

ПОДСТРОЧНИК ИСТОРИИ

«Ибо много званых,
а мало избранных»



ВАСИЛИЙ
РЕШЕТНИКОВ

ИЗБРАННИКИ
ВРЕМЕНИ

ОБРЕЧЕННЫЕ НА ПОДВИГ



Василий Решетников

**Избранники времени.
Обреченные на подвиг**

«Яуза»

2014

УДК 355/359
ББК 68

Решетников В. В.

Избранники времени. Обреченные на подвиг /
В. В. Решетников — «Яуза», 2014

ISBN 978-5-699-70498-9

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

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-70498-9

© Решетников В. В., 2014
© Яуза, 2014

Содержание

Обреченные на подвиг	5
Конец ознакомительного фрагмента.	20

Василий Васильевич Решетников

Избранники времени.

Обреченные на подвиг

Подстрочник истории

Уникальные мемуары

Обреченные на подвиг

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



Чукотская симфония

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

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

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

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

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

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

Из Хабаровска вышел Леваневский.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Тут он и пригодился для поиска Маттерна.

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

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

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

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

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

Запомним эту сценку – о клятвах друга мы еще вспомним.

Леваневский тогда не стал возвращаться в Хабаровск, а осел в Арктике – летал на разведку льдов, перебрасывал грузы. Встретил, между прочим, в пути продиравшийся сквозь льды Восточно-Сибирского моря пароход «Челюскин», еще не подозревая, что очень скоро он станет в его судьбе серьезной вехой. Сигизмунд Александрович вернулся на Большую землю уже известным полярным пилотом, награжденным орденом Красной Звезды – «за спасение американского летчика Маттерна», – как было сказано в том Указе.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Погода была ему нипочем. Он шел напролом!

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

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

Назревала развязка.

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

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

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

В Москву, в Правительственную комиссию, полетела странная радиограмма:

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

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

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

Но Москва промолчала.

Последняя надежда включиться в спасательную операцию тихо угасла.

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

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

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

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

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

Куда деваться? Кто-то надоумил попроситься в полярную авиацию. Марк Иванович Шевелев принял юного изгнанника и предложил «тихое место» – мыс Уэлен на Чукотке в

должности командира корабля на АНТ-4. Еще не успев на нем толком полетать, он заступил на ледовую вахту. И тут – оказия.

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

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

Слепнев работал по другим часам.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В первой группе Героев был и Леваневский.

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

Не вызвало бы вопросов, окажись в том парадном списке и имя Михаила Сергеевича Бабушкина – знаменитого полярного летчика, «шефа» корабельной амфибии Ш-2. Его

фанерно-полотняный аппарат, выгруженный в штормовую ночь с палубы обреченного «Челюскина», получил такие повреждения, что о подъеме в воздух, казалось, не могло быть и речи. Но Бабушкин и его бортмеханик Валавин сумели случайно найденными в лагере обрывками веревок, тросов и проволоки кое-как скрутить из развалившейся конструкции подобие самолета и перелететь на нем в Ванкарем.

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

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

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

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

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

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

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

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

«Леваневский, что вы прячетесь?»

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

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

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

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

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

Вот такой «капризный» самолет получился. С грунта, даже хорошо укатанного, ему не взлететь: отяжелевшие под весом горючего очень удлиненные крылья на первых же, даже

мельчайших неровностях начнут так раскачиваться, что в конце концов неминуемо зачерпнут землю, завершив дело обыкновенной катастрофой.

Но все эти проблемы – там, в Москве.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– Леваневский, что вы прячетесь, почему вы скромничаете?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Вот они – алые паруса!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Однако же мыслями все еще витал там, на арктической трассе, ведущей через полюс в Америку. Этот порыв был намного сильнее всех других его устремлений. Он неотрывно следил за развитием авиационных событий в Арктике, за новыми подвижками в мировом самолетостроении, но глаз не сводил с АНТ-25РД – рекордного самолета Туполева. Там все еще шли крупные доводочные работы и бесконечные переделки, но Громов уже затеял длительные полеты и прямо в ходе летных испытаний на изрядно недоведенном самолете пошел на захват мирового рекорда дальности полета по замкнутому маршруту. В начале сентября попытался – не получилось: короткий полет закончился вынужденной посадкой. Еще раз поднялся – опять срыв: постреливали отказы мотора. И уже в дождливые осенние дни – дожал: за 75 часов пролетел без посадки 12 400 км!

Неслыханное в мире достижение, первый советский рекорд!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Вопросы возникали бесконечно.

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

Зашел разговор и об экипаже. Сомнений в выборе штурмана у Леваневского не возникло – Виктор Левченко, штурман морской авиации. С ним он летал над Сибирью, в Арктике, вме-

сте искал Маттерна. И ни одной навигационной ошибки. Левченко владел всеми доступными средствами самолетовождения, был великолепным радистом и немного бортмехаником.

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

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

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

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

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

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

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

Решительный тон отказа каких-либо уговоров уже не предполагал.

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

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

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

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

Так кто ж полетит с Леваневским вторым пилотом?

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

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

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

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

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

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

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

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

Но пока Байдукова не трогали.

Отто Юльевич предупреждает, но...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Между тем – уже не было секретом – именитый одноглазый Вилли Пост (левый глаз потерявший в одной из аварий), герой двух удачных кругосветок (с посадками, разумеется), на этот раз намеревался в конце июля перелететь на новейшей, двухмоторной, поставленной на поплавок «Локхид-Электра» с мыса Барроу через полюс в Архангельск. А чтоб громоздкие поплавок не съедали бензин, а заодно и до предела натянутую дальность – надумал сразу же после взлета сбросить их в море.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Наконец – заветное утро великого дня!

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

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

Эх, был бы еще один мотор...

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

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

Радиограммы с борта самолета идут спокойные, лаконичные.

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

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

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

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

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

Было над чем задуматься – по пути ведь не присядешь.

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

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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