



РЯДОМ СО СТАЛИНЫМ



В.П. ЧКАЛОВ

СТАЛИНСКИЙ МАРШРУТ



# Валерий Павлович Чкалов

## Сталинский маршрут

### Серия «Рядом со Сталиным»

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=6056211](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6056211)*

*Сталинский маршрут / Валерий Чкалов: Алгоритм; Москва; 2013*

*ISBN 978-5-4438-0265-7*

### Аннотация

Имя Валерия Чкалова отождествляется с исключительной храбростью, мужеством, любовью к Родине. Пик славы легендарного летчика пришелся на годы, когда у власти в нашей стране находился И.В. Сталин, – Чкалов хорошо его знал, неоднократно встречался с ним. Именно с «благословения» Сталина Валерий Чкалов совершил свои знаменитые полеты, на борту чкаловского самолета было написано: «Сталинский маршрут». Но Чкалов вкладывал в эти слова более глубокий смысл, связывая с именем Сталина выдающиеся достижения СССР во всех областях жизни. В книге, представленной вашему вниманию, В.П. Чкалов рассказывает о Сталине, о политике советского правительства и, конечно, о своих перелетах, которые поднимали престиж Советского Союза во всем мире. Интересно, что во времена Хрущева выступления, статьи и воспоминания Чкалова находились под запретом и ни разу не публиковались с тех пор.

# Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	4
Валерий Чкалов	13
ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ	13
РАЗГОВОР СО СТАЛИНЫМ	18
НАШ ПОЛЕТ	24
ВОЗВРАЩЕНИЕ В МОСКВУ	34
НА ДАЧЕ У СТАЛИНА И В КРЕМЛЕ	37
Конец ознакомительного фрагмента.	44

# **Валерий Чкалов**

## **Сталинский маршрут**

### **ПРЕДИСЛОВИЕ**

Валерий Павлович Чкалов родился 20 января (2 февраля) 1904 года в селе Василёво Нижегородской губернии (ныне город Чкаловск) в семье котельщика Василевских казенных мастерских. Мать умерла рано, когда Валерию было 6 лет.

В семь лет Валерий пошел учиться в Василевскую начальную школу, затем— в училище. В 1916 году по окончании школы отец направляет его на учебу в Череповецкое техническое училище. В 1918 году училище было закрыто, и Валерию пришлось вернуться домой. Он стал работать подручным у отца, молотобойцем в кузнице, а с началом навигации поступил на работу кочегаром на землечерпалку.

В 1919 году Валерий Чкалов работал кочегаром на пароходе «Баян» на Волге и тогда впервые увидел самолет. После этого он, уволившись с парохода, в том же году ушел служить в Красную Армию. Его направили слесарем-сборщиком самолетов в 4-й Канавинский авиационный парк в Нижнем Новгороде.

В 1921 году Чкалов добился направления на учебу в Егорьевскую военно-теоретическую школу ВВС, после ее окон-

чания в 1922 году направлен на дальнейшую учебу в Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков, окончил ее в 1923 году.

В июне 1924 года военный летчик-истребитель Чкалов был направлен для прохождения службы в Ленинградскую Краснознаменную истребительную авиаэскадрилью имени П. Н. Нестерова. За время службы в эскадрилье он проявил себя как дерзкий и отважный летчик.

Учитель Чкалова, выдающийся летчик, Герой Советского Союза М. М. Громов отмечал: «Он рвался к делам особенным, необычным; в нем чувствовалась русская удаля и отвага. И это свойство нужно было в нем ценить. Для такого человека нужно было найти такую задачу, поставить перед ним такую цель, которые дали бы ему возможность развернуть во всю ширь свои замечательные способности».

Один раз Валерий Чкалов даже пролетел под мостом Равенства (Троицким) в Ленинграде. Жена Чкалова, Ольга Эразмовна писала: «За этот эксперимент он [Чкалов] отсидел на гауптвахте. В первые годы Великой Отечественной войны я прочитала в газете «Правда» статью, как наш советский летчик Рожнов попал в очень трудное положение. Его нагонял немецкий самолет. Рожнов искал выход. Впереди он увидел железнодорожный мост. Он вспомнил Чкалова и нырнул под мост. Газета пишет: «Это было смело, дерзко и удивительно!» Летчик был спасен. Я прочла эту заметку с большим чувством удовлетворения»...



В марте 1928 года Чкалов был переведен на службу в 15-ю Брянскую авиационную эскадрилью. В Брянске Чкалов совершил аварию, был обвинен в воздушном лихачестве и многочисленных нарушениях дисциплины. Приговором военного трибунала Белорусского военного округа от 30 октября 1928 года Чкалов был осужден по статье 17 пункт «а» Положения о воинских преступлениях и по статье 193-17 УК РСФСР к одному году лишения свободы, а также был уволен из Красной Армии. Отбывал наказание недолго, по ходатайству Я. И. Алксниса и К. Е. Ворошилова менее чем через месяц наказание было заменено на условное и Чкалов был освобожден из Брянской тюрьмы.

Будучи в запасе, в начале 1929 года Чкалов вернулся в Ленинград и по ноябрь 1930 года работал в Ленинградском Осоавиахиме, где руководил школой планеристов и был летчиком-инструктором.

В ноябре 1930 года Чкалов был восстановлен в воинском звании и направлен на работу в московский Научно-исследовательский институт ВВС РККА.

За два года работы в НИИ он совершил более 800 испытательных полетов, освоив технику пилотирования 30 типов самолетов. 3 декабря 1931 года Чкалов участвовал в испытаниях авиаматки (воздушного авианосца), которая пред-

ставляла собой тяжелый бомбардировщик, несший на своих крыльях и фюзеляже до пяти самолетов-истребителей.

В 1932 году НИИ ВВС был переведен с Ходынского поля в Москве на аэродром в районе города Щелково Московской области. Перебазирование из обыденного события превратилось в первый в СССР воздушный парад с пролетом над Красной площадью. 45 самолетов летели колонной по три машины в ряд, а во главе шел бомбардировщик ТБ-3 с бортовым номером 311, управляемый экипажем Валерия Чкалова.

С января 1933 года Валерий Чкалов был переведен на работу летчиком-испытателем Московского авиационного завода № 39 имени Менжинского. Совместно со своим старшим товарищем Александром Анисимовым испытывал новейшие самолеты-истребители 1930-х годов И-15 (биплан) и И-16 (моноплан) конструкции Поликарпова. Он также принимал участие в испытаниях тяжелых бомбардировщиков ТБ-1, ТБ-3, большого количества опытных и экспериментальных машин ОКБ Поликарпова. Автор новых фигур высшего пилотажа – восходящего штопора и замедленной бочки.

5 мая 1935 года авиаконструктор Николай Поликарпов и летчик-испытатель Валерий Чкалов за создание лучших самолетов-истребителей были награждены высшей государственной наградой – орденом Ленина.



Осенью 1935 года летчик Байдуков предложил Чкалову организовать рекордный перелет из СССР в США через Северный полюс и возглавить экипаж самолета. Весной 1936 года Чкалов, Байдуков и Беляков обратились в правительство с предложением провести такой перелет, но Сталин указал другой план маршрута: Москва – Петропавловск-Камчатский, опасаясь повторения неудачной попытки Леваневского (в августе 1935 года полет С. Леваневского, Г. Байдукова и В. Левченко по маршруту Москва – Северный полюс – Сан-Франциско был прерван из-за неисправности).

Перелет экипажа Чкалова из Москвы на Дальний Восток стартовал 20 июля 1936 года и продолжался 56 часов до посадки на песчаной косе острова Удд в Охотском море. Общая протяженность рекордного маршрута составила 9 375 километров.

На борту самолета Чкалова была надпись «Сталинский маршрут», сохраненная и при следующем перелете – через Северный полюс в Америку. Оба чкаловских перелета официально носили это название вплоть до начала «борьбы с культом личности Сталина» и литературных подчисток.

За перелет на Дальний Восток весь экипаж был удостоен звания Героев Советского Союза с вручением ордена Ленина. Об исключительной важности этого перелета для своего



времени говорит то, что И. В. Сталин лично приехал 10 августа 1936 года на Щелковский аэродром близ Москвы встречать возвратившийся самолет. С этого момента Чкалов приобрел всенародную известность в СССР.

Валерий Чкалов продолжал добиваться разрешения на совершение перелета в США, и в мае 1937 года разрешение было получено. Старт самолета АНТ-25 состоялся 18 июня. Полет проходил в значительно более сложных условиях, чем предыдущий (отсутствие видимости, обледенение и т. д.), но 20 июня самолет совершил благополучную посадку в канадском городе Ванкувер. Протяженность перелета составила 8504 километра.

За этот перелет экипаж был награжден орденами Красного Знамени.

12 декабря 1937 года Валерий Чкалов был избран депутатом Совета Национальностей Верховного Совета СССР от Горьковской области и Чувашской АССР. По просьбе жителей Василева их поселок был переименован в Чкаловск.

\* \* \*

В.П. Чкалов погиб 15 декабря 1938 год при проведении испытательного полета на новом истребителе И-180 на Центральном аэродроме.

13 декабря Поликарпов представил программу испытаний И-180: полетное задание предписывало совершить пробный

полет по кругу в течение 10–15 минут без уборки шасси; затем после тщательного осмотра всей машины осуществить ознакомительный полет и 1–2 полета по 30–60 минут; наконец полет с убраннным шасси до высоты 7 000 метров. Валерий Чкалов должен был совершить только первый полет, после чего машина переходила в руки другого летчика – С. П. Супруна.

По воспоминаниям Д. Л. Томашевича, в этот день температура воздуха была около минус 25 °С. Поликарпов отговаривал Чкалова вылетать, но тот не согласился.

При заходе самолета на посадку двигатель М-88 остановился. Чкалов, как отмечено было в Акте комиссии по расследованию причин аварии, «до последнего момента управлял самолетом и пытался сесть и сел вне площади, занятой жилыми домами». Но при посадке самолет зацепил за провода и столб, а летчик ударился головой об оказавшуюся на месте падения металлическую арматуру. Через два часа он скончался в Боткинской больнице от полученной травмы.

Похоронили Валерия Чкалова в Москве, урна с его прахом установлена в Кремлевской стене.

\* \* \*

За последние годы появились публикации, заметно при-  
нижающие образ великого летчика. Мало того, что самого  
Чкалова представляют обыкновенным хулиганом и любите-

лем выпивки, некоторые «историки» утверждают, что гибель Чкалова была организована НКВД по заданию И. В. Сталина – Сталин якобы не мог простить Чкалову его высокой популярности в народе и вольности суждений. Со страниц определенных изданий не сходит и версия о том, что виновником гибели прославленного летчика был Л.П. Берия, который будто бы не мог простить Валерию Чкалову приглашения от Сталина занять пост наркома внутренних дел.

Нечего говорить, что подобные обвинения в адрес И. В. Сталина и Л. П. Берия лживые. Сталин любил и уважал Валерия Чкалова, называя его «самородком, которых мало»; в свою очередь, Чкалов боготворил И.В. Сталина, не без основания связывая с ним выдающиеся достижения Советского Союза не только в авиации, но и во всех областях государственной жизни. Кроме того, нельзя забывать, что Чкалов был для всего мира олицетворением советской страны, символом ее подвигов и свершений – таким же, каким позже был Юрий Гагарин. Известно, что И. В. Сталин тяжело переживал гибель Чкалова – он принял участие в его похоронах и нес на плече урну с прахом летчика-героя.

Что касается второго обвинения – версии о гибели Валерия Чкалова в результате «мести Лаврентия Берия» за едва не состоявшееся, якобы, назначение Чкалова на пост наркома внутренних дел, – то «историки», выдвигающие это обвинение, идут по пути, который был проложен еще Никитой Хрущевым. Демонизация образа Л. П. Берия – это в духе

Хрущева и его подручных, объявивших Берия исаадем ада, способным на любое злодейство.

Впрочем, абсурдно само предположение о возможности назначения В. П. Чкалова наркомом внутренних дел – оно не подтверждается ничем, кроме слухов и сплетен. При Сталине люди выдвигались на высокие должности строго в соответствии с успешным опытом работы в данной отрасли: не было случаев, чтобы руководитель высокого уровня пришел со стороны, не зная толком специфику работы своего ведомства. Такие назначения случаются в современной России, но в сталинскую эпоху это было невозможно.

Цель подобных измышлений ясна – оболгать и опорочить И. В. Сталина, вбить клин в памяти потомков между Сталиным и такими общепризнанными героями его времени, как Валерий Чкалов. Обращение к подлинным документам эпохи помогает развеять эту ложь.

**Валерий Чкалов**  
**СТАЛИНСКИЙ МАРШРУТ**  
*(из книг В.П. Чкалова «Моя  
жизнь принадлежит Родине»  
и «Наш трансполярный рейс»)*

**ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ**

Арктика издавна манила человека своей неизведанностью. Долгое время никто не знал, что делается там, вдали от берегов. Длинная полярная ночь, холод, торосистые льды с многочисленными трещинами и разводьями, снегопады, метели и нескончаемые туманы служили непреодолимыми препятствиями для ее изучения, несмотря на то, что по берегам Северного Ледовитого океана расположено несколько государств, в том числе и таких, которые претендовали на господство над морями.

Еще во времена Ивана Грозного русские люди пытались проникнуть на Север, но научные знания и техника тех времен не всегда позволяли достигнуть положительных результатов.

Начиная с XVII века, у берегов Северного Ледовитого

океана плавали корабли самых различных государств, в том числе и корабли России. Замечательным был дрейф судна «Св. Анна» русской экспедиции Брусилова в 1912 г. Это была первая попытка пройти морем из Атлантического океана в Тихий. Экспедиция кончилась трагически. Шхуна в Карском море была затерта льдом и дрейфовала вместе с ним по направлению к Северу; через два года, т. е. зимой 1914 г., «Св. Анна» оказалась северо-восточнее Земли Франца-Иосифа. Запасы продовольствия приходили к концу, и тогда команда решила покинуть судно, чтобы пробраться к Земле Франца-Иосифа. Но из 24 человек, участников экспедиции, до мыса Флора дошло только двое: штурман Альбанов и матрос Конрад. У мыса Флора их спасла другая русская экспедиция, шедшая для исследования Земли Франца-Иосифа на судне «Св. Фока» под командованием Г. Седова.

Экспедиция Седова, плохо организованная царским правительством, также не обошлась без жертв. Во время труднейших санных и пеших переходов по островам Земли Франца-Иосифа один из отважнейших русских исследователей Седов заболел и умер. Все же работы экспедиции Седова были весьма продуктивны. Ее участники всесторонне исследовали острова Гуккера.

Честь открытия и изучения Северной Земли принадлежит исключительно русским исследователям. В 1913 г. русская экспедиция под руководством Вилькицкого на ледокольных

пароходах «Таймыр» и «Вайгач», пройдя море Лаптевых, открыла острова, расположенные к северу от мыса Челюскин. Эти острова они и называли Северной Землей.

Но даже и в XX веке, когда всевозможных экспедиций в Арктику было организовано особенно много, изучение Севера до последнего времени носило чисто случайный характер. Ни одно государство мира не имело ни средств, ни большого желания организовать планомерное, длительное, действительно научное изучение Севера и его богатств.

Ряд государств объявили «своими» пространства Арктики в пределах пограничных меридианов вплоть до Северного полюса. Но одно дело объявить «своими», а другое – изучить их и освоить; этого не в состоянии было сделать ни одно капиталистическое государство.

Лишь наша партия и правительство сразу же поняли и оценили все значение освоения Арктики и занялись ее длительным и планомерным изучением.

\* \* \*

Первое место в завоевании Арктики прочно занял Советский Союз. Он властвует над водами, землями и воздухом высоких широт, потому что только он обладает и техническими средствами, и героическими кадрами. Характерной и самой поразительной чертой всей научно-исследовательской деятельности советских полярников в Арктике явля-

ется упорное и планомерное проведение в жизнь в исключительно короткий срок таких мероприятий, которые занимали умы передовых ученых и путешественников в течение многих десятилетий и даже столетий.

Достаточно вспомнить хотя бы экспедицию советских ученых на Северную Землю. Эта экспедиция в составе четырех человек провела на Северной Земле два года. Работы экспедиции были чрезвычайно плодотворны, и теперь Северную Землю можно считать хорошо исследованной и очертания ее островов надежно нанесенными на карту...

Землю Франца-Иосифа исследовал целый ряд экспедиций, и после полетов советских летчиков этот архипелаг можно считать вполне изученным...

Изучение Арктики советскими экспедициями привело к мысли о полной возможности прохода морских судов вдоль нашего северного побережья, и тогда наше правительство организовало Управление Северного морского пути во главе с академиком О. Ю. Шмидтом; задачей этого управления была организация морского транспорта из устьев рек Лены и Енисея в Атлантический и Тихий океаны. Под руководством замечательного полярника О. Ю. Шмидта освоение Арктики пошло быстрыми шагами...

Сейчас западная часть Баренцова моря в летнее время вполне доступна для советских судов. По нему плавают советские ледоколы и пароходы.

Нередки случаи, когда ледокольные пароходы успевают



совершить за лето два рейса: из Архангельска до Земли Франца-Иосифа и обратно...

Шаг за шагом, этап за этапом советская исследовательская мысль двигалась вперед по пути освоения беспредельных арктических морей, научного и экономического обслуживания огромной территории суши – свыше 5 миллионов квадратных километров.

За эти годы выросли замечательные кадры первоклассных ученых, героев-летчиков, выдающихся моряков, могучая армия советских людей, готовых отдать все свои силы на дело социалистической стройки в нашей Арктике.

# РАЗГОВОР СО СТАЛИНЫМ

...Июнь 1936 г. В Центральном Комитете ВКП(б) шло очередное заседание. Дождавшись перерыва, мы подошли к Серго Орджоникидзе и напомнили ему о своей просьбе разрешить полет к Северному полюсу. Товарищ Орджоникидзе был в курсе наших работ, но он требовал самой тщательной проверки готовности самолета и экипажа.

Когда мы вновь обратились к нему с просьбой выяснить судьбу нашего проекта, Серго, рассмеявшись, сказал:

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

Нарком ушел, чтобы побеседовать с товарищем Сталиным. Взволнованные, мы ожидали его возвращения. В комнату вошел товарищ Сталин. Поздоровавшись с нами и пожав нам руки, он спросил:

– В чем дело? Чего вы хотите, товарищ Чкалов?

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

В этот момент к нашей группе подошли тт. Молотов, Ворошилов и Каганович, которым т. Орджоникидзе сообщил о нашем проекте.

На минуту воцарилось молчание. Несколько смущенные встречей с вождем народа, мы ждали его ответа. Разрешит ли товарищ Сталин полет на полюс? Доверит ли он нам эту

ответственную и почетную задачу? А вдруг он откажет?

Товарищ Сталин сказал:

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

...Не рисковать напрасно! Это мудрое предостережение товарища Сталина, в котором еще раз сказались его любовь к летчикам, его забота о людях, его сердечность, мы никогда не забудем.

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...

Когда были закончены основные подготовительные работы и оставалось только назначить день отлета, Байдуков, Беляков и я были приглашены в Кремль. Здесь состоялась наша вторая встреча с товарищем Сталиным. В кабинете, кро-

ме товарища Сталина, были тт. Молотов и Орджоникидзе.

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

– Докладывайте, товарищ Чкалов.

Мы повесили карту, и я стал подробно рассказывать о предстоящем полете. На карту уже была нанесена трасса перелета.

Наш проект был одобрен. Когда закончилась беседа, товарищ Сталин, прощаясь с нами, шутливо спросил, указывая на сердце:

– Ну, говорите по совести, как у вас там, все в порядке, нет ли у вас там червяка сомнения?

– Нет, товарищ Сталин. Мы спокойны, мы готовы к старту.

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

– Ну, хорошо. Пусть будет по-вашему.

Путевка на полет была дана.

\* \* \*

Маршрут нашего полета пролегал в значительной своей части над мало исследованными местностями и почти на всем протяжении не располагает более или менее благоприятными для посадки участками. Придавая огромное значение вопросам правильной ориентировки в таком полете,

мы уделили исключительное внимание изучению маршрута. Необходимо было также заранее проверить работу нашей радиостанции, определить радиус ее действия, установить точки, с которыми мы на любом участке нашего пути сможем поддерживать непрерывную связь.

Попутно мы проводили систематические тренировочные полеты. Я, второй пилот Байдуков и штурман Беляков проводили самые разнообразные полеты: вслепую, с полной нагрузкой, в разных метеорологических и прочих условиях. Нам надо было изучить до конца машину, испытать все стороны мотор, подготовить самих себя к предстоящему полету.

Мы твердо помнили, что, отправляясь в столь продолжительный беспосадочный полет, надо все предусмотреть, надо все тщательно изучить и проверить. Торопиться в таких случаях нельзя. Трудности предстоящего полета и высокое доверие, которое оказано было нам, получившим разрешение на полет, обязывали нас к максимальной осторожности, выдержке, к дисциплинированности как в подготовке к полету, так и в проведении его.

Во время тренировочных полетов мы хорошо изучили нашу краснокрылую птицу. Самолет советской конструкции и советский мотор М-34 своей безукоризненной работой вселили в нас твердое убеждение в успехе задуманного нами дела.

Личная наша тренировка заключалась в продолжитель-

ных полетах с пребыванием в воздухе от 8 до 11 часов. Мы приучали себя к длительным полетам, во время которых тренировались, производя всевозможные наблюдения, расчеты и т. д.

Наиболее трудным участком маршрута явится для нас первый участок— Москва— остров Виктория. Здесь самолет будет идти с большой нагрузкой и на небольшой высоте. Дальше мы сумеем взять большую высоту и в случае, если встретим туманы или низкую облачность, будет возможность обойти их на большой высоте. Мы берем с собой кислородные приборы, рассчитывая, что нам придется известную часть маршрута пройти на высоте более 4000—5000 метров.

Очень серьезным участком является также отрезок пути от бухты Тикси до Петропавловска-на-Камчатке.

Что решает успех нашего полета? На первом месте надо поставить, конечно, материальную часть и, в особенности, мотор самолета. Безотказная работа мотора — вот первая гарантия успеха. Решающее значение будет иметь также и метеорологическая обстановка, в которой протекает полет. Наш маршрут проходит над такими местностями, где рассчитывать на особо благоприятные метеорологические условия не приходится.

И, наконец, одно из самых главных условий успеха — поддержка экипажа...

Вылетая в беспосадочный арктический полет, мы провоз-

глашаем:

– За доблесть нашей Родины! За дело Сталина!

# НАШ ПОЛЕТ

Итак, мы вылетаем на Крайний Север, с тем чтобы спустя трое суток опуститься на Дальнем Востоке – в Чите. Перед нами путь протяжением свыше 10 000 километров. Мы летим по маршруту: Москва – Баренцево море – Земля Франца-Иосифа – мыс Челюскин – Петропавловск-на-Камчатке – Николаевск-на-Амуре – Рухлово – Чита.

Почему мы избрали северный путь к Камчатке? Ведь можно бы лететь на прямую, пересекая всю страну, либо вдоль Сибирской железнодорожной магистрали? На выбор северного маршрута нас толкнули прежде всего конструктивные особенности самолета. Машина рассчитана на работу в северных условиях. Ее радиатор и вся система охлаждения сконструированы специально для полетов при низкой температуре. Эти ее особенности наиболее проявляются в первой части полета, когда машина летит с полной нагрузкой.

Во-вторых, северный маршрут много интереснее для экипажа, чем более южный, причем по длине он почти не превышает южного пути (а по сравнению с полетом вдоль железной дороги даже короче на 200 километров). Вопреки распространенному мнению он не так уж безлюден. На Севере много зимовок, радиостанций, даже радиомаяки. Разумеется, нам придется преодолеть и значительные ненаселенные



пространства, но зато тем интереснее будут итоги перелета. ...Исключительный интерес для нас представляет и сама трасса перелета. Отдельные этапы предстоящего нам пути уже посещались отважными советскими пилотами. Над Землей Франца-Иосифа летал Герой Советского Союза Водопьянов; над Северной Землей – полярный пилот Алексеев: восточное побережье Ледовитого океана известно по блестящим полетам Героев Советского Союза Леваневского, Молокова, Слепнева, Ляпидевского, Каманина, Доронина и других полярных летчиков; в низовьях реки Лены летали Галышев, Неронен, Кальвиц. Охотское море пересекалось Ивановым и Святогоровым. Но еще никому не приходилось пролетать весь этот гигантский путь целиком.

Мы летим в начале полярного лета. Значительная часть нашего пути пролегает над огромными пространствами северных морей: Баренцева, Карского, Лаптевых. По этим морям в ближайшие недели пойдут десятки судов Северного морского пути. Мы будем рады, если наши данные о состоянии льдов на этих участках помогут в арктической навигации 1936 г.

Наш самолет пойдет над малоисследованными, безлюдными районами Якутского Севера. Мы постараемся уточнить рельеф этой горной страны и, в частности, выяснить конфигурацию хребта Черского, открытого проф. С. Обручевым несколько лет назад.

АНТ-25 в течение трех суток пройдет над полями, гора-

ми, морями и реками советской страны в пределах от 38 до 158 градусов восточной долготы и от 48 до 80 градусов северной широты. Естественно, что такой перелет даст очень много для практической проверки методов и средств воздушной навигации. Здесь мы имеем в виду астрономическую ориентировку и ориентировку по радио, пользование «солнечным указателем курса», гиромагнитным компасом и т. д. Мы проверим в полете, насколько правилен график ведения самолета, определим дальность двусторонней связи, выясним поведение всех механизмов сложной машины в различных условиях.

С нашей точки зрения не менее интересно будет установить влияние длительного беспосадочного полета на экипаж, чередующий работу по вахтам. Это тем более заслуживает внимания, потому что полет будет происходить большей частью на высоте свыше 3000 метров.

Мы отправляемся в перелет с твердой уверенностью в успехе задуманного дела. Мы уверены в себе. Мы уверены в самолете и моторе, созданных советскими конструкторами и рабочими. В нас крепка воля к победе... Мы пойдем прокладывать новый воздушный путь, демонстрирующий мощь советской страны и возможности нашей авиации.

Мы летим, полные бодрости, решимости и уверенности в победе. Мы будем пролетать над великой и необъятной Родиной нашей, в которой и жизнь хороша, и жить хорошо!

Волю нашей страны мы увозим в своих сердцах, нестиба-

емую, стальную волю большевиков.

Где бы мы ни были – над материком, Арктикой, морями, – всегда и всюду мы будем чувствовать ласковую руку Родины, сынами которой мы являемся.

\* \* \*

...Последние минуты перед стартом на подмосковном аэродроме. Все готово. Мы в кабине, мотор гудит. Инженер Стоман, самоотверженно и блестяще подготовивший самолет к перелету, поднял руку: можно лететь! Я закрылся в самолете. Оборачиваюсь, знаками спрашиваю Байдукова и Белякова: «Все ли готово?» – «Все».

Даю газ, машина начинает скользить со стартовой горки. Вот она несется по бетонной дорожке. Группа провожающих стоит посредине двухкилометровой дорожки. Машина набирает скорость и проносится мимо них. Я приветственно поднял руку и вижу, как они машут мне в ответ. Но никто из провожающих не угадал точки взлета, и лишь один Туполев встал как раз в том месте, где машина должна была оторваться от земли. Он точно высчитал этот пункт. Я увидел Туполева и помахал ему рукой.

Сделав небольшой разворот, мы взяли курс на север. Первые часы самолет вел я. Управляю машиной и говорю Белякову:

– Спи, береги силы!

Но какой же может быть сон в начале такого перелета! Возбуждение при взлете не дает сомкнуть глаза моим друзьям.

Погода до Череповца была ясной, точно такой, как ее предсказал перед стартом военный инженер 2-го ранга Альтовский. За Череповцом появилась облачность, и мы пошли выше облаков. С продвижением на север облачность становилась все выше, и самолет все время набирал высоту. До Баренцева моря мы шли около девяти часов.

И вот мы над морем. В просветы между облаками виден мелкий битый лед. Высота полета растет: 3000 метров, затем 3500. Идем по-прежнему над облаками. За рулем сидит уже Байдуков. Я отдыхаю. Сознание подсказывает— надо уснуть. Стараюсь, но сна нет.

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

— Нужно спать, Байдуков!

Веду самолет по-прежнему на север. Через некоторое время штурман Беляков дает мне изменение курса: надо поворачивать на Землю Франца-Иосифа. Мы летим уже 17 часов. Неожиданно облака раскрываются, и под самолетом я вижу землю. Кричу товарищам:

— Наблюдайте! Земля Франца-Иосифа видна!

Делаем снимки. Величественная красота Земли Франца-Иосифа поразила нас. Почти физически ощущаешь без-

молвие, величие Арктики. Долго смотрели на Землю, пока она не скрылась в тумане.

Далее – путь на Северную Землю. Не долетая до нее, я передал управление Байдукову. Решил отдохнуть. Лег на масляный бак, накрылся спальным меховым мешком и старался уснуть. Было холодно. Уснуть так и не смог, находился в состоянии дремоты.

Очнувшись, осмотрел окружавшую обстановку. Шел дождь, небо было закрыто облаками. Облака находились над нами и под нами. Мы летели вслепую по приборам. Прекрасный летчик Байдуков великолепно справлялся со слепым полетом, уверенно вел машину.

Ранним утром 21 июля достигли Северной Земли. Шли все время под 80 град, северной широты. Окно в облаках позволило рассмотреть очертания какого-то острова. В этом месте повернули на материк, взяв курс на Нордвик – бухта Тикси. В очень тяжелых метеорологических условиях, пробиваясь сквозь сплошные облака, борясь с циклоном, вышли в Латангский залив.

Отсюда мы взяли курс на реку Оленек, добрались до нее и пролетели до Лены. По Лене повернули к бухте Тикси. Не доходя до бухты 15–20 километров, взяли курс на Петропавловск-на-Камчатке, через хребты Якутии.

Летели мы на высоте 4000–4700 метров. Наступило кислородное голодание. Дышать на этой высоте было трудно. Но масок мы не надевали, так как имеющийся у нас запас кис-

лорода был рассчитан всего на 6 часов полета. Мы берегли его для перелета из Петропавловска на материк через Охотское море.

Охотское море, вечно покрытое туманом и облаками, представляло на нашем пути самый неблагоприятный участок. Мы это предвидели и намеревались пересечь его на высоте 6000 метров. Там кислород был необходим, а здесь можно было как-нибудь перетерпеть.

\* \* \*

Находясь над горами Северной Якутии, экипаж получил радиограмму руководителей партии и правительства:

«Самолет АНТ-25.

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».

...Якутию мы перелетели на высоте, доходившей до 4 700 метров. Шли над вершинами гор, представляющих бесконечную цепь скалистых пиков. Их вершины были освещены солнцем. Вышли мы в северной части Охотского моря и прямо через него взяли курс на Петропавловск-на-Камчатке.

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

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

Долетев до Петропавловска, мы сбросили вымпел с запиской. Город был закрыт облаками. Лишь в самый последний момент он открылся нам из-за облаков, и нам удалось его сфотографировать с высоты 4000 метров. Находясь над Петропавловском, мы дали радиogramму товарищам Сталину, Молотову, Орджоникидзе, Ворошилову и Кагановичу и пошли наперерез через Камчатку и Охотское море к Николаевску-на-Амуре.

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

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

Взглянул на часы. Мы уже летим около 56 часов. Чувствуется усталость. Сказываются и результаты кислородного голодания над Якутией.

Открываю бортовые стекла. Видимость улучшилась в стороны, но впереди по-прежнему ничего не видно.

Говорю экипажу:

– Надо идти снова на высоту.

Набираю 2500 метров. На этой высоте начинается тряска мотора и тряска самолета. Самолет обледеневает. Снова иду

к земле. Выныриваю из облаков в 15 метрах от воды. Быстро определяемся. Мы находимся в районе острова Лангр.

Смеркается. На земле едва различимы предметы. В связи с создавшейся обстановкой и в соответствии с распоряжением тов. Орджоникидзе решил пойти на посадку. Осматриваюсь. На острове Лангр нет площадки для посадки. Рядом увидел узкую полосу земли, которая оказалась островом Удд. Уже в сгустившихся сумерках обнаружил возможность посадить машину на этот островок.

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

Машина цела. Вот и все...

В тот же день, 22 июля 1936 г., на острове Удд наш экипаж получил из Москвы приветствие руководителей партии и правительства. Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановил присвоить всему нашему экипажу звания Героев Советского Союза.

В ответ на это я отправил товарищу Сталину от имени экипажа следующую телеграмму:

«Москва, Кремль, Сталину.

Дорогой товарищ Сталин! Экипаж самолета благодарит Вас и правительство за высокую награду. Вылетая из Москвы, назвал маршрут Вашим именем: «Сталинский маршрут». Экипаж бодрый и готов к



дальнейшему полету. Вылет Москву сообщим из Хабаровска.

Чкалов».

Мы выполнили задание Сталина, потому что в мысли о нем мы черпали волю и силы для перелета. Мы летели не для личной славы. И я, и Байдуков, и Беляков являемся частью единого 170-миллионного коллектива великой страны. Мы выполнили желание народа Советского Союза проложить Северный воздушный путь. Мы горды тем, что оправдали надежды своей Родины...

# ВОЗВРАЩЕНИЕ В МОСКВУ

Нельзя описать, с каким сердечным волнением мы подлетали к Москве.

Мы знали, что нас будут встречать на Щелковском аэродроме. Но то, что мы увидели, когда вышли из машины, превзошло наши ожидания и тронуло, взволновало нас с такой же силой, как и телеграмма вождей партии, полученная на острове.

Мы увидели на аэродроме товарища Сталина, который не только наметил нам маршрут и вдохновил нас на победу, но и проявил по отношению к нам в дни подготовки и в дни самого перелета такое внимание, такую заботу, какую проявляет любимый отец к своим детям.

Когда я увидел товарища Сталина, я крикнул экипажу:  
– Вылезайте, товарищ Сталин нас встречает!

И вот, ведь речи произносил, в полетах сколько опасностей видел, а коротенький, сухой рапорт сказать не смог до конца, в горле запершило...

Товарищ Сталин, улыбаясь, обнял меня. Так же встретили меня и народный комиссар обороны тов. Ворошилов, и наркомтяжпром тов. Орджоникидзе.

Потом Иосиф Виссарионович расспрашивал нас о том, как мы себя чувствуем, как прошел последний этап, и в заключение сказал, что нам надо отдохнуть, так как мы устали.

Но до отдыха ли было нам? Сколько дружеских лиц вокруг, сколько рук, которые хочется пожать! Сколько близких друзей, товарищей, с которыми хочется поговорить, обнять их, чтобы еще сильнее почувствовать себя в родной семье, почувствовать себя дома. Более счастливого чувства, чем это, по-моему, нет!..

А 13 августа 1936 г., когда на нашу долю выпала величайшая честь быть принятыми в Кремле руководителями партии и правительства, товарищ Сталин с присущим ему исчерпывающим лаконизмом определил качества, характеризующие Героя Советского Союза. «...Смелость и отвага, – говорил товарищ Сталин, – 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».

Эти слова товарища Сталина будут путеводной звездой во всей нашей дальнейшей работе. Бесконечно совершенствовать свое умение водить самолеты в самых трудных условиях, обогащаться все новыми и новыми знаниями буквально во всех областях техники, связанных с авиацией, – без этого мы не мыслим себе сохранения той любви и уважения, которыми нас за последнее время окружила вся страна. Без этого мы не мыслим себе возможности во что бы то ни стало добиться еще лучших достижений, чем те, которых мы добились в своем перелете...

Перед советской авиацией открыты необъятные горизонты завтрашнего дня, когда гордые соколы нашей страны, наши летчики, малые и большие – «неизвестно, кто малый, кто большой, это будет доказано на деле» (слова товарища Сталина, сказанные во время приема в Кремле), – совершат новые героические подвиги. И мы трое готовимся к этому великому соревнованию за честь приносить своей Родине новые победы.

# НА ДАЧЕ У СТАЛИНА И В КРЕМЛЕ

После перелета на остров Удд нам было предложено отдохнуть, и мы поехали на курорт. Принимали ванны, купались, сражались на теннисных кортах, на бильярде. Беляков изучал французский язык. Отдыхали втроем: я, Байдуков и Беляков. С нами отдыхали и наши жены.

В это лето выпало нам новое счастье. Неожиданно для нас мы с семьями были приглашены в гости к Сталину. Это необычайно нас взволновало.

Несколько минут мы сидели молча. Но затем побрились, переоделись и с нетерпением поглядывали на часы. Когда настало время ехать к товарищу Сталину, мы вновь стали волноваться.

...Товарищ Сталин жил на даче, окруженной фруктовым садом. Он встретил нас у парадного входа. Здесь же стоял т. 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 т. 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.

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

После обеда завели патефон, танцевали, пели...

Мы вновь в Москве. Снова сидим над картами, обсуждаем трассу предстоящего полета. Мысль о полете на Северный полюс не исчезла, она волнует нас. Но на этот раз мы решаемся предложить вариант более сложный: Москва – Северный полюс – Северная Америка. Написали заявление. По возвращении с Парижской авиационной выставки с нетерпением ждали ответа.

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

– Ну, теперь я не уйду из дома.

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

Возникли споры: одобряют или не одобряют наш проект.

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

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

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

новые машины.

Однажды я решил сам позвонить в Кремль. Меня попросили подождать несколько дней. В середине января, наконец, раздался долгожданный звонок. Нам сообщили, что утвержден план полета. Сколько было радости! Мы моментально поехали в ЦАГИ, где закипела работа. Шла проверка самолета и оборудования. И вдруг сообщение: утвердили не наш полет, а полет Водопьянова на Северный полюс. На первых порах мы не сразу поняли всю мудрость сталинского решения – разрешить раньше полет Водопьянова на Северный полюс, а потом наш. Между тем это было единственным правильным решением: высаженная на полюсе группа зимовщиков могла обеспечить нам передачу сводок о погоде.

Но как быть, – разрешения нет, а работы по подготовке к полету начались. Прекращать работы или нет? Решили не прекращать, но вести их «втайне»... В марте самолет был готов. В конце этого же месяца полярная экспедиция О. Ю. Шмидта вылетела на остров Рудольфа. Никто из друзей не знал о наших «тайных» работах. Журналисты не проводали о них. Когда нас допекали расспросами, мы говорили:

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

Молнией облетело весь мир сообщение о блестящей высадке советского десанта на Северный полюс. Долго я крепился, наконец, не выдержал и позвонил т. Молотову. Я решил попросить его сообщить, каково мнение товарища Ста-



лина о нашем предложении лететь в Северную Америку.

– Здравствуйте, товарищ Молотов!

– Приветствую. Что скажете хорошего?

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

– Что, загорелись?

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

– Как все готово? Ведь разрешения нет.

– А мы на всякий случай...

Товарищ Молотов рассмеялся и сказал:

– Хорошо, товарищ Чкалов. Сейчас можно и через полюс.

На днях обсудим ваш вопрос.

И когда я положил трубку на рычаг, я почувствовал такой прилив радости, такую бурю восторга, что хотелось прыгать, петь и кричать. Незачем рассказывать, что переживали мы втроем в эти дни. Дни казались годами. Но ждать пришлось недолго.

25 мая 1937 г. мне позвонили и сообщили, что вечером я и Байдуков (Белякова не было в Москве) приглашены в Кремль для доклада правительству о плане нашего перелета.

Мы так спешили на прием, что позабыли получить пропуска, и вспомнили о них только в воротах Кремля. Остановили машину в раздумье. Как быть, ехать ли за пропусками? Подошел дежурный, взглянул на нас и, улыбнувшись, сказал:

– Пропусков не надо. Вас ждут, товарищи...



Мы сидели за большим столом. За дверью слышались шаги и голоса. В зал вошли товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов и Каганович. Мы встаем и пожимаем всем руки. Товарищ Сталин встречает нас как своих друзей. Он улыбается. Мы сразу чувствуем себя спокойными среди старших товарищей.

– Что, опять земли не хватает? Опять собираетесь лететь?

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

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

Свое выступление я начал с характеристики нашего самолета, указав, что именно на этом самолете, по нашему мнению, необходимо совершить полет через полюс в Северную Америку. Я напомнил, что свой предыдущий полет мы прервали только из-за метеорологических условий, а в баках машины имелась тогда еще тонна бензина.

Много беспокойства доставил я Байдукову, когда проговорился о «тайных» работах. Дело в том, что, позабыв об

уговоре, я рассказал, что все подготовительные работы уже сделаны. Байдуков даже изменился в лице, но раздался голос товарища Сталина:

– Продолжайте, товарищ Чкалов.

Когда я кончил, то на устах товарища Сталина и всех собравшихся была улыбка. «Не поспешили ли мы с подготовкой? – тревожно подумал я. – Ведь постановления правительства не было». Взглянул на Байдукова – в глазах у него та же тревога.

– Так, значит, как обстоит у них дело с машиной? – спросил товарищ Сталин.

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

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

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

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

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

# 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.