мужчин на спине виднелись косы. Слышались

гортанные голоса, незнакомая речь.

– На этом острове живут нивхи, или, как раньше их называли, гиляки, – вспомнил А. В. Беляков.

Нивхи стояли попеременно с русскими рыбаками. И те и другие одинаково настороженно смотрели на незнакомых людей. Не сразу поверили они летчикам, что те прилетели из Москвы. Близко проходила граница, а нерусские буквы URSS на крыльях вызвали подозрение: не иностранный ли это самолет.

Неприветлива, даже угрюма природа острова Удд. Скалы, камни, мелкая галька, чахлая растительность. Море здесь редко бывает спокойным. И низко-низко нависает тяжелое серое небо. Но люди, живущие на острове, хотя и сдержанны в выражении своих чувств, на деле очень отзывчивы, сердечны. Когда жители острова убедились, что у них в гостях действительно посланцы Москвы, они окружили летчиков такой теплой заботой, что те почувствовали себя, словно в родной семье. Немедленно нашлись добровольцы, взявшиеся охранять самолет. Остальные пошли вместе с летчиками в поселок.

Дорогой разговорились. Оказалось, что на острове есть колхоз. Рыбы много. Люди промышляют также охотой. Живут хорошо. Муку, сахар, чай и разные товары привозят сюда с Большой Земли. Начальник лова – нивх Тен Мен-лен. У него в поселке бревенчатый домик с железной крышей. К нему и повели гостей.

На крыльце домика их встретила высокая, пышущая здоровьем женщина с ярким румянцем на щеках – Фетинья Андреевна, жена Тен Мен-лена. Фетинья Андреевна родилась и выросла в Сибири. Сюда, на далекий остров, она привезла свою особую сибирскую домовитость. В скромной комнате было чисто до блеска и уютно. На стене висели портреты товарищей Сталина и Ворошилова.

– Хорошо здесь! – сказал, осмотревшись, Чкалов.

На другой день в домике Тен Мен-лена было многолюдно и шумно. Приходили моряки-пограничники во главе с капитаном сторожевого корабля, местные рыболовы, охотники. Девушки из рыболовецкого колхоза преподнесли летчикам большие букеты диких роз, – это единственные цветы, которые растут на острове.

Валерий Павлович тепло благодарил всех. Настроение у него и у его товарищей было чудесное.

Глава пятнадцатая. Заслуженный триумф



Валерий Павлович в часы досуга играет со своими детьми Игорем и Лерочкой.

Пока экипаж самолета «НО-25» находился на острове Удд, туда неслись через эфир бесчисленные поздравления. Родные, знакомые и совсем незнакомые люди спешили приветствовать летчиков, выразить им свое восхищение великолепным перелетом.

На другой же день после окончания блестящего перелета советские газеты опубликовали следующее сообщение Главного управления авиационной промышленности Наркомтяжпрома:

«Беспосадочный дальний перелет летчиков Чкалова, Байдукова и Белякова.

Экипажу самолета «НО-25» было дано задание: пролететь без посадки по маршруту Москва – Баренцево море – Земля Франца-

Иосифа – мыс Челюскин до Петропавловска-на-Камчатке. В дальнейшем, при наличии благоприятных условий и погоды, самолету следовать дальше по направлению Николаевска-на-Амуре – Чита.

Экипаж самолета блестяще справился с поставленным заданием. Пробыв в воздухе пятьдесят шесть часов двадцать минут, самолет покрыл расстояние в девять тысяч триста семьдесят четыре километра, из них 8774 километра по заданному маршруту и шестьсот километров на обход циклонов в районе Северной Земли и Охотского моря.

При полете экипажу самолета пришлось преодолеть исключительные трудности...

Как только Наркомтяжпром получил сообщение об исключительно тяжелых метеорологических условиях полета, Народный Комиссар тяжелой промышленности товарищ Орджоникидзе, считая, что задание уже выполнено экипажем, дал командиру «НО-25» товарищу Чкалову по радио приказ прекратить дальнейший полет.

В тринадцать часов сорок пять минут товарищ Чкалов с исключительным мужеством и мастерством, в сплошном густом тумане, совершил посадку западнее Николаевска-на-Амуре, на маленьком прибрежном островке Удд.

Из девяти тысяч трехсот семидесяти четырех километров пройденного пути самолет «НО-25» пролетел над Баренцевым морем, Северным Ледовитым океаном, Охотским морем около пяти тысяч ста сорока километров.

Самочувствие товарищей Чкалова, Байдукова и Беякова, несмотря на колоссальное напряжение сил, которого

потребовал беспримерный перелет, хорошее. Самолет в порядке».

Чкалов внимательно прочитал сообщение. Он искренно удивился такой высокой оценке перелета.

Теперь, когда смертельная опасность, несколько раз грозившая самолету «НО-25», осталась далеко позади, Чкалову казалось, что все было гораздо легче и проще, что проложить без посадки новую воздушную трассу длиной почти в 10 тысяч километров можно и не обладая колоссальной выдержкой, блестящим летным мастерством. Тем более, когда летишь на замечательном самолете, да еще с таким безотказным сильным мотором.

По поводу этих настроений Байдуков вспоминает:

«Сотни телеграмм и тысячи приветствий посыпались к нам от граждан всей нашей необъятной страны. И только Валерий не на шутку всполошился, побаиваясь, верно ли нас поняли и не ввели ли мы в заблуждение народ.

– Неужели так велико значение полета? Ну что мы особенного сделали? – часто обращался к нам Валерий».

Эти мысли не оставляли его и в незабываемо счастливое утро 24 июля, когда гости с материка привезли на остров Удд телеграмму:

«НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ.

Экипажу самолета НО-25

ЧКАЛОВУ, БАЙДУКОВУ, БЕЛЯКОВУ.

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

Гордимся вашим мужеством, отвагой, выдержкой, хладнокровием, настойчивостью, мастерством. Вошли в Центральный Исполнительный Комитет Советов Союза с

ходатайством о присвоении вам звания Героев Советского Союза и выдаче денежной премии...
Крепко жмем вам руки.

*Сталин, Молотов, Орджоникидзе,
Ворошилов, Жданов».*

– Может ли кто-нибудь из зарубежных летчиков мечтать о таком счастье? – необычно тихо, растроганным голосом спросил Чкалов и сам же ответил: – Никогда! Это возможно только у нас, в нашей Советской стране!

И тут же заторопился, большой, шумный, радостный:

– Где мой летный шлем с очками?

– Ты куда собираешься лететь? – удивились товарищи.

С широкой улыбкой, освещавшей резкие, выразительные черты его лица, Валерий Павлович торжественно заявил:

– В Николаевск! Послать телеграмму руководителям партии и правительства. Поблагодарить их за ласку и внимание.

На маленький остров Удд ворвалась беспокойно-праздничная жизнь. Корреспонденты газет, моряки пограничного сторожевого корабля, летчики, партийные и советские работники из Николаевска и районов прилетали на самолетах, приезжали на катерах. Всем хотелось лично поздравить героев, услышать от них рассказ о перелете.

Тот, кто раньше не встречался с Чкаловым, был в восторге от его обаятельной простоты, жизнерадостности, радушия. Валерий Павлович был ко всем внимателен, дружелюбен, полон желания сделать что-нибудь хорошее для каждого советского человека.

Его полюбили и местные жители – нивхи, и дальневосточные летчики, раньше знавшие Чкалова только понаслышке, и выдавшие виды, встречавшие разных людей моряки.

Весь мир восхищался героическим беспосадочным полетом. Газеты публиковали бесчисленные поздравления со всех концов земного шара и корреспонденции о блестящей победе советской авиации, советских летчиков. Подчеркивались невероятные трудности полета и успешное его завершение.

Больше всего радости доставили Валерию Павловичу сердечные поздравления от родных советских людей. Он получил телеграмму из Лос-Анжелоса, от Сигизмунда Леваневского и Виктора Левченко.

Летчики гордились успехами своих товарищей. Из Якутска прислал по телеграфу приветствие Герой Советского Союза Василий Молоков, только что совершивший на летающей лодке грандиозный облет Крайнего Севера.

Много задушевных пожеланий и горячих слов восхищения услышал командир экипажа «НО-25» от тружеников заводов и полей, от воинов Красной Армии, от студентов, школьников, домашних хозяек.

Корреспонденты, которые привезли из Николаевска-на-Амуре эти телеграммы и газеты, попросили Валерия Павловича рассказать о трудностях полета, о героических усилиях экипажа в пути.

Валерий Павлович, согретый и радостно возбужденный потоком искренних чувств, охотно согласился. Как всегда, когда он был в ударе, рассказывал образно, красочно, пересыпая свою речь меткими сравнениями.

Слушатели узнали, как, прокладывая курс, штурман Беяков героически боролся с усталостью и какой «бог

слепого полета» Георгий Байдуков, как оба они несли свою вахту, задыхаясь от недостатка кислорода, и ни разу не пожаловались на отвратительное физическое состояние.

Валерий Павлович говорил о циклонах, обрушившихся на самолет, о смертельно опасном для машины и для летчиков обледенении, о поединке Байдукова и Беякова со стихийными силами природы, о победе друзей.

Когда он окончил свой рассказ, корреспондент одной из центральных газет спросил с улыбкою:

– Скажите, а Чкалов принимал участие в этом перелете?

И в дальнейшем Валерий Павлович всегда выдвигал на первое место своих товарищей. Он восторженно описывал авиационные таланты «Егорушки» Байдукова, а про штурмана Беякова говорил: «Саша – это наша научная сила. Мозговитый парень. С таким штурманом можно лететь куда угодно».

Успехи других летчиков, знакомых и незнакомых, всегда доставляли Чкалову радость.

Большим праздником было для него новое авиационное достижение товарища по испытательной работе на заводе, Владимира Константиновича Коккинаки. Коккинаки, бывший одесский грузчик, жадно учился и стал первоклассным летчиком. Испытывая самолеты, Коккинаки специализировался на высотных полетах и достиг больших успехов.

Еще в те дни, когда чкаловский экипаж готовился к перелету, Серго Орджоникидзе представил Коккинаки И. В. Сталину.

Владимир Константинович уже закончил тренировку и готовился перекрыть мировой рекорд подъема на высоту с грузом в 500 килограммов.

– Ну что, разрешим Коккинаки слетать? – обратился Иосиф Виссарионович к присутствовавшим тут же

товарищам Молотову и Ворошилову.

– Надо разрешить, – сказал В. М. Молотов.

– Раз Коккинаки берется, значит сделает, – поддержал К. Е. Ворошилов.

Климент Ефремович давно знал о выдающихся способностях летчика Коккинаки, о его упорстве, решительности и смелости.

Впервые Коккинаки совершил высотный полет еще в 1934 году. А в ноябре 1935 года он фактически установил мировой высотный рекорд, – перекрыл достижение итальянского пилота Донати.

Но этот рекорд Коккинаки не был зарегистрирован, так как Советский Союз тогда не состоял в Международной авиационной федерации (ФАИ).

17 июля 1936 года Коккинаки открыл счет официальных советских международных рекордов, – превысил рекорд, принадлежавший французу Синьерин на 1173 метра. Успех был большой, несомненный. И все же летчик сознавал, что это далеко не предел. Когда он опустился на аэродром, в баках самолета оставалось еще 150 килограммов бензина.

Тщательное изучение барограммы окончательно убедило Коккинаки, что он не использовал всех возможностей. Снова началась борьба за высоту, за грузоподъемность машины.

Полет 26 июля принес Коккинаки блестящий успех. Летчик завоевал новый международный рекорд: его самолет поднялся с коммерческим грузом 1000 килограммов на высоту 11 746 метров.

Валерий Павлович узнал о рекордах Владимира Коккинаки еще до вылета с острова Удд и сразу же радировал в Москву:

«Передайте горячий привет коллективу рабочих. Поздравьте с успехом Ильюшина и

Коккинаки. Крепко жму руку. Горжусь, что я член коллектива завода.

Чкалов».

Эти рекорды доставили Валерию Павловичу особенное удовольствие: Коккинаки работал на одном с ним авиационном заводе, шеф-пилотом Сергея Владимировича Ильюшина. Самолет, на котором Коккинаки ставил рекорды, был сконструирован Ильюшиным. Как летчик-испытатель Коккинаки наблюдал за самолетом с момента его рождения – знакомился с чертежами, следил за постройкой и сборкой машины в цехах завода, потом испытывал ее на земле и, наконец, первым поднялся на новом самолете в небо и там проверил все его возможности. Потолок самолета оказался очень высоким. Тогда-то и возникла мысль подняться в стратосферу и превзойти достижения зарубежной авиации.

Коккинаки продолжал свои высотные полеты. 3 августа он поднялся на высоту 13 110,5 метра, и ФАИ зарегистрировала еще один советский рекорд. Следом за ним поднялись летчики Нюхтиков, Липкин и Юмашев. Вскоре почти все высотные рекорды, зарегистрированные ФАИ, принадлежали Советской стране. Для транспортной авиации открылся путь в стратосферу. Советские летчики завоевывали высоту, дальность, скорость.

Народ любил летчиков за их патриотические подвиги, умножавшие славу родной страны. Ярко сказалась эта народная любовь и в те дни, когда чкаловский экипаж начал готовиться к возвращению в Москву.

Беспокоило: удастся ли взлететь с мокрой и вязкой прибрежной гальки, смешанной с песком. Решено было

построить деревянный настил для разбега гигантского самолета.

Когда начались работы по устройству взлетной дорожки, Валерий Павлович еще раз убедился, как дорога родная советская власть всем народам, населяющим Советский Союз, как дорожит ею и маленький народ нивхов. На помощь летчикам, посланцам Москвы, вышло все население поселка, включая стариков, женщин и детей. Помогали и моряки-пограничники. Валерий Павлович тоже немало потрудился, особенно на тех участках, где требовалась большая физическая сила.

Деревянная дорога была готова значительно раньше, чем наступили редкие в этих местах ясные дни. Дождавшись хорошей погоды, летчики взяли старт на Москву. С острова Удд они увезли благодарные воспоминания о доброй помощи местного населения и энергичных моряков-пограничников, о радушной хозяйке Фетинье Андреевне.

Теперь путь самолета «НО-25» лежал вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали с посадками в Чите, Красноярске и Омске. Всюду восторженные толпы встречали летчиков с цветами, гремело дружное «ура».

С возвращением на Щелковский аэродром замкнулся географический четырехугольник Москва – Земля Франца-Иосифа – Петропавловск-на-Камчатке – Хабаровск – Москва. Здесь летчиков ожидала новая огромная радость: их встречала вся Москва.

В окно пилотской кабины Чкалов увидел И. В. Сталина, К. Е. Ворошилова, Г. К. Орджоникидзе, Л. М. Кагановича. Он стремительно выскочил на крыло и скатился по красной полированной обшивке на землю. Хотел было рапортовать о завершении перелета, но Сталин обнял его. Потом Валерий Павлович попал в объятия Ворошилова, Орджоникидзе, Кагановича. С

такой же сердечной теплотой руководители партии и правительства здоровались с Байдуковым и Беляковым.

На пути к трибуне к товарищу Сталину подбежали пионеры с огромными букетами цветов. Иосиф Виссарионович сказал им:

– Отдайте все цветы героям.

Дети веселой гурьбой окружили Чкалова, Байдукова и Белякова и передали им целые охапки цветов. Летчики стояли смущенные, с трудом удерживая в руках душистые дары.

Тут же, на аэродроме, открылся митинг. Серго Орджоникидзе произнес приветственную речь, в которой подчеркнул, что чкаловский экипаж на самолете с советским мотором, построенный из отечественных материалов нашими инженерами, нашими рабочими, покрыл огромное пространство при невероятно тяжелых условиях.

Никогда еще в истории авиации не было такого перелета!

Товарищ Ворошилов в своем выступлении говорил о том, что наша страна обогатилась еще одной новой победой, и при том в области наиболее трудной, в области завоевания воздуха. Сильными, сердечными словами охарактеризовал Климент Ефремович участников этого замечательного перелета, подчеркнул, что они – плоть от плоти, кровь от крови нашего великого народа...

Встреча глубоко взволновала Чкалова, Байдукова и Белякова.

Горячие чувства охватили их в эти незабываемые минуты. Хотелось как-то по-особенному отблагодарить Родину, партию за любовь и ласку.

Вспоминая об этом, Валерий Павлович впоследствии писал:

«Мы готовы были вновь подняться в воздух, чтобы повторить свой перелет, чтобы лететь еще дальше, чтобы завоевать для своей страны еще один новый рекорд»^[12].

В Большом Кремлевском дворце состоялся прием в честь героического экипажа самолета «НО-25». Беседуя с гостями, Иосиф Виссарионович дал характеристику моральных качеств советского летчика. Он говорил:

«...Смелость и отвага – неотъемлемые качества Героя Советского Союза. Летчик – это концентрированная воля, характер, умение идти на риск.

Но смелость и отвага – это только одна сторона героизма. Другая сторона – не менее важная – это умение. Смелость, говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями. Экипаж самолета «АНТ-25» тт. Чкалов, Байдуков и Беляков счастливо сочетают большую смелость и отвагу со знанием и умением использовать новейшие достижения техники»^[13].

* * *

Снова для Чкалова начались трудовые будни. Он становится еще более требовательным к себе, сам контролирует свою работу. Все ли сделано? Нельзя ли сделать лучше? Находит время для занятий и по специальности, и по истории партии, политэкономии. Его библиотека пополняется новинками художественной литературы, он перечитывает

классиков, знакомится с критическими статьями по музыке, искусству.

Всем своим разумом, всей душой и сердцем Чкалов стремился в ряды великой Коммунистической партии. Несколько раз он готовился подать заявление о приеме в партию, но, всегда смелый, решительный, не мог отважиться на этот шаг. Он еще не считал себя достойным этой чести, достойным носить высокое звание коммуниста.

Чкалов часто задумывался над уже прожитыми годами. С тех пор как он пришел в авиацию, ему всегда помогали коммунисты. Много раз обращался он за поддержкой, за советом в партийную организацию. Когда Чкалов еще был слесарем в авиационном парке и добивался, чтобы его послали в авиационную школу, коммунисты авиапарка сказали свое положительное слово. У себя на заводе он многие важные дела решает вместе с членами парткома.

Теперь, когда народ признал его достижения в области авиации, Валерий Павлович счел возможным подать заявление, в котором просил принять его в члены Коммунистической партии.

То же сделали Байдуков и Беляков.

Через несколько дней все трое были приняты в члены партии.

Теперь у Валери» Павловича появилось сознание еще большей ответственности перед страной, перед народом. Он не жалел времени на выступления перед многотысячной аудиторией и на беседы с отдельными людьми. Ему хотелось поделиться своим опытом. Чкалов встречался с рабочими, инженерами, военными, учащимися. С каждым он находил общий язык.

После выступления Чкалова его всегда окружали восхищенные слушатели. Они подолгу задерживали Валерия Павловича дополнительными расспросами, иногда самыми неожиданными – о самочувствии

летчиков в то время, когда те увидели, что самолет обледенел, о бытовых условиях нивхов – жителей острова Удд. Один юноша заинтересовался даже, в каких плаваниях бывал капитан пограничного сторожевого корабля, с которым Чкалов познакомился на острове.

На одном из митингов Валерия Павловича встретили возгласами:

– Да здравствует Герой Советского Союза Валерий Чкалов!

В ответ Валерий Павлович поднял руку, призывая к вниманию, и сказал:

– Не меня нужно чествовать, а народ, которому все мы обязаны нашей жизнью и счастьем. Народ, который дал нам крылья!

В беседе с авиационными работниками Чкалов с восхищением говорил о великолепном техническом оснащении перелета Москва – остров Удд, о замечательных качествах самолета «NO-25» и мотора «М-34».

Однажды, поблагодарив конструкторов и авиастроителей за то, что они создали условия для успешного выполнения ответственного задания, Валерий Павлович сказал:

– Наши летчики могут летать и далеко и высоко, для них нет недосыгаемых пунктов за морями и океанами, нет преград в полетах ни через Арктику, ни через экватор.

В этих его словах прозвучала затаенная мечта о новых смелых полетах. После того как сталинский маршрут был успешно завершен, мечта вспыхнула с особенной силой. Всем своим существом Чкалов рвался в новый грандиозный дальний перелет. С трудом выбирал он время, и то за счет сна, для работы над проектом такого перелета.

В конце концов, несмотря на свое исключительное здоровье, Валерий Павлович стал уставать от непрерывных занятий, митингов, докладов, бесед.

Ольга Эразмовна забеспокоилась и решила увезти мужа из Москвы. Байдуков и Беляков с женами собирались поехать на отдых в один из сочинских санаториев.

– Мне тоже хочется к морю и солнцу, – говорила Ольга Эразмовна.

Валерий Павлович согласился, хотя и очень неохотно. Но в Сочи его ждала радость: Иосиф Виссарионович пригласил к себе на дачу участников выдающегося перелета и их жен.

Валерий Павлович рассказывал потом:

«...Товарищ Сталин жил на даче, окруженной фруктовым садом. Он встретил нас у парадного входа. Здесь же стоял тов. Жданов. Внимательно оглядев каждого из нас (поднабрались ли сил на курорте?), товарищ Сталин пригласил нас всех в сад. Много интересного узнали мы в этот день. Товарищ Сталин оказался большим знатоком садоводства.

Осмотрев сад, мы пошли на веранду. Беседа стала еще оживленнее. С огромным вниманием слушали мы каждое слово вождя народа. Товарищ Сталин говорил, например, о том, как мало работают у нас над проблемой электрообогрева самолетов, указывая, что в этом виноват, пожалуй, также и летный состав, который мало следит за своим здоровьем. Речь зашла о парашютах, и товарищ Сталин сказал:

– Нехорошо, что еще не все летчики пользуются парашютом при аварийных положениях. Лучше построить тысячи новых

самолетов, чем губить летчика. Человек – это самое дорогое.

Затем зашел разговор о метеорологии. Оказалось, что тов. Жданов когда-то очень интересовался этой наукой. Во время нашего перелета он внимательно следил за изменениями метеорологической обстановки.

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

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

После обеда завели патефон, танцевали, пели...»^[14]

Вскоре после этого Валерий Павлович стал собираться в родные места. Ему хотелось снова повидать близких его сердцу волгарей, среди которых он вырос, рассказать им о перелете, поделиться с ними своим счастьем.

Чкаловы уехали в Москву, а оттуда на родину Валерия Павловича – в Василёво.

Опять в родных краях! Не раз возвращался из чужих мест в Василёво младший сын котельщика Павла Чкалова. Ученик Череповецкого ремесленного училища приезжал домой на каникулы. Юный кочегар с пассажирского парохода «Баян» навещал семью, привозил гостинцы сестрам. Став летчиком, он тоже бывал в отчем доме.

Теперь Валерий Чкалов возвратился прославленным на всю страну человеком, Героем Советского Союза. Но он остался таким же простым, жизнерадостным, душевным.

Из города Горького Валерий Павлович поехал в свое село на быстроходном катере. Брызги волжской воды освежали его разгоряченное лицо. У него было праздничное настроение. Ему вдруг захотелось именно в этот яркий солнечный день увидаться со всеми, кто знал его в детстве. На пристани, нарядно украшенной зеленью и красными флагами, на берегу, на лодках Валерий Павлович увидел людей. Их было так много, что он удивился. Ему никогда и в голову не приходило, что в Василёве живет столько народу.

Валерий Павлович сошел на берег, и празднично возбужденная толпа окружила его. Со всех сторон неслись крики: «Ура земляку!», «Здравствуй, Чкалов!»

Тут же, на высоком берегу Волги, стихийно возник митинг.

– Успех нашего полета – не случайная удача, а результат упорной работы, вдохновляемой нашей родной Коммунистической партией, – говорил землякам Чкалов.

Ни одним словом не упомянул он ни о своих планах на ближайшее будущее, ни о далеких перспективах. Но тот, кто слышал его страстное, взволнованное выступление, ушел с митинга уверенным, что этот волжский богатырь только открыл счет замечательным воздушным маршрутам.

Потекли дни в Василёве. С утра до ночи в чкаловском доме толпились знакомые и незнакомые люди. Всем хотелось повидать знатного земляка. Наталья Георгиевна устала от бесконечного праздника, но была довольна почетом и уважением, который оказывали односельчане Валерию.

В Василёве жили рыбаки, котельщики, лоцманы. Среди них были и старые друзья Чкалова. В свободные вечера Валерий Павлович подолгу беседовал с ними на берегу Волги, с увлечением рассказывал о замечательных людях нашей авиации, о великолепных советских самолетах.

– Да, дед, – горячо говорил он старому рыбаку, – скоро, как орлы, летать будем. Крылатый мы народ!

Дед восхищенно смотрел на энергичное лицо летчика и все время утвердительно кивал головой.

Расходились по домам поздно, а на рассвете Валерий Павлович будил жену и сына:

– Поедем рыбу ловить!

Уха из стерлядей собственного улова казалась особенно вкусной. Чкалов ел с аппетитом и думал о том, как чудесно отдыхать в родном селе, на берегу любимой Волги. Здесь он чувствовал, как с каждым днем восстанавливаются его силы.

Скоро, однако, Валерий Павлович начал все чаще задумываться над предстоящим полетом. Появились вопросы, которые надо было решать вместе с Байдуковым и Беляковым.

Пора было возвращаться в Москву.

Глава шестнадцатая. Над Полюсом недоступности



На квартире В. П. Чкалова – приехали испанские пионеры. С увлечением слушают они рассказы хозяина о его героических полетах.

Снова по вечерам трое друзей сидели в кабинете Чкалова над географическими картами и оживленно обсуждали трассу предстоящего полета. Мысль о Северном полюсе не оставляла их. Только теперь они разрабатывали еще более интересный и трудный маршрут: Москва – Северный полюс – Северная Америка.

После ухода Байдукова и Беякова Валерий Павлович не сразу расставался с картами. Он нехотя, с сожалением сворачивал их, прятал в нижнее отделение

книжного шкафа и долго еще не ложился спать: все рассказывал и рассказывал терпеливой слушательнице – жене о трудностях и прелестях предстоящего воздушного пути.

Но вот вечера, посвященные будущему перелету, временно прекратились. По решению правительства самолет «НО-25» попал в число советских экспонатов Всемирной авиационной выставки в Париже.

Чкаловский экипаж летел на выставку в самую отвратительную погоду. От советской границы до Кенигсберга стоял сплошной туман. По пути к Кельну и Парижу с туманами перемежались дожди.

Но для Чкалова и его товарищей этот полет не был трудным. В назначенный срок Валерий Павлович посадил свою машину на парижском аэродроме «Ле Бурже».

Крупные авиационные фирмы многих стран демонстрировали на выставке свои достижения. На стендах авиационного моторостроения было показано около сотни самых разнообразных деталей. Посетители выставки имели также возможность подробно ознакомиться с десятками самолетов всевозможных марок. Однако советские павильоны вызывали особенный интерес у авиационных специалистов многих стран.

Предметом всеобщего внимания был «НО-25», И не только потому, что еще не успел остыть восторг, вызванный блестящим беспосадочным перелетом Москва – остров Удд. Советский самолет «НО-25» по многим своим данным значительно превосходил все представленные на выставке машины. Он обладал самой большой дальностью полета. Были у него и другие технические преимущества, наглядно свидетельствовавшие о громадных успехах советской авиационной промышленности.

Валерий Павлович с большим удовлетворением отмечал, что советские самолетостроители и моторостроители внесли много нового в авиационную технику и значительно опередили иностранцев. После внимательного знакомства со всеми павильонами выставки он с чувством гордости говорил:

- Пусть уж иностранцы не сетуют на нас! Мы шагаем так быстро, что Европа начинает отставать. На выставке много объектов, которые мы давно проверили и отбросили как негодные. Но есть и дельные новинки.

Чкалов старался понять и усвоить все, что могло быть полезным для его дальнейшей работы. Сейчас, когда он снова собирался в дальний полет, это было особенно важно и нужно. Все же свободного времени у него оставалось достаточно. Он часами бродил по Парижу, знакомился с его достопримечательностями. Впечатлений было много. Но под конец Валерий Павлович стал нетерпеливо ждать закрытия выставки и был счастлив, когда получил возможность вернуться на Родину, чтобы начать готовиться к трансполярному рейсу.

В Москве он тотчас же взялся за дело. Самолет «НО-25» много раз испытывался; совершенствовалось оборудование, устранялись дефекты, устанавливались новые приборы.

Но разрешение на перелет удалось получить не сразу. На очереди была высокоширотная экспедиция. Летчики Главсевморпути должны были доставить на Северный полюс и там высадить на дрейфующий лед океана научную экспедицию.

Подготовка экспедиции велась с широким размахом. Прежде всего правительство позаботилось о создании солидной базы, расположенной возможно ближе к полюсу.

Ранней весной начальник Главсевморпути поручил автору этих строк слетать на Землю Франца-Иосифа и

обследовать там ряд островов. Лучшее место для нашей авиационной базы я нашел на далеком острове Рудольфа.

В том же 1936 году ледокол «Русанов» повез на остров Рудольфа двадцать полярников, которым предстояло работать на этой вновь организованной советской зимовке. Трюмы «Русанова» были заполнены самыми разнообразными грузами. Там находились два дома, склад и сараи в разобранном виде, радиомаяк, два трактора, два вездехода, большой запас горючего, продовольствие и даже 60 ездовых собак. Были там и ящики с необычным адресом: «Полюс».

В то время как создавалась база на острове Рудольфа, московские заводы готовили четырехмоторные воздушные корабли. Летчики должны были доставить на полюс научных работников и грузы для научно-исследовательской станции.

В маленькой комнатке в Рыбном переулке Москвы помещался штаб экспедиции. Сюда приносили образцы тары, керосиновых печек, ножей, посуды, обуви, белья, меховой одежды, табака и пищевых концентратов. Конструкторы, инженеры, рабочие любовно, старательно выполняли все заказы экспедиции.

Когда Чкалов впервые узнал об экспедиции на Северный полюс, он даже растерялся. Ему пришло в голову, что теперь у него и его друзей, Байдукова и Белякова, осталось мало шансов осуществить перелет через Северный полюс. Даже после того, как Валерий Павлович разобрался во всем, он еще долго не мог успокоиться.

Только продолжая испытывать истребители и оставаясь в воздухе один на один со стремительной, верткой машиной, Валерий Павлович забывал все и целиком отдавался любимому делу.

Уходя с завода, он думал о красавце «NO-25», о будущей воздушной трассе, которую уже прочертил на

картах и на глобусе Александр Васильевич Беляков.

Товарищи знал», что Чкалов «болеет» мечтой о трансарктическом перелете, и относились к нему бережно, с большим тактом. Они понимали, что здесь были бы неуместны обычные добродушные шутки.

Однажды писатель Ф. И. Панферов, когда зашел разговор о будущем полете, в шутку сказал, что героям не следует рисковать жизнью; они, мол, свое уже сделали. Но Чкалов вспылил:

– Что ж, герои, по-вашему, это бычки, которых на веревке в стойле держать надо?!

В течение всей зимы в кабинете Чкалова обсуждался предстоящий беспосадочный полет из Москвы через полюс в США. Снова друзья засиживались до поздней ночи, и, так же как в прошлом году, благоразумный штурман Беляков напоминал, что утром каждого из них ждет работа.

Летчики и штурманы, участники экспедиции на Северный полюс, тоже часто собирались вместе, обычно у меня на квартире.

Однажды после тренировки на тяжелых воздушных кораблях все поехали ко мне прямо с аэродрома. Жена угостила озябших и проголодавшихся гостей ужином. Настроение у всех было приподнятое, – день старта был не за горами. Бывалые полярники подшучивали над флагштурманом экспедиции Спириным, впервые летевшим в Арктику, выдумывали разные «арктические ужасы». Все, включая Спирина, смеялись так громко, что жена временами беспокойно поглядывала на дверь соседней комнаты, где спали дети.

В разгар веселого шума раздался звонок. Никто не обратил на него внимания. Появление в столовой Чкалова было совсем неожиданным. Мы ему обрадовались, усадили его за стол. Чкалова все любили.

– Как живешь, Валерий? Что задумал? – спросил Молоков.

– Что задумал, – ответил Валерий Павлович, – об этом я вам сейчас скажу. Для этого я сюда и пришел... Хочу с вами на полюс лететь! – возбужденно продолжал он. – Саша Беляков – штурман замечательный, приведет нас всех на полюс. А там мы вам крылышками помашем – и обратно в Москву. Хорошо?

– Потренироваться хочешь, Валерий Павлович? – спросил Бабушкин. – Тренировка сложная получится, много времени у вашего экипажа отнимет. Смысла нет.

Чкалов сразу потух, резкие складки залегли у него около крепко сжатых губ. Я душой понимал Чкалова: не терпелось ему. А тут еще такая экспедиция! Нелегко в стороне оставаться... Но Бабушкин был прав.

Я постарался превратить все в шутку, перевести разговор на другую тему, но мне это плохо удавалось. Чкалов встал и молча подряд пожал всем сидевшим за столом руки. Мы пытались уговорить его остаться, но он так же молча покачал головой и, сделав общий поклон, ушел.

После его ухода разговор не клеился, гости скоро разошлись.

Прошло дней пять. Мы продолжали готовиться к полету. Попрежнему у меня на квартире собирался народ – участники экспедиции или корреспонденты газет, жаждавшие лететь на полюс. Случалось, что посетители приходили раньше хозяина и терпеливо ждали. Так случилось и в этот раз. Я смог вернуться домой лишь около 9 часов вечера, но в кабинете уже было сильно накурено. Синеватый дымок окутывал лица собеседников. Не успел я поздороваться, как раздался телефонный звонок. Знакомый низкий голос говорил в трубку:

– Здравствуй, Михаил! Это я, Чкалов. Рад, что застал тебя дома. Очень прошу, приезжай сейчас же ко мне. Душу надо отвести!

Неловко было отказать Валерию Павловичу, особенно потому, что еще не стерлось воспоминание о его неудачном визите. Да и самому мне хотелось повидаться, поговорить с ним. Я извинился перед гостями и поехал к Чкалову.

Валерия Павловича я застал у карты Арктики. В центре полярного бассейна, на Северном полюсе, алел маленький флажок. Густой красной чертой был обозначен путь через Полюс недоступности и дальше, до Соединенных Штатов Америки.

– Это все Саша разукрашивает, – кивнул Чкалов на своего штурмана и, оживляясь, спросил: – Когда же вы, наконец, улетите? Поторопитесь, голубчики!

– Мы и сами были бы рады улететь поскорее, – признался я.

– Успокой ты меня и моих орлов, – продолжал Чкалов, показывая в сторону Беякова и Байдукова. – Расскажи, как у вас идут дела. Ведь мы от вас целиком зависим. Нам не разрешают лететь, пока на Северном полюсе не будет организована научная зимовка.

Я подсел к письменному столу, и наша беседа продолжалась до поздней ночи...

Об этом периоде Чкалов впоследствии писал: «Но как быть – разрешения нет, а работы по подготовке к полету начались. Прекращать работы или нет? Решили не прекращать, но вести их втайне. Это была, как мы называли, „контрабанда“. В марте самолет был готов. В конце этого же месяца полярная экспедиция О. Ю. Шмидта вылетела на о. Рудольфа. Никто из друзей не знал о наших „контрабандных“ работах. Даже журналисты не проведали о них. Когда нас допекали расспросами, мы говорили: „Да что вы, товарищи, мы ни к каким полетам не готовимся. Просто проводим очередной ремонт машины“.

Молнией облетело весь мир сообщение о блестящей высадке советского десанта на Северный полюс. Долго

я крепился, наконец не выдержал и позвонил товарищу Молотову. Я решил попросить его сообщить, каково мнение товарища Сталина о нашем предложении лететь в Северную Америку.

– Здравствуйте, товарищ Молотов!

– Приветствую. Что скажете хорошего?

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

– Что, загорелись?

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

– Как все готово? Ведь разрешения нет.

– А мы на всякий случай...

Товарищ Молотов рассмеялся и сказал:

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

25 мая 1937 года Чкалова и Байдукова (Белякова не было в Москве) пригласили в Кремль для доклада правительству о плане беспосадочного перелета Москва – Северная Америка.

Обрадованные, они поспешили в Кремль.

На письменном столе в кабинете И. В. Сталина стояла модель «NO-25».

Валерий Павлович сразу повеселел. И когда Иосиф Виссарионович спросил его:

– Что, опять земли не хватает? Опять собираетесь лететь?

Валерий Павлович ответил убежденно:

– Да, товарищ Сталин, время подходит, пришли просить разрешения правительства на перелет через Северный полюс.

– Куда же вы собираетесь лететь? Кто из вас будет докладывать? – спросил Иосиф Виссарионович.

Говорили по очереди: сначала Чкалов, потом Байдуков. Оба боялись проговориться о «контрабандной» подготовке «NO-25», но Сталин

расспрашивал их таким спокойным задушевым тоном, что они рассказали все начистоту.

В течение полутора часов обсуждались все детали будущего трансполярного рейса. Все согласились, что время года как раз подходит для перелета через высокие широты, а станция «Северный полюс» сможет оказать большую помощь участникам перелета.

* * *

О перелете Москва – Северный полюс – США лучше всего рассказал сам Валерий Павлович в своей книге «Наш трансполярный рейс»:

«– Старт дан!

Я пустил самолет по бетонной дорожке. Начался самый трудный, самый сложный и вместе с тем самый короткий этап перелета: нужно оторвать тяжело нагруженную машину от земли. Ревущий на полных оборотах мотор понес самолет. Теперь только бы не свернуть. С каждой секундой самолет набирает скорость.

Последний привет рукой в сторону провожающих, и я отрываю самолет от земли. Подпрыгнув раз-другой, машина остается висеть в воздухе. Байдуков убирает шасси. Мелькают ангары, затем Щелково, его фабричные трубы. Мы летим. Внизу леса, поля, реки. Утро. Страна просыпается.

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

Мотор ревет, работая на полную мощность. Солнце уже высоко поднялось и начинает слепить глаза. Внизу густой туман ложится по лощинам. Проходит час, полтора. Нас все еще провожают в воздухе двухмоторный самолет и другой, поменьше, скоростной

дружок. Но вскоре и они, приветливо качнув крыльями, исчезли.

Прошли Череповец. Высота – 1200 метров. Беляков проснулся раньше срока. О чем-то говорит с Егором, слышу их плохо. В кабине непрерывная песня мотора. Саша сменяет Байдукова. Через четыре часа Байдуков сменит меня. Захотелось курить. Крикнул Байдукову. Гляжу, через пару минут он затягивается и сует курево мне. Как приятен табак в эти минуты!

Попросил подкачать масла. Маслометр показывает только 80 килограммов. Байдуков ретиво взялся за эту операцию. Через несколько минут Беляков поднял тревогу: на полу появилось масло.

– Бьет откуда-то! – крикнул Саша.

Вскоре весь пол был залит маслом.

Неужели что-нибудь лопнуло? Не может быть, даже не верится. Что делать? Решаю – откачать обратно. Байдуков и эту операцию выполнил на «отлично». Потоки в кабине уменьшились, а вскоре и вовсе прекратились. Стало ясно, что масло шло из дренажа. Значит, больше перекачивать не нужно.

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

Скоро мне сменяться. Я уже восемь часов просидел за штурвалом. Впереди еще много тяжелых невзгод. Нужно сохранить силы. Разбудил Егора. Ему не очень хотелось просыпаться, но я уже откинул заднюю спинку и ждал, когда он займет мое место. Но вот он перекинул ноги на управление. Делать это приходилось из-за тесноты весьма искусно. Я свободен. Правда, относительно. Каждую минуту нужно быть наготове. Прилег, закурил трубку. Беляков передает в Москву наши координаты. Вдруг неистовый крик Егора. Что

такое, в чем дело? Вскочил, смотрю – на стекле и крыльях лед. Мотор затрясся, стал вибрировать.

– Давай скорее давление на антиобледенитель! – кричал Егор.

Я начал качать насосом. Егор открыл капельник, и солидная струя спиртовой жидкости быстро очистила винт ото льда. Самолет стал спокойнее.

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

Егор правильно сориентировался, дал полный газ мотору, и самолет медленно, метр за метром набирал высоту: 2200 – 2300 – 2400 – 2500 метров. Уже появилось солнце. Конец облачности.

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

Проснулся от толчков. Это Байдуков просит смены. Пришлось проститься с ложем, спальным мешком и ползти к штурвалу».

* * *

Когда Чкалов, борясь с усталостью, ввел свой самолет в глубь Полярного бассейна, воздушные корабли высокоширотной экспедиции, высадившие на лед в районе Северного полюса отважных исследователей И. Д. Папанина, Э. Т. Кренкеля, П. П. Ширшова и Е. К. Федорова, стояли на аэродроме в Амдерме. Мы рвались домой, в Москву. Однако нам пришлось запастись терпением. Вылет неожиданно отменили. Обычно малейшая задержка в пути вызывала недовольство, но на этот раз у всех было приподнято-радостное настроение. Сидеть в Амдерме пришлось из-за того, что все радиостанции были заняты – ловили в эфире сигналы самолета «NO-25». Чкалов, Байдуков и

Беляков летели из Москвы через Северный полюс в Америку.

– Счастливого пути, дорогие товарищи! – тепло сказал Иван Тимофеевич Спирин.

Мы были уверены в успехе наших друзей, но все же волновались. Географическая карта лежала перед нами на столе. Неизвестно, какие трудности встретятся экипажу «НО-25» в пути.

Чкалов описал героическую борьбу с этими трудностями просто, спокойно, словно обычную, будничную работу:

«Мы уже 13 часов в полете. Высота – 3000 метров. Земли не видно. У Белякова вышел из строя секстант. Куда нас снесло, какой силы ветер – неизвестно. Приняв очередную радиограмму, Беляков уступил свое штурманское место Байдукову и завалился спать.

Начало темнеть. Подступает обещанный еще в Москве циклон. Стало совсем темно. Влево от нас сплошная черная стена. Резко изменив курс, я повел самолет вправо. Но надвигающийся циклон неумолим, он стремительно несет облако вправо, преграждая нам путь. Я стараюсь обойти облачность. Курс на остров Рудольфа. Высота уже 4000 метров. В кабине холодновато. Снаружи температура 24° ниже нуля. Стало не по себе. Отопление включили, а толку мало. Зябнем. Погода все ухудшается и ухудшается. Подошло время смены. Байдуков ползет ко мне. Сменились. Предлагаю Егору вести самолет вслепую. Сам не уйду, подкачиваю давление в бачке антиобледенителя.

Егор, этот изумительный мастер слепого полета, смело полез в стену циклона. Все скрылось из поля зрения. Самолет, со всех сторон закрытый облаками, стал мгновенно покрываться прозрачным льдом. Начались тряска, вздрагивания. Темно, зябко. Неужели слепые силы природы восторжествуют и наш

краснокрылый «РД», как ледышка, грохнется вниз? Нет, не думать об этом!

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

Вскоре смена. Уже 17 часов мы в полете. Я встал, подкачал масла из запасных баков в резервный и сменил Егора. Самолет идет спокойно. Мотор работает безотказно. В Москву послана радиограмма: «Скоро Земля Франца-Иосифа. Все в порядке». Что-то еще преподнесет нам Арктика? Летишь и не знаешь, где подстерегает ее зловещая рука. В такие минуты собираешь себя всего, думаешь о Сталине, о Родине, о всех близких. И это придает столько энергии, столько решимости, что постоянно мозг сверлит одна мысль: не отступать, только вперед!

...20 часов по Гринвичскому времени. Солнце высоко. Проходит еще 20 минут, и Беляков вносит в бортовой журнал: «20 час. 20 мин. – мыс Баренца, на острове Норбрук архипелага Земли Франца-Иосифа».

Высота полета – 4300 метров. На фоне ослепительных снегов, ледяных полей резко очерчены величавые и молчаливые острова арктической земли. В 22 час. 10 мин. Беляков радирует: «Нахожусь Земля Франца-Иосифа. Все в порядке». Он ищет маяк Рудольфа. Наконец мы слышим его. Путь лежит по 58-му меридиану к Северному полюсу.

Бескрайный океан льдов лежит внизу.

...Арктика ревниво хранит свои тайны. Их оберегают не только бури и туманы, но и волшебные миражи, возникающие в ледяной пустыне с такой же легкостью, как и в знойной, песчаной. Известно, что спутники

Амундсена, истощенные многочасовой вахтой на борту дирижабля «Норвегия», к концу путешествия галлюцинировали. Известно также, что знаменитый моряк Росс, углубившись в узкий проход на запад в Баффиновом заливе, вскоре отступил назад, так как увидел горный кряж, преграждавший ему дорогу. На самом деле это был мираж, а проход выводил к полюсу.

С понятным волнением приближаемся мы к этим местам. Ведь теперь это наша, советская «территория», если можно так назвать непрочные, дрейфующие льды.

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

* * *

Легко представить себе настроение Чкалова в тот момент, всю силу его желания увидеть своих в самом сердце Арктики. Иван Дмитриевич Папанин и его товарищи в свою очередь нетерпеливо прислушивались: когда же, наконец, донесется гул мотора. Но самолет пролетел в стороне от дрейфующей станции «Северный полюс».

«Погода прекрасная, – продолжает Чкалов. – Вверху – солнце, ослепительное солнце, внизу – бескрайные ледяные поля. Высота – 4000 метров.

Наступило 19 июня. Летим сутки. Байдуков и Беяков посасывают кислород. «Омоложенный» очередной порцией кислорода, Байдуков уснул.

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

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

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

В 5 час. 10 мин. Беляков отстучал: «Все в порядке! Перелетели полюс, попутный ветер, льды, открытые белые ледяные поля с трещинами и разводьями. Настроение бодрое, высота полета 4200 метров».

Мы летим дальше – к Полюсу недоступности. Здесь еще не было самолетов. Нам первым предстоит пересечь этот загадочный полярный бассейн.

Идем по солнечному курсу, на юг, по 123-му меридиану.

Смотрю за борт. Какая величественная картина, какие льды! Картина вечных льдов может быть описана только большим художником слова, который нашим богатым русским языком мог бы передать все величие суровой Арктики. Но нам наблюдать за красотой открывшегося несравненного зрелища мешает управление самолетом...

Передаем радиограмму на имя товарища Сталина:

«МОСКВА, КРЕМЛЬ, СТАЛИНУ.

Полюс позади. Идем над Полюсом недоступности. Полны желания выполнить Ваше задание. Экипаж чувствует себя хорошо. Привет.

Чкалов, Байдуков, Беляков».

Вновь облака. Высота – 5000 метров. Оставляем облачность внизу. Попутный ветер. Скорость – 200 километров в час. Глотаем кислород. Но циклон решительно наступает развернутым фронтом. Вскоре мы оказались у стены облачности, высотой примерно в 6500 метров. Лезть в облака Егору не хотелось. Он повернул немного назад. А еще через 20 минут завернул за облачную гору, влево. Но и это не помогло. Облака нагнали нас. Пришлось лезть в облака. Температура – минус 30°. Высота – 5700 метров. Снова летим вслепую. Самолет бросает. Егор напрягает все усилия, чтобы удержать машину. Так продолжается час. Но становится очевидным, что лететь дальше на такой высоте невозможно. Сантиметровый слой льда покрыл почти весь самолет. Лед абсолютно белого цвета, как фарфор. «Фарфоровое» обледенение – самое страшное. Лед необычайно крепок. Достаточно сказать, что он держится в течение 16 часов не оттаивая.

Пошли вниз. На высоте 3 тысяч метров в разрыве облачности увидели какой-то остров.

Вдруг из передней части капотов мотора что-то брызнуло. Запахло спиртом. Что случилось? Неужели беда?

...Переднее стекло еще больше обледенело. Егор, просунув руку сквозь боковые стекла кабины, стал срубить финкой лед. Срубив немного, он обнаружил через образовавшееся «окошко», что воды в расширительном бачке больше нет. Красный поплавок, показывающий уровень воды, скрылся. Стали работать насосом. Ни черта! Вода не забирается. Нет воды. Замерз трубопровод. Машина идет на минимальных оборотах. Что делать? Сейчас все замерзнет, мотор откажет... Катастрофа?! Где взять воду? Я бросился к запасному баку – лед... К питьевой – в резиновом мешке

лед... Беляков режет мешок. Под ледяной корой еще есть немного воды. Добавляем ее в бак. Но этого мало. В термосах – чай с лимоном. Сливаем туда же. Насос заработал. Скоро показался поплавок. Егор постепенно увеличивал число оборотов. Трубопровод отогрелся. Самолет ушел в высоту.

Три часа потеряли мы в борьбе с циклоном. Но сейчас уже солнце. Появилась коричневая земля: острова Бэнкса.

Экипаж сразу почувствовал облегчение. Байдуков и Беляков, проголодавшись, уплетали за обе щеки промерзшие яблоки и апельсины. За 40 часов полета это был второй прием пищи. Я отказался от этого блюда, довольствуясь туго набитой трубкой.

При исключительно хорошей погоде мы пошли над чистой водой, а в 16 час. 15 мин. прошли над мысом Пирс-Пойнт. Под нами – территория Канады. В упорной, напряженной борьбе с циклонами потеряно много времени, много горючего и еще больше физических сил, но мы летим первыми. История нас не осудит.

Канадский архипелаг – одно из величайших в мире скоплений островов. В природном отношении север Канады многим напоминает нашу Арктику. Все многочисленные проливы затянуты льдом.

В 18 часов увидели Большое Медвежье озеро. Я за штурвалом. Байдуков несет вахту штурмана. Погода отличная. Внизу – огромное озеро, причудливое по форме, с многочисленными губами, глубоко вдающимися в сушу, забитое плотным льдом. Земля попрежнему безжизненна, без леса и кустарника. В 20 часов подошли к реке Мэкензи, одной из величайших рек американского континента. Река уже очистилась ото льдов. Видны гряды невысоких гор, кучевые облака. Самолет стало побалтывать. Погода ухудшилась.

Подошла пора сменяться. Управление отдано Егору. Откуда-то слева надвинулся циклон. Непрошенный

гость. Идем вдоль циклона, чтобы выйти к побережью Тихого океана. Снова потеря горючего. Но ничего не поделаешь. Кислорода у нас маловато. Итти на прямую – значит обледенеть. Ниже 4 тысяч метров итти нельзя, так как можно врезаться в горы, знаменитые Кордильеры – гигантское нагромождение горных хребтов. Если бы не проклятый циклон, наш путь лежал бы на юго-восток, в обжитые сельскохозяйственные районы. Перелетев через цепи Скалистых гор в их наиболее низкой части, мы могли бы взять курс прямо на юг, через обширное плато, по реке Фрэнгер, до крупнейшего канадского порта на Тихом океане – Ванкувера и лежащего в 200 километрах от него Сиэттля. Но Циклон подстерег нас и заставил итти в обход горных хребтов, на запад. Выбор сделан! Байдуков уверенно ведет самолет к Тихому океану».

Это разумное решение свидетельствовало о том, что экипаж «NO-25» сохранял мужество и спокойную деловитость даже в самые тяжелые моменты перелета.

* * *

«Начались горы, окружающие долину Мэкензи.

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

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

45 часов полета на высоте 4000—4500 метров дают себя знать. Становится необходимым гораздо чаще

сменяться, а главное, чаще прикладываться к кислороду. Больше часа теперь у штурвала не просидишь. Байдуков просит смены. Он побледнел, вытянулся весь и, освободившись от штурвала, сразу бросается к кислородной маске. Высота – 6 тысяч метров. Дышать становится все труднее и труднее. Вдруг что-то теплое ощущаю на верхней губе. Вытер. На пальцах – кровь. Еще несколько секунд. Кровь хлынула носом. Сидеть невозможно. Дышать уже нечем. Пульс – 140. Сердце колет. С трудом останавливаю кровь и быстро надеваю маску. Сразу наступает облегчение. Но дышишь кислородом с перерывами, – его очень мало».

Валерий Павлович не упомянул, как он отказывался от своей порции кислорода в пользу товарищей. Он считал, что при его здоровье это вполне естественно, что он может терпеть кислородное голодание. Это так характерно для Чкалова!

Валерий Павлович продолжает свой рассказ:

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

По расчетам скоро должен быть берег. Кислород кончился. Нужно снижаться. Без кислорода лететь на такой высоте нельзя. За час полета самолет снизился до 4000 метров. Вскоре показалась вода, – значит, Скалистые горы пройдены. Мы над Тихим океаном. На пересечение гор затрачено свыше четырех часов полета. Берега закрыты туманом. Солнца нет. Определить, где мы находимся, невозможно.

В 1 час 20 мин. туман разорвался и слева показались какие-то острова. Беляков объявил, что мы подходим к северной оконечности островов Шарлотты.

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

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

60 часов полета. Белякова забросали вызовами. Все они на английском языке. Разобраться в них невозможно, он настраивается на Сиэттль. Оказывается, Сиэттль уже позади. Нужно ждать маяка Портланда. Наконец появился маяк Портланда. По его позывным сигналам идем уверенно.

Смотрю на карту. Река Колумбия. На левом берегу город. Это Портланд. Мы уже 62 часа в полете.

Идет дождь. В расходном баке бензин кончается. Надо заканчивать полет, садиться. Мы – над городом Юджин. Как поступить? Решаем повернуть назад к Портланду. Несемся над разорванными клочьями тумана, над лесами, над реками. Даю карту Егору. По ней видно, что военный аэродром чуть дальше – у города Ванкувера. Летим туда.

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

Виращ. Мы несемся над землей.

– Газ давай! – кричу я Егору. Иначе попали бы в какую-то запаханную часть поля. Колеса коснулись американской земли. Беляков как ни в чем не бывало продолжал начатую им еще в воздухе уборку самолета. Я кричу ему: «Саша! Сели!» Никакого впечатления. Он собирает какие-то веревочки, клочки бумаги, складывает карты, штурманские «пожитки». Чего стоит такое доверие к нам, пилотам, штурмана Белякова! Он

не сомневался в благополучной посадке, как и я не сомневался, что Саша Беляков всегда даст правильный курс.

Говорят, что мы трое совершенно различные по характеру люди. Мне трудно судить об этом. Быть может, это и так, но одно достоверно: мы – неплохо сработавшийся коллектив. Мы знаем друг друга, знаем достоинства и недостатки каждого и, что особенно важно, доверяем друг другу. Это доверие, которое окрепло во время первого совместного перелета, помогало нам. Я мог спокойно спать, отдав штурвал Егору Байдукову на несколько часов слепого полета в тяжелой метеорологической обстановке. Я знал – Егор отлично проведет машину.

Несмотря на все трудности, нас ни разу не покидали бодрость, вера в благополучное завершение полета. Источник бодрости мы черпали в чувстве близости советского народа, в сознании, что о нас заботится и думает дорогая Родина, что о нас вспоминает и следит за нашим полетом товарищ Сталин. С такими чувствами никакие циклоны не страшны!

Полет был закончен 20 июня в 16 час. 30 мин. по Гринвичу, или в 19 час. 30 мин. по московскому времени. Шел дождь».

* * *

В Соединенных Штатах Америки восторженно встретили русских героев-летчиков. Простые люди Америки искренно радовались успехам советской авиации. Чкалову и его товарищам пришлось выступать в разных городах. Везде, где они появлялись, возникали многолюдные митинги. Дни были заняты бесконечными торжественными приемами в Портланде, Сан-Франциско, Вашингтоне, Нью-Йорке.

Экипаж самолета «NO-25» получил приветствие от президента Рузвельта. Это приветствие произвело особенное впечатление на американцев, так как оно было послано в воскресенье, когда государственная жизнь в США замирает. Успех советских летчиков был настолько исключителен, что президент нарушил традиции.

Позднее в Белом доме Рузвельт лично поздравил Чкалова, Байдукова и Белякова.

Ни с чем не сравнимую радость доставила отважным летчикам телеграмма из Москвы. В ней говорилось:

«Горячо поздравляем вас с блестящей победой.

Успешное завершение героического беспосадочного перелета Москва – Северный полюс – Соединенные Штаты Америки вызывает любовь и восхищение трудящихся всего Советского Союза.

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

Обнимаем вас и жмем ваши руки.

*И. Сталин, В. Молотов, К. Ворошилов,
Л. Каганович, М. Калинин, А. Жданов,
А. Микоян, А. Андреев».*

– Нашим полетом мы только начинаем потихоньку платить свои долги Родине, народу, – сказал товарищам Валерий Павлович.

Победа чкаловского экипажа была настоящим триумфом советской авиации, демонстрацией силы и могущества Советского Союза.

Во всех газетах США передовые статьи были посвящены героическому перелету. Даже реакционная печать восхищалась советскими летчиками, вписавшими замечательную страницу в историю авиации. Единодушно признавалось, что Чкалов и его спутники совершили блестящий подвиг.

Искусство наших летчиков и наша великолепная авиационная техника явились неожиданностью для народа США. Рядовые американцы не имели действительного представления о СССР, так как принуждены были пользоваться грубо-тенденциозной, ложной информацией о жизни в Советском Союзе, о советских людях. Теперь из Москвы через Северный полюс прибыли в Америку посланцы нового мира.

Чкалов прилетел в США как представитель могущественной передовой страны. Все его выступления были проникнуты чувством советской национальной гордости.

На митинге, организованном редакцией журнала «Советская Россия сегодня», Валерий Павлович говорил:

– Советский Союз идет от победы к победе, и мы здесь заранее просим извинения перед своими американскими друзьями, если через некоторое время перегоним их во всех областях.

* * *

Во время пребывания в Америке Чкалов видел весьма неприглядные стороны так называемого американского образа жизни. Удручающе действовал на него блеск роскоши рядом с картиной массовой нищеты. Здесь на деле столкнулся он с отвратительным

явлением – воинствующим американским расизмом, человеконенавистнической теорией о превосходстве «высшей» англо-саксонской расы над другими, «неполноценными» расами.

Конечно, Валерий Павлович давно знал, что в Америке люди с черной кожей – негры – лишены человеческих прав. Но когда ему пришлось своими глазами увидеть вывешенное на аэродроме около бака с водой объявление: «Только для белых», он с новой силой почувствовал отвращение к капиталистическому строю, строю бесправия и угнетения, и вместе с тем испытал великую гордость за свою свободную счастливую Родину – путеводную звезду человечества. Случай, когда он не смог пригласить с собой в ресторан шофера-негра и вынужден был оставить его дожидаться в машине, так подействовал на Валерия Павловича, что он долго удивлял своих друзей необычной для него угрюмостью.

– Страшно живут здесь люди, – сказал Чкалов Байдукову, – страшно. Миллионы белых безработных по своим страданиям тоже недалеко ушли от негров. И нашему брату-летчику невесело живется в этой стране. Сколько их безработных бродит! Да и тем счастливчикам, которые имеют работу, тоже невесело. Здесь все построено на наживе, здесь летное мастерство только деньгами оценивается. О радости творчества они и представления не имеют.

И Валерий Павлович убежденно добавил:

– Надо скорее домой, здешний «климат» не для нас!

Банкеты, чествования, восторги толпы не радовали Чкалова. Он все время твердил товарищам:

– Мы не туристы, не развлекаться сюда приехали. Пора домой, пора снова браться за работу.

Перед самым отъездом экипаж «НО-25» получил сообщение о новом замечательном достижении родной авиации: Громов со вторым пилотом Юмашевым и

штурманом Данилиным вылетел из Москвы в США. Свой самолет, тоже «НО-25», Михаил Михайлович посадил в Сан-Джансито и завоевал официальный мировой рекорд дальности полета.

Это произошло 14 июля. В тот же день Чкалов, Байдуков и Беляков отплыли из Нью-Йорка в Европу на пароходе «Нормандия». Настроение у них было чудесное, их радовали победы родной страны.

Во время плавания на палубе «Нормандии» произошел характерный разговор между Валерием Павловичем и одним американским дельцом.

– Вы богаты, мистер Чкалов? – спросил делец.

– Да, очень богат.

– В чем выражается ваше богатство?

– У меня 170 миллионов.

– 170... чего – рублей или долларов?

– Нет. 170 миллионов человек, которые работают на меня так же, как я работаю на них.

Так Чкалов со свойственным ему умом и находчивостью воспользовался случаем еще и еще раз показать моральное и культурное превосходство советского человека над человеком буржуазного мира.

Триумф экипажа «НО-25», начавшийся в Америке, продолжался и в Париже. Чкалову особенно запомнилась встреча с трудящимися французской столицы, организованная Обществом друзей СССР.

Известный французский политический деятель и писатель Вайян-Кутюрье выступил на митинге в честь наших летчиков с яркой речью, в которой, между прочим, сказал:

– В отличие от фашистской авиации, несущей с собой смерть и разрушение, советская авиация служит мирным целям, служит на пользу всего человечества.

Парижане забросали героическую тройку цветами. Чкалов, Байдуков и Беляков возложили все полученные ими цветы на памятник французским летчикам,

погибшим при исполнении служебного долга. Об этом тотчас узнал и заговорил весь Париж.

Перед отъездом Валерий Павлович посетил те места в Париже, где жил и работал В. И. Ленин.

На границе героев-летчиков приветствовали родные советские люди. Было много цветов, звучала музыка. После митинга Чкалов сказал пограничникам:

– Побольше ясных ночей желаю. Чтобы туманов не было. Мы-то с вами хорошо знаем, как опасен туман.

Восторженно и радостно встреченные в Москве, Валерий Павлович и его товарищи прямо с Белорусского вокзала вместе с семьями были приглашены в Кремль.

В Кремле на банкете Чкалов говорил:

– Много повидали мы в дни перелета, в дни нашего путешествия. Мы видели, как зарубежные рабочие относятся к нашей стране, с какой надеждой и упованием смотрят они на Советский Союз...

Глава семнадцатая. Народный избранник



Члены чкаловского экипажа – второй пилот Г. Ф. Байдуков и штурман Д. В. Беляков – беседуют с женой и детьми В. П. Чкалова – Ольгой Эразмовной, Валерией и Ольгой.

В честь героя-летчика, так доблестно потрудившегося во славу родной страны, село Василёво было переименовано в посёлок Чкаловск. С нетерпением ждали там Валерия Павловича. Его и раньше любили за доброту, общительность, за яркое своеобразие его характера. А теперь, когда он стал прославленным героем, все василёвцы, взрослые и дети, с гордостью повторяли: «Наш Чкалов».

В день его приезда в родные места поселок праздновал присвоение нового наименования.

Взволнованный встречей с земляками, Валерий Павлович говорил:

– Летаю я пятнадцать лет... Мною освоены некоторые новые фигуры высшего пилотажа. Мною разработана и доказана боевая сила бреющих полетов, которые сейчас получили общее признание. Партия и правительство доверили мне испытание новых самолетов. Моё заключение о машине считается достаточно авторитетным... Некоторые испытанные мною и признанные отличными самолеты браковались, не ставились на серийное производство. Я месяцами, годами разоблачал таких «теоретиков», и испытанные мною самолеты шли в производство, а теперь достойно несут свою боевую службу. Много и других трудностей было на пути. И сам я делал ошибки... Где я был неправ – исправлялся. Тогда же, когда чувствовал правоту своего дела, настойчиво, упорно добивался своего, ибо интересы Родины, партии всегда для меня были превыше личных удобств... Здесь перед вами, земляки, я клянусь, что проложу со своими товарищами еще не один сталинский маршрут. Если потребует, я буду первым летчиком, который врежется во вражеские эскадрильи. Всю жизнь до последнего вздоха отдам делу социализма...

Чкалов был счастлив, что он снова дома, среди близких, родных людей.

Он отдыхал душой после напряженных дней, проведенных в чужой стране.

Но отдохнуть физически ему удалось не скоро. Первое время Валерию Павловичу приходилось выступать по нескольку раз в день. К вечеру он иногда так уставал, что даже говорил с трудом. Наталья Георгиевна огорчалась:

– Зачем ты, Волюшка, до такого себя доводишь?

Другие ее поддерживали:

– Приехал сюда отдохнуть, ну и отдыхай!

Чкалов пожимал плечами:

– А как же люди? Они-то ведь хотят меня послушать.

Когда я им рассказываю о наших полетах и слышу аплодисменты, я знаю – они одновременно и себе аплодируют. Без народа, без его поддержки и помощи нам не совершить никакого подвига!

В хорошие, ясные дни Валерий Павлович катал земляков на самолете «У-2». Одной из первых он поднял в воздух знатную льноводку Александру Ивановну Прозорову.

Поблагодарив за удовольствие, Прозорова пообещала вырастить хороший лен для парашютов и добавила:

– Может быть, как раз вам, Валерий Павлович, попадет парашют из моего льна.

– Спасибо, землячка, за заботу, – шутливо откликнулся Чкалов. – С парашютом я не прыгал, а тут, пожалуй, придется, чтобы проверить...

* * *

На берегу великой реки Чкалов продолжал обдумывать новые смелые замыслы. Теперь его заветной мечтой был полет вокруг земного шара. А пока ему предстояло попрежнему испытывать истребители. Валерий Павлович охотно отказался от отдыха, когда ему предложили испытать новый самолет конструкции Поликарпова.

– Наш художник-изобретатель такую машинку сварганил, ахнешь! – сказал он гостившему у него писателю Ф. И. Панферову.

Вместе с Панферовым Валерий Павлович поехал на аэродром, расположенный близ города Горького. Там он

сел за штурвал красной, похожей на осу машины, стремительно взлетел и скрылся с глаз.

То, что случилось через несколько минут, описал Ф. И. Панферов:

«...Машина, задрав нос, ринулась на лес. Столб пыли, вихрь сорванных листьев.

Люди кинулись к месту падения машины. Среди кустарника валялась тупорылая птица. Собственно, это была уже не машина, а какие-то разодранные красные клочья. Рядом на земле лежал Валерий Павлович и крепко держал затылок, из которого струей хлестала кровь.

...За несколько секунд перед падением в воздухе случилась беда: начали рваться цилиндры мотора... и летчик, задрав нос машины, кинулся на мелкий лес».

Конструктор Поликарпов, который присутствовал тут же, сказал:

– При такой катастрофе гибель летчика неминуема, – Чкалова спасло его мастерство.

Не успела еще как следует зажить полученная при падении рана, а Чкалов уже снова поднялся в воздух на неукротенной машине.

Летчикам-испытателям Чкалов всегда советовал не относиться к новому самолету предвзято, не отпугивать конструктора от смелых решений, а, наоборот, поддерживать его, подсказывать ему пути к совершенствованию того, что им создано.

Внимательно относился Валерий Павлович также к летной молодежи, старался передать ей свой опыт, свое умение. Шефствуя над аэроклубами в Москве и Горьком, он внушал молодым летчикам:

– Будьте требовательны, проверяйте перед полетом и в полете решительно все. Помните, что любая мелочь

может повлиять на качество полета.

Он учил их не только летать.

– Знаете, почему наша страна стала страной героев? – спрашивал Чкалов и сам отвечал: – Потому, что у нас к героическим поступкам советских людей относятся не с точки зрения материальных выгод, а с точки зрения полезности для трудового человечества. Потому, что у нас, в Советской стране, ценят людей не по рублям, долларам и франкам, а по их подвигам, талантам и способностям.

* * *

В квартире Чкаловых часто собирались гости. Приходили друзья и знакомые москвичи. Приезжали люди из других городов. Завязывались дружеские беседы. Говорили о житейских делах, о событиях в СССР и за его рубежами.

Живой, общительный Валерий Павлович был прекрасным собеседником. Он многое видел, многое знал и охотно рассказывал о своих встречах с выдающимися людьми, о счастливых перспективах развития нашей страны. Вспоминал о том, что ему довелось увидеть в далекой капиталистической Америке, о тяжелой жизни простых людей США.

– Нет в мире лучшей страны, чем наша! – восклицал он с горячим, искренним убеждением.

И слушатели восторгались волнующей силой и правдой его слов, его наблюдательностью, своеобразием его умной, образной речи.

12 декабря 1937 года трудящиеся Горьковской области и Чувашской автономной республики избрали Валерия Павловича Чкалова депутатом Верховного Совета СССР.

Перед избранием Чкалов в качестве кандидата «в депутаты за двадцать дней объехал шестнадцать районов Горьковской области и пять районов Чувашии. Его выступления слышали 630 тысяч человек. Навсегда запомнили избиратели чкаловские слова:

– Я служу советскому народу, я весь его до последней капли крови. Обещаю, не щадя сил, работать во славу любимой Родины и ее замечательного Воздушного Флота!

Избиратели обращались к своему депутату по самым различным вопросам. Совета и помощи у Чкалова искали рабочие завода «Красное Сормово», артисты Горьковского областного театра, профессора, летчики, колхозники, инженеры, педагоги, пенсионеры, домашние хозяйки. И для каждого он находил время, каждому старался помочь.

По общему признанию, беседовать с Валерием Павловичем было настоящим удовольствием. Он умел слушать своего собеседника, быстро во всем разбирался, умел дать хороший совет.

Врач А. Постников из села Василёва говорил о Чкалове:

– Простота – характерная черта Валерия. Он знал сотни людей, его знали тысячи. И со всеми у него были искренние, сердечные отношения.

Валерий Павлович много раз бывал в колхозах Горьковской области. Охотно рассказывал он о себе и с большим интересом, дружелюбно расспрашивал колхозников о их жизни и работе. Однажды Валерий Павлович посетил дом для престарелых колхозников.

– Ну и обрадовали же вы меня, – сказал он руководителям колхоза. – Это наша Конституция в действии!

На женской половине дома для престарелых стопятилетняя старуха по-матерински обняла Чкалова и поцеловала его в лоб.

– Ты наша гордость! – сказала она.

Подобные встречи всегда были для Валерия Павловича источником новых творческих сил.

– Любовь и доверие людей – дело огромное, – взволнованно говорил он. – Так хочется скорее оправдать это доверие!

В общении с народом, в выполнении требований народа Чкалов видел главный смысл своей жизни.

Валерий Павлович получал очень много писем. Ему писали не только его избиратели. К нему обращались люди из Сибири, с Дальнего Востока, из Арктики и разных других мест необъятного Советского Союза.

– Почему так мало сегодня?.. Впрочем, день велик, еще повидаемся с вами, – шутил Валерий Павлович, принимая от почтальона солидную пачку корреспонденции.

Ни одно письмо не оставалось без ответа.

Валерий Павлович не ограничивался перепиской. Он хотел лично знать, своими глазами видеть, что делается в его избирательном округе. Он писал по этому поводу:

«Я часто езжу в свой избирательный округ, беседую со своими избирателями по телефону, веду оживленную переписку, встречаюсь с ними в Москве, когда они приезжают в столицу по разным делам. Большие праздники я провожу там же, в своем округе, среди своих избирателей. Я хорошо знаю жизнь и условия работы многих расположенных на территории моего округа предприятий и культурных учреждений. Их трудности и неполадки, которые нельзя преодолеть местными силами, я стремлюсь ликвидировать при помощи советских органов в центре».

Чкалов вырастал в государственного деятеля крупного масштаба. Он вникал в экономику Горьковской области, заботился о процветании родного края, об улучшении быта трудящихся, о культуре города и деревни, о театре, водном спорте, аэроклубах и, конечно, о развитии отечественной авиации и укреплении оборонной мощи Родины.

Свою депутатскую работу он сочетал с партийной, был членом Горьковского обкома и горкома партии.

* * *

Хорошие часы проводил Валерий Павлович в семье, с сыном Игорем и дочкой Лерочкой, родившейся в мае 1935 года. Их общество было для него лучшим отдыхом. С детьми Чкалов сам становился большим, пожалуй, слишком шумным ребенком. И трудно было разобраться, кому больше удовольствия доставляет игра.

Игры для сына он обычно придумывал своеобразные, яркие – снаряжал «воздушную экспедицию» на голубых, красных, зеленых воздушных шарах, клеил картонные модели самолетов...

С дочкой он обращался осторожно и нежно. Подолгу держал ее на руках, внимательно рассматривая ее маленькое личико. Если Лерочка начинала плакать, Валерий Павлович терялся: на его мужественном загорелом лице появлялось страдальческое выражение. Он всеми силами пытался развеселить девочку, пробовал напевать ей веселые песенки. Но громкий плач здорового ребенка заглушал пение. В таких случаях обычно появлялась Ольга Эразмовна и отбирала девочку у отца.

Валерий Павлович часто посещал магазины детских игрушек и возвращался оттуда с оттопыренными

карманами. Из карманов торчали головки зайцев, попугаев и еще каких-то непонятных животных и птиц. Ольга Эразмовна неодобрительно качала головой, а Лерочка милостиво принимала приношения.

Друзьям и даже просто симпатичным ему людям Чкалов любил рассказывать о своих детях, их вкусах и привычках. Иногда он слишком увлекался и потом спохватывался:

– Может быть, это вовсе не интересно?

Но Чкалов был так искренен, так непосредствен в выражении своих отцовских чувств, что его всегда слушали с удовольствием.

Когда он был уже Героем Советского Союза, кто-то спросил у него, о чем он мечтает.

– Иметь много детей, не меньше шести! – серьезно ответил Валерий Павлович.

Дети вообще играли большую роль в жизни Чкалова.

– С детьми я отдыхаю душой, – не раз повторял он.

Эти его слова относились не только к глубоко и нежно любимым сыну и дочери, но и ко всем советским детям, которых он считал тоже своими, родными.

Валерий Павлович как бывало с кем-нибудь познакомится, обязательно спросит:

– Есть у вас дети?

Он и меня спросил об этом при первой же нашей встрече.

Дети тоже очень любили Чкалова. Когда Валерий Павлович выступал где-нибудь в школе или на пионерском костре, они глаз с него не сводили, боялись пропустить хотя бы одно слово.

Как-то я попросил Чкалова принять участие в вечере для детей полярников. Он был тогда очень занят, но все же согласился. Я взял с собой дочку и старшего сына, чтобы они могли послушать своего любимого героя. Они постоянно говорили о Чкалове, а когда он приходил ко

мне, – дежурили около кабинета и провожали его на улицу до машины.

Маленьких гостей собралось на вечер очень много. С ними пришли и взрослые. Валерия Павловича встретили тепло, торжественно. Он немного смущенно на ходу поблагодарил распорядителя за внимание, поздоровался с ребятами. А когда стих гул аплодисментов, заговорил.

Чкалов был в ударе, с увлечением рассказывал о своем полете в Америку, о большом счастье летать.

– Летчик учится и лелеет мысль быть передовиком, новатором в своем деле, – говорил Валерий Павлович. – Он тщательно готовит самолет, проверяет его. В полете он старается взять от машины все, без остатка, и на посадку идет гордый, счастливый, что не уронил звания летчика советской авиации.

В тот вечер Чкалов рассказывал про теплое, заботливое отношение товарища Сталина к летчикам, про исключительно важную работу, которую ведут советские люди в ледяных просторах Арктики.

– Гордитесь своими отцами и братьями, ребята! – говорил он. – Мы, советские люди, все гордимся нашими полярниками. Я был счастлив, когда во время полета мог приветствовать с воздуха работников арктических станций. Словно теплее становилось у нас в кабине, когда мы пролетали над зимовками...

Бойкий сероглазый мальчик скороговоркой спросил Чкалова:

– Вы маленькую Северину хорошо знаете? Она и сейчас в бухте Тихой живет? А скала Рубина вам нравится?

Валерий Павлович рассмеялся:

– Я ведь только сверху, с самолета смотрел. Мне оттуда Северины не было видно. И в скалах я не разбирался, – какая из них Рубина. Это ты у Михаила Васильевича Водопьянова узнавай, он полярный летчик.

Встречи с детьми были праздником не только для ребят, но и для самого Чкалова. Он гордился тем, что ему удавалось пробудить в детских сердцах пылкую мечту о подвиге, любовь к Родине. Валерия Павловича радовала любознательность, одаренность, смелость советских детей. Каждый раз, возвращаясь из школы, из детского дома или после пионерского костра, он с увлечением рассказывал о том, какие интересные, содержательные вопросы задавали ему ребята, как они живо на все реагируют.

– Ты педагог и, конечно, лучше меня знаешь детскую психологию, – говорил он Ольге Эразмовне. – Но я уверен в одном: новое поколение растет здоровое, умное и бесстрашное. А какие они ласковые и сердечные, наши ребята!

И Валерий Павлович любил вспоминать, как в день возвращения с острова Удд к нему на аэродроме подошел крохотный мальчик и, ухватившись за рукав его куртки, попросил:

– Нагнись, дядя Чкалов, я тебя обниму!

Приехав с аэродрома домой, Валерий Павлович нашел у себя массу цветов – и ярких, пышных и скромных. Среди этого душистого многообразия он заметил красную розу. Роза едва-едва начала распускаться. К ее стеблю была ленточкой привязана записка. Валерий Павлович прочел:

«Дорогой товарищ Чкалов!

Вы прилетели раньше, чем я думала. Она не успела распуститься. Но она завтра распустится. Поставьте ее в банку с водой.

Ура! Да здравствуют славные летчики-герои!

Катя Брускова».

Валерий Павлович попросил принести вазу с водой и бережно поставил туда розу.

Он умел ценить детское внимание и был настоящим другом детей. Если к детям относились недостаточно сердечно и бережно, Валерий Павлович считал это личной для себя обидой. Помню, как возмутился он, побывав на выставке картин одного художника, с каким гневом говорил о картине, посвященной детям:

– Разве же это советские дети? Вы зайдите в любой пионерский лагерь, в любую советскую школу, сад. Художник проглядел наше счастливое детство, он писал не с натуры, а по воспоминаниям прошлого!

Большая задушевная дружба была у Чкалова с детьми. Он находил с ними общий язык, безыскусственный, свободный от малейшего налета слащавости.

Терпеливо объяснял он ребятам, что такое настоящая героика. Несмотря на очень большую занятость авиационными и депутатскими делами, Валерий Павлович нашел время и написал воззвание к пионерам и школьникам Советской страны. Он убедительно доказывал, что «Не всякий риск – благородное дело». Под таким заголовком это воззвание и было напечатано в пионерской газете, а позже издано отдельной брошюрой.

Многие из ребят выучили наизусть следующие убедительные и сильные строки:

«...По-настоящему смелый человек никогда не будет рисковать без смысла, без цели, без необходимости.

Когда герои-летчики полетели спасать челюскинцев, – это была смелость. Разве не было тут риска? Конечно, был. Самолет мог заблудиться в тумане, мог обледенеть, мог в случае порчи мотора пойти на вынужденную

посадку и разбиться о торосистые льды. Это был риск смелый, благородный, но рассчитанный и обоснованный. Люди рисковали своей жизнью ради спасения жизни других. Они делали это не для того, чтобы поразить мир, а для того, чтобы выполнить долг.

А вот когда ребята прыгают с трамвая на трамвай, хватаясь за поручни, когда они тут рискуют жизнью, – это не геройство, а просто глупость.

Вы хотите воспитать в себе мужество, ловкость, находчивость, – очень хорошо. Это вам пригодится, когда вы станете взрослыми гражданами Советской страны. Нам нужны храбрые люди, но мужество воспитывается не на трамвайной подножке».

Последние слова – «мужество воспитывается не на трамвайной подножке» – стали летучими и принесли детям существенную пользу. Смело можно сказать, что они охладили много горячих голов и предотвратили немало несчастных случаев.

Разбирая депутатскую почту, Валерий Павлович откладывал для принятия срочных мер все, что касалось детей. После гибели Чкалова у него в кармане кашли вместе с удостоверением депутата Верховного Совета СССР список предметов оборудования, необходимого для детского сада.

Валерия Павловича никогда не покидало сознание большой ответственности перед детьми. К беседе на пионерском костре он готовился не менее тщательно, чем к выступлению перед «взрослой» аудиторией.

Однажды юная пионерка преподнесла ему стихи собственного сочинения и добавила:

– Хочу быть такой, как Чкалов!

Валерия Павловича сильно взволновали ее слова, и он заявил присутствовавшему при этом брату:

– Ты только подумай, как она сказала: «Быть такой, как Чкалов!» Ведь это значит, что я сам должен стать много лучше.

* * *

Не в характере Валерия Павловича было останавливаться на достигнутом. Он продолжал работать над совершенствованием своих технических и военных знаний, над расширением общего своего кругозора. Внимательно, любовно изучал он творения Ленина и Сталина. В его библиотеке были собраны труды классиков марксизма, книги великих русских писателей и лучшие произведения советской художественной литературы. Особое место в книжном шкафу занимал раздел авиации. Валерий Павлович следил за всеми достижениями авиационной науки.

Насыщенной, полной самых разнообразных интересов была жизнь Чкалова. Он постоянно встречался с выдающимися советскими людьми – летчиками, стахановцами, артистами, писателями. Был близко знаком с народным артистом СССР И. М. Москвиным и писателем А. Н. Толстым. На них производила большое впечатление редкая одаренность Валерия Павловича, глубина и яркость его суждений.

– Обаятельный человек! – говорили про Чкалова работники искусств.

Валерий Павлович увлекался спортом. Физическую тренировку он считал обязательной для каждого летчика и сам уделял ей много внимания, особенно во время подготовки к полетам на остров Удд и в Америку.

На ежегодных традиционных соревнованиях по мотоциклетному спорту в последние годы главным

судьей всегда бывал Чкалов. Кроссы мотоциклистов он считал одним из важных средств укрепления обороны Родины и добивался, чтобы в кроссе участвовали только советские мотоциклы.

– Берите пример с нас, летчиков, – говорил он спортсменам, – мы ставим рекорды только на отечественных машинах.

Летом 1938 года таких рекордов было особенно много.

27 июня Коккинаки со штурманом Бряндинским перелетел за одни сутки из Москвы на Дальний Восток.

24—25 сентября летчицы Валентина Гризодубова, Полина Осипенко и Марина Раскова установили международный женский рекорд дальности полета. На самолете «Родина» они пролетели без посадки 5908 километров.

Валерий Павлович был шефом этого перелета. В период подготовки он давал летчицам ценные указания. В то же время он и сам готовился к новому маршруту. Трасса этого маршрута опоясывала земной шар.

На приеме в Кремле в честь экипажа «Родины» И. В. Сталин пошутил, что Чкалову только позволь, – он охотно полетит вокруг земного шара.

– Товарищ Сталин, – ответил Чкалов, – если бы вы любому из здесь присутствующих разрешили такой перелет, – уверяю вас, что ни один бы не отказался.

Валерий Павлович был прав. Многие советские летчики стремились «полетать вокруг шарика». Но мы все прекрасно понимали, что первым кандидатом по праву являлся сам Чкалов, летное мастерство которого достигло тогда полного расцвета.

Глава восемнадцатая. Его традиции живы!



В доме, где провел свое детство Валерий Павлович Чкалов, открыт музей (поселок Чкаловск Горьковской области).

14 декабря 1938 года я прилетел на Центральный московский аэродром.

Вижу – над границами аэродрома летает маленький нарядный истребитель с красными фюзеляжем и крыльями. Мне вспомнился недавний рассказ Валерия Павловича о новом самолете конструкции Н. Н. Поликарпова. Чкалов очень его хвалил.

Сейчас Валерий Павлович испытывал эту машину с обычной для таких случаев осторожностью. Он намеренно держался в районе аэродрома, чтобы в

случае остановки мотора можно было спокойно спланировать и сесть.

Фигур высшего пилотажа мне так и не пришлось увидеть, – очевидно, это была еще первая стадия испытаний. Но зато я любовался блестящей чкаловской посадкой. Мне и в голову тогда не приходило, что это последняя его посадка.

На другой день, 15 декабря, я узнал о гибели Валерия Павловича. Он разбился при испытании того самого истребителя, на котором летал накануне.

Невозможно было примириться с мыслью о гибели полного жизни человека, чудесного летчика, любимого товарища.

Скоро стали известны некоторые подробности катастрофы. Самолет был хорош и надежен, но мотор немного «не довели до конца»: не было предохраняющих от холода шторок. В тот день как раз стоял очень сильный мороз. Валерий Павлович сел за штурвал с решением не уходить из района аэродрома. По обыкновению, машина в его руках вела себя послушно.

Испытания уже подходили к концу. Валерий Павлович собирался итти на посадку. Он сделал большой заход с расчетом сесть в самом начале аэродрома, убрал газ и стал планировать. Промчались секунды полета с приглушенным мотором, и летчик увидел: до аэродрома не дотянуть. Он поспешно включил газ. Но сильный мороз и отсутствие шторок дали себя знать, – мотор не ожил. Самолет опускался все ниже и ниже, мелькали деревья, крыши домов... Как найти место для посадки? Здесь оказалось бессильным даже виртуозное мастерство Чкалова...

* * *

Тысячи москвичей пришли проводить любимого героя в последний путь. Горьковчане прислали на похороны земляка делегацию из лучших своих людей.

В почетном карауле у гроба сменялись руководители партии и правительства, командиры Советской Армии, летчики, инженеры, рабочие, артисты, художники, писатели...

Дети, которых так любил Валерий Павлович, засыпали гроб и постамент живыми цветами.

17 декабря состоялась кремация.

И. В. Сталин, руководители партии и правительства поочередно несли урну с прахом Чкалова.

Похоронили прах В. П. Чкалова в Кремлевской стене.

Вся страна оделась в траур. Газеты выходили с черной каймой, в них печатались отклики народа на смерть любимого героя. В радиোগрамме от горняков, научных работников и радистов арктических рудников Амдермы говорилось:

«Тяжела утрата. Прощаясь с любимцем всего народа, мы, полярники, обещаем воспитывать в себе чкаловскую смелость, упорство и преданность великому делу Ленина – Сталина».

Советские люди давали клятву никогда не забывать подвигов Чкалова и следовать примеру его славной героической жизни.

Валерий Павлович Чкалов оставил богатое наследство многим поколениям летчиков. Упорно и страстно, умело и самоотверженно боролся он за укрепление мощи Советского Воздушного Флота, за славу и честь советской авиационной державы. Его природное дарование умножалось редким трудолюбием. Он аккуратно занимался тренировкой на

аэродроме, следил за техническими авиационными новинками, изучал теорию авиации.

– Нет для меня ничего на свете дороже, как честно выполнять свой долг перед Родиной, перед партией, – не раз повторял Чкалов.

Новаторские идеи Чкалова способствовали развитию советской военно-авиационной мысли, умножению к совершенствованию форм боевой деятельности нашей истребительной авиации. Огромный опыт его фигурных полетов, блестящая техника пилотирования явились ценным вкладом в тактику воздушного боя. Своими замечательными новшествами Чкалов значительно расширил боевые возможности истребительной авиации. Он творчески разработал основы воздушного боя – различные формы сочетания огня и маневра. Валерий Павлович первый из летчиков вел меткую стрельбу по воздушным целям при любом положении самолета и, в частности, в перевернутом полете, то-есть полете вверх колесами. Впервые в мире он исследовал и осуществил на практике такие фигуры высшего пилотажа, которые в дальнейшем стали широко применяться в воздушных боях.

Герой Советского Союза Анатолий Серов писал об этих фигурах:

«Мертвая петля была впервые проделана Нестеровым, а несколько витков восходящего штопора принадлежат Чкалову. Он первый поразил летчиков фигурой, которая названа „медленной бочкой“. Не раз, следуя заветам моего учителя, я делал эту фигуру, мой самолет вертелся юлой, ввинчиваясь в небо, и каждая секунда этого полета наполняла мое сердце благодарностью к тому, кто впервые его совершил. Все эти чкаловские новинки

обогатили нашу авиацию. В будущих боях советские пилоты будут применять эти новинки, чтобы лучше громить врага, вспоминая Чкалова, его крепкие руки, его сердце, полное гневной ненависти к врагам».

Чкалову принадлежит также приоритет в разработке точных приемов воздушного боя на малых высотах, совсем близко от земли.

В годы первой и второй пятилеток Валерий Павлович испытывал и осваивал лучшие в мире советские скоростные истребители. Он добивался от них еще большей скорости, подчеркивая, что преимущество в скорости решает успех воздушного боя. Он заботился также о повышении вертикальной маневренности самолетов. Его выдающаяся творческая деятельность как летчика-испытателя принесла ценные плоды, помогла улучшить качество отечественных истребителей, повысить их боевые возможности.

Еще при жизни Валерия Павловича чкаловский стиль воздушного боя получил широкое признание. Бойцы и командиры, сражавшиеся у озера Хасан, вспоминали такой эпизод:

Над линией фронта советский истребитель дрался с тремя японскими самолетами. Он вел стремительную атаку, дерзкую, уверенную. Исход схватки решали секунды. И вот один вражеский самолет тяжело рухнул вниз, два других поспешно бежали с поля боя.

Советские воины выскочили из окопов и восторженно закричали:

– Ура Чкалову! Ура!

– Это же не Чкалов сбил самолет, а наш дальневосточный летчик, – сказал один из воинов.

– Все равно Чкалов! Ура Чкалову! – дружно повторили его товарищи.

Они знали о том, что Чкалов учил молодых летчиков никогда не теряться в самой сложной обстановке, непременно брать инициативу в свои руки, не обороняться, а нападать самому и обязательно добиваться победы.

Чкаловские достижения, стиль, мастерство прочно вошли в практику летного дела.

В период Великой Отечественной войны наш народ выдвинул новых мастеров воздушных сражений – самоотверженных патриотов, полных воли к победе. Они прославились подвигами беспримерной отваги и завоевали любовь и уважение не только родного народа, но и свободолюбивых народов всего мира. Больше трети авиационных частей было преобразовано в гвардейские. Звание Героя Советского Союза получило свыше 2 тысяч летчиков; 61 летчик удостоен звания дважды Героя, а летчики-истребители Александр Иванович Покрышкин и Иван Никитович Кожедуб стали трижды Героями Советского Союза.

После исторической нашей победы Верховный Главнокомандующий Иосиф Виссарионович Сталин указывал:

«Славные соколы нашей Отчизны в ожесточенных воздушных сражениях разгромили хваленую немецкую авиацию, чем и обеспечили свободу действий для Красной Армии и избавили население нашей страны от вражеских бомбардировок с воздуха.

Вместе со всей Красной Армией они наносили сокрушающие удары по врагу, уничтожая его живую силу и технику. Умелые действия нашей доблестной авиации постоянно способствовали успеху наземных войск и помогли добиться окончательного разгрома врага».

Шаг за шагом, с упорным трудом шли к победе наши летчики. Они начали ковать ее еще в дни первых сражений, когда у врага был значительный количественный перевес в самолетах. 9 июля 1941 года в газетах были напечатаны фотографии летчиков-комсомольцев Степана Здоровцева, Михаила Жукова и Петра Харитонова – первых Героев Советского Союза в Великой Отечественной войне. Во время затянувшегося воздушного боя у них иссякли патроны, и они смело пошли на таран, сбили вражеские машины. Юноши помнили, как их любимый авиационный герой, Валерий Павлович Чкалов, говорил об этом верном и сильном в руках храброго летчика оружии боя, оружии, которое было впервые использовано славным русским патриотом – капитаном Петром Николаевичем Нестеровым.

Летчик-истребитель Виктор Талалихин, тоже комсомолец, защищая родную Москву, первым в мире пошел на ночной таран и сбил фашистский бомбардировщик на дальних подступах к городу. Молодой летчик по-чкаловски любил свой народ и остро ненавидел врага. Он не мог допустить, чтобы воздушные бандиты сделали свое черное дело – пролили кровь мирных жителей советской столицы!

Виктору Талалихину присвоили звание Героя Советского Союза.

Вся наша страна знает о бессмертном подвиге капитана Николая Францевича Гастелло. Фашистские зенитки повредили его самолет. Была полная возможность выброситься с парашютом. Но Гастелло твердой рукой повел свой объятый пламенем самолет и врезался в колонну автомашин и бензиновых цистерн противника. Капитану Гастелло посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Гастелло с увлечением рисовал, любил художественную литературу. Но больше всего он любил

авиацию. Еще во втором классе школы он сделал модель самолета. Летчиком, которому хотел подражать Николай Гастелло, был Чкалов.

– Вы спрашиваете, кто для меня образец мужества и отваги в воздухе? – говорил он и отвечал: – Валерий Павлович Чкалов.

Для наших летчиков характерно стремление к творчеству. Добросовестно изучив сто приемов воздушной борьбы в определенной обстановке, советский летчик, если это понадобится, применит в бою новый, неожиданный сто первый прием.

Всем памятни великолепные воздушные атаки трижды Героя Советского Союза Александра Ивановича Покрышкина. На его счету числится 59 сбитых им вражеских машин. Когда он взлетал на своем истребителе, фашистское радио поспешно оповещало своих пилотов:

– Внимание! Внимание! В воздухе Покрышкин!

В боевую практику нашей истребительной авиации А. И. Покрышкин ввел много новых тактических приемов сокрушительного воздушного боя. Он готовил эти приемы для молодых летчиков-истребителей.

«Какими качествами должен обладать летчик-истребитель, – пишет Покрышкин, – что он должен развивать в себе, к чему стремиться? Ответа на эти вопросы мы искали в творчестве лучших русских советских летчиков. Образ Чкалова открывал многое в наших исканиях. Это был летчик с широким и смелым творческим кругозором. Его слова о том, что летчик-истребитель, готовясь к будущим боям, должен добиться такой степени совершенства, чтобы без промаха разить врага, глубоко западали в душу».

На фронтах Великой Отечественной войны советские летчики вспоминали Валерия Павловича Чкалова, готовясь к выполнению боевых заданий. В

своей статье «Всегда с нами» трижды Герой Советского Союза Иван Кожедуб рассказывает:

«Однажды я нашел в войсковой библиотеке книгу о В. П. Чкалове. С увлечением читая ее, я мысленно представил себе, как тренировался Чкалов, как он готовился к перелетам, изучал материальную часть. Я стал во всем подражать Чкалову, и книга о великом летчике стала моей любимой настольной книгой.

...Во время боев над Берлином я вылетел в паре с гвардии капитаном Титаренко на «охоту» в район города. Из вечерней дымки вылетело большое количество неприятельских истребителей. Соотношение сил было неравным: нас, «охотников», было всего двое, а фашистских самолетов сорок. В одно мгновение я подумал, что бы сделал на моем месте Чкалов, и решил атаковать. «Взять их дерзостью, чкаловской напористостью и умением», – вертелось у меня в голове.

И в этом бою я сбил две вражеские машины».

По-чкаловски разил врага на пикирующем бомбардировщике дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации И. С. Полбин, тоже волгарь, уроженец города Ульяновска. Он воспитал в своей части много мужественных бомбардировщиков.

Глубокие знания и богатый практический опыт помогли Полбину стать видным теоретиком и практиком боевых действий с пикирования. Особо подчеркивал он большое значение правильной организации взаимодействия пикирующих бомбардировщиков с наземными войсками.

Полбин писал: «Пикировщик – одна из центральных фигур на поле боя. Действуя по артиллерии врага, пикировщик непосредственно участвует в самой гуще боя, активно вмешивается в ход боя, точными ударами расчищает путь пехоте».

Чкаловским стилем полета – дерзким, уверенным, красивым – владеют многие наши пилоты. Вспоминается характерный эпизод. В период Великой Отечественной войны воздушные бои шли на огромных пространствах, от Черного моря до Белого. Америка и Англия умышленно медлили с открытием второго фронта. Тяжесть войны лежала целиком на Советском Союзе. Нам срочно нужно было как можно больше самолетов.

Америка предложила нам истребители, надо было проверить, годятся ли эти самолеты для советских Военно-Воздушных Сил. На аэродроме в городе Дейтоне нашего представителя встретили американские инженеры и летчики, выразившие уверенность, что предварительно он серьезно займется изучением американской техники.

– Мы даем вам «королевскую кобру», – самодовольно пояснил один из инженеров, когда советский летчик заявил о своем намерении без лишних слов подняться в воздух на американском истребителе. – К такой машине нельзя подходить без предварительной тренировки.

Однако наш представитель настоял на своем. Он сел за штурвал «королевской кобры» и на глазах изумленных американцев проделал целую серию фигур высшего пилотажа.

Летчик честно испытывал машину, проверял ее скорость, маневренность, бросал ее в пике, переворачивал, крутил «бочки». Вдруг хвост «королевской кобры» не выдержал и свернулся восьмеркой. Летчик выбросился с парашютом.

Когда он опустился на аэродром, разбитый истребитель валялся на земле.

– Крепление хвоста слабое. Такая машина нам не годится, она может подвести и во время боя, – сказал советский летчик, показывая на обломки.

Американцы были сильно смущены. «Королевская кобра» уже прошла все испытания, а серьезный дефект не был обнаружен. Пришлось им переделывать крепление хвоста своего самолета.

Узнав про случай с «королевской коброй», наши летчики говорили о своем товарище:

– У него чкаловская хватка!

По-чкаловски летали в далекие тылы неприятеля наши грозные бомбардировщики. Пилоты тяжелых воздушных кораблей использовали чкаловский опыт дальних перелетов.

В годы Отечественной войны имя В. П. Чкалова присваивалось лучшим частям советской авиации, экипажам и эскадрильям.

В послевоенные годы советская авиация благодаря неутомимой заботе Коммунистической партии и Советского правительства шагнула еще дальше вперед. Ученики Чкалова первыми в мире освоили высший индивидуальный и групповой пилотаж на реактивных самолетах, которые прорезают воздух со скоростью, не уступающей скорости звука. Сейчас на реактивных самолетах успешно летают даже рядовые летчики.

Валерий Павлович Чкалов навсегда вошел в жизнь нашей страны. Его именем названы город, поселки, предприятия, колхозы, школы.

В Музее В. П. Чкалова на его родине, в Чкаловске, любовно собраны экспонаты, повествующие о яркой, прекрасной жизни великого летчика нашего времени.

Валерий Павлович Чкалов оставил свой след и в искусстве. Общение с ним обогащало внутренний мир людей творческих профессий. С большим подъемом работали над образом Чкалова художники, скульпторы, мастера кино.

В стихах поэта Александра Твардовского, посвященных Чкалову, есть такие строки:

Из всех больших имен героических,
Что известны нам наперечет,
Как-то по-особому,
По-свойски
Это имя называл народ.

Обаяние Чкалова было исключительно велико. Всегда и для всех он был воплощением жизни полнокровной, творчески насыщенной, яркой.

«Самородок, каких мало не только у нас, но и во всем мире», – сказал про Валерия Павловича И. В. Сталин.

Слава Чкалова, традиции Чкалова живут и будут жить. Советский народ никогда не забудет своего верного сына, своего любимого героя, которому Родина дала поистине орлиные крылья.

Основные даты жизни и деятельности В. П. Чкалова

1904 – 2 февраля (20 января по старому стилю) – Родился в селе Василёво (ныне посёлок Чкаловск) Горьковской области.

1916 – Окончил сельскую школу и осенью того же года был принят в Череповецкое техническое училище.

1918 – Вернулся из Череповца на родину и поступил в Василёвский затон подручным молотобойца. Потом работал кочегаром на землечерпалке «Волжская двадцать первая».

1919 – Кочегар на пассажирском пароходе «Баян».

1920 – Пошел добровольцем в Красную Армию и был принят в 4-й авиационный Канавинский парк слесарем по ремонту самолетов.

1921 – 18 августа – Зачислен в списки учлетов теоретической школы авиации Рабоче-Крестьянского Воздушного Флота РСФСР.

1922 – Переведен в Борисоглебскую авиационную школу. Допущен к самостоятельным полетам.

1923 – Успешно окончил Борисоглебскую авиационную школу и как один из лучших курсантов послан в Московскую школу высшего пилотажа, а затем в Высшую военноавиационную школу воздушной стрельбы и бомбометания в г. Серпухове.

1924 – Прибыл для прохождения службы в Особую Краснознаменную истребительную эскадрилью Военно-Воздушных Сил.

1927 – Участвовал в воздушном параде в Москве в честь 10-летия Великой Октябрьской социалистической революции. За блестящее летное мастерство получил

благодарность в приказе Народного комиссара обороны.

1928 – Служил в авиационных частях в Брянске.

1929—1930 – Работал летчиком в Осоавиахиме.

1930 – Назначен летчиком-испытателем в Научно-исследовательский институт Военно-Воздушных Сил (НИИ).

1933 – январь – Назначен летчиком-испытателем на авиационный завод.

1935 – 5 мая – Награжден орденом Ленина.

1936– 20—22 июля – Совершает перелет по маршруту: Москва – Петропавловск-на-Камчатке – остров Удд (ныне остров Чкалов).

1936 – 24 июля – Удостоен звания Героя Советского Союза и награжден вторым орденом Ленина.

1936 – август – Прием в Кремле Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Беякова.

1936 – август – Принят в Коммунистическую партию.

1936 – ноябрь – Был вместе с Байдуковым и Беяковым в Париже на Всемирной авиационной выставке.

1937– 18—21 июня – Совершает трансполярный рейс: Москва – Северный полюс – Соединенные Штаты Америки.

1937 – июль – Награжден орденом Красного Знамени.

1937 – 12 декабря – Избран депутатом Верховного Совета СССР.

1938 – 15 декабря – Погиб при испытании нового самолета.

Библиография

Валерий Чкалов. Наш трансполярный рейс. Госполитиздат, Москва, 1938.

Валерий Чкалов. Высоко над землей. Детгиз, Москва – Ленинград, 1939.

«Великий летчик нашего времени». Сборник. Госполитиздат. Москва, 1939.

«Великий летчик нашего времени». Сборник материалов, Изд-во «Горьковская коммуна», Горький, 1939.

Г. Байдуков. О Чкалове. Гослитиздат, Москва, 1939.

А. В. Беляков. Два перелета. Воениздат, Москва, 1939.

Н. Н. Денисов, М. Д. Карпович. Великий советский летчик В. П. Чкалов. Научно-популярная библиотека солдата. Воениздат, Москва, 1951.

А. Ордин. Великий летчик нашего времени Валерий Павлович Чкалов. Стенограмма публичной лекции. Изд-во «Правда», Москва, 1949.

Лев Гумилевский. Крылья Родины. Детгиз, Москва, 1945.

М. Арлазоров. Человек на крыльях. Госкультпросветиздат, Москва, 1950.

Н. Денисов. Боевая слава советской авиации. Воениздат, Москва, 1953. Второе, дополненное издание.

notes

Примечания

В. И. Ленин. Сочинения, изд. III, том XXIX, стр. 504.

«Вестник Воздушного флота» № 10, 1947 год, стр.
12.

В октябре 1914 года в газетах было напечатано интервью с И. Нагурским, в котором он заявлял: «...Если бы мотор был сильнее, сил 90—100, то можно было бы забрать с собой провизии на два месяца. Если бы к этому еще прибавить склады с бензином и маслом на Панкратьевских островах, на мысе Желания и на Земле Франца-Иосифа, то можно было бы лететь к Северному полюсу...»

А. С. Яковлев. Рассказы конструктора. Москва, Воениздат, 1950.

И. Сталин. Сочинения, том 13, стр. 178.

К. Е. Ворошилов. Статьи и речи, Партиздат, 1937,
стр. 570.

К. Е. Ворошилов. Статьи и речи. Партиздат, 1937, стр. 584.

Северная Земля.

Остров Малый Таймыр.

Остров Жахова.

В. М. Молотов. Статьи и речи (1935—1936).
Партиздат, 1937, стр. 23—24.

В. Чкалов. Наш трансполярный рейс, стр. 20.

Газета «Правда» от 14 августа 1936 года.

Валерий Чкалов. Наш трансполярный рейс.
Госполитиздат, Москва, 1938, стр. 20—21.