

В ходе второй пятилетки (1933-1937 г.г) Советская держава, поэтапно осуществляя план по индустриализации народного хозяйства, добилась значительных успехов в экономике. Наша страна стала по-настоящему независимой от Западных государств. Главной задачей для развития СССР в тот период было завершение реконструкции основных отраслей на основе новейшей техники. Были построены 4,5 тысячи промышленных предприятий. Вошли в строй Уральский машиностроительный и Челябинский тракторный заводы, Ново-Тульский металлургический комбинат. В 1935 году в Москве была проложена первая линия метрополитена. В числе ведущих направлений экономики Советского Союза становится авиационная промышленность.

«Кадры решают все!»

Уверенность в завтрашнем дне для советского человека в 30-е годы уже стояла на первом месте. Центром внимания со стороны государства становится сам труженик, гражданин СССР. Неслучайно заголовки центральных и московских городских газет меняют свою тональность. Лозунгом второй пятилетки становится крылатая фраза: «Кадры решают все!» На слуху уже не передовые предприятия, а личности: шахтёр Алексей Стаханов, кузнец Горьковского автозавода Александр Бусыгин и советский лётчик-легенда, Герой Советского Союза, коммунист Валерий Чкалов.

1937 год вошел в историю мировой авиации как год триумфа советских лётчиков и воздухоплавателей. Рекорды штурмовали на всем, что летало. В небо уходили огромные дирижабли и стратостаты. Но законодательницей рекордов была авиация. Выше, дальше, быстрее... Это девиз авиаторов тех лет. Какой лётчик устоит перед таким азартом? Не устоял и Валерий Павлович Чкалов.

Он выбрал для себя дальние перелёты. Один из них был уже позади. Летом 1936 года он с экипажем в составе в составе второго пилота Георгия Байдукова и штурмана Александра Белякова на самолёте «АНТ-25» совершил перелет из Москвы на Камчатку. Точно довести маршрут до цели помешала погода, но экипаж выполнил задачу, приземлив машину на одном из островов в океане близ Камчатки. Имя Чкалова при жизни появилось на географической карте. Затерянный остров Удд пере-

именовали в известный остров Чкалов.

Куда лететь дальше? Чкалов уже решил, но об этом пока знает только его экипаж. В феврале 1937 года газета «Правда» публикует его статью «Возможности советской авиации». Там он намекает: «За последнее время в советской печати усиленно дебатруется вопрос о достижении на самолёте Северного полюса. Это

К 100-летию образования СССР

Соединяя континенты: воздушный марш-бросок Валерия Чкалова

предприятие, по-моему, вполне осуществимое».

Значит, на Северный полюс? Нет, ещё дальше. В Америку! Теперь стало известно, что рассматривался маршрут в Бразилию и даже в Австралию. Но притягательной точкой маршрута стал Северный полюс. Выбран и самолет – «АНТ-25». Он уже хорошо зарекомендовал себя во время трансполярного перелета.

Полёт под угрозой срыва

Начало знаменитому на весь мир перелету из Москвы в США было положено с письма Валерия Чкалова и Георгия Байдукова народному комиссару обороны СССР Маршалу Советского Союза Клименту Ворошилову от 26 апреля 1937 года с обоснованиями необходимости такого перелета. В числе доводов приводи-

лось, в частности то, что появились слухи о предложении Америки сделать регулярную воздушную линию через полюс, а следовательно, возникли предпосылки к тому что американцы не замедлят сделать полет первыми и СССР останется на этом перспективном направлении позади. Наши лётчики – будущий экипаж «АНТ-25» – отлично понимали, что просто так, «сюрпризом» через границы государств не перелетишь. Советским дипломатам предстояло «утрасти» необходимость пересечения границ капиталистических Канады и США.

Идея, мечта экипажа стала воплощаться в жизнь. Письмо лётчиков маршал Ворошилов незамедлительно передал Иосифу Сталину.

Со дня подачи письма Чкалов и Байдуков были в полном невезении о его судьбе. Это были напряжённые дни, не дававшие покоя будущему экипажу. Кто-то из лётчиков постоянно дежурил у телефона, ожидая звонка из



АНТ 25 в Ванкувере

«АНТ-25» и, перевернувшись в воздухе через нос, упал вверх колёсами на бетонную полосу. Под вой пожарных машин Чкалов и персонал аэродрома помчались к разбитому истребителю и стали приподнимать его, чтобы вытащить из кабины раненого лётчика. За штурвалом самолета,

Ночь с 17 июня на 18 июня 1937 года выдалась ясная, прохладная. Мощные прожектора освещали мощную бетонную дорожку, ангар. Шла предполётная работа. Многочисленные баки, расположенные в крыльях самолета, постепенно наполнялись горючим. Оно, как и сам самолёт,

протаранившего «АНТ-25», был начальник научно-испытательного института ВВС комдив Николай Бажанов. Что же это было: стечение обстоятельств? Человеческий фактор? Наверное, ответа мы не получим. Когда раненого лётчика уложили на носилки и увезли в санитарную часть, Чкалов осмотрел огромную пробоину в правом крыле, и, обращаясь к Байдукову, медленно сказал: «Ну, что, Егор? Значит, слетали через полюс...».

К счастью, все обошлось. Через три часа на аэродроме уже находились руководители авиационной промышленности и специалисты КБ Туполева. И сам конструктор, заверивший, что самолёт будет летать через неделю и специалисты КБ справятся с поломкой на месте.

Ключ на «старт» и пять кило соли

Для перелёта не существовало мелочей. На случай аварийной посадки в резиновые полости корабля было загружено 115 килограмм различного продовольствия. В запасе были пеммикан (концентрированный препарат из мясного порошка, сливочного масла и овощей) и... пять килограммов соли. В этом проявил смекалку сам Валерий Павлович. Начитавшись книг о случившихся трагедиях в полярных экспедициях, он пришел к выводу, что самая беспощадная беда зимовщиков – цинга, и помогла от этой напасти именно соль. Экипаж получил тёплую и удобную одежду, взял с собой резиновые лодки и палатку.

было экспериментальным (специально для низких температур), его недавно привезли из Баку в спеццистерне. Представители авиавода проверяли свои агрегаты. Постройка первого такого самолёта началась 1 июня 1932 года, первый полет состоялся 22 июня 1933 года под управлением лётчика Громова. Затем самолёт ещё модернизировался и за следующий год был создан его дублёр, полетевший 10 сентября 1933 года – ведомый все тем же Громовым. Эти самолёты оснащались двигателями М-34, а затем М-34Р с водяным охлаждением мощностью 900 л.с.

11-тонный «АНТ»-25 выглядел довольно непривычным из-за того, что размах его крыла в 2,5 раза превышал длину фюзеляжа. Он снабжался также огромными топливными баками, в которых размещалось до 3500 л топлива. Для этого самолёта пришлось даже строить специальную удлиненную взлетную полосу, в начале которой находилась еще и специальная горка для ускорения разбега высотой 12 м.

Первый час ночи 18 июня 1937 года. Георгий Байдуков громким голосом будит экипаж. И вот в 3 часа 42 минуты аэродром оглашается рокотом мощного мотора, который работает с исключительной четкостью. Самолёт в воздухе, полёт начался. В это время с зелёного поля аэродрома поднимаются в небо еще два самолёта: друзья Чкалова провожают его в дальний путь...

(продолжение в следующем номере)

Игорь Чистяков



Чкалов и Сталин.