

## НЕИЗБЕЖНОСТЬ ПРАВДЫ

*В*этой документальной повести Владимира Быкова (был заместителем губернатора у Г. Игумнова) ни разу не упоминаются «Два капитана». Но вот читаю, и на меня вдруг повеяло тем бессмертным каверинским романом. По-хорошему повеяло, с легкой даже грустью по тому, что давно во мне самом уже утрачено, а в нем, в Быкове, до седых волос сохранилось. Это я и о верности детской мечте, и о девизе героев романа: «Бороться и искать, найти и не сдаваться!».

Мне кажется, что такой девиз, независимо даже от «Двух капитанов», и в кровь, и в плоть, и в мозг ему впитался, не отпуская и тогда, когда задумывал это расследование, и когда обивал пороги закрытых архивов, и когда на перекладных добирался до дальневосточных островов залива Счастья, и даже сейчас, когда, казалось бы, поставлена последняя точка в повествовании, но цемит сердце тревога, что труд его при сегодняшнем издательском и книжоторговом хаосе может так и не увидеть своего читателя. А, значит, люди так и не узнают всей правды об этой легендарной чкаловской эпопее.

Этот перелет 1936 года наградят самыми героическими эпитетами, из которых нет почетней, чем — «сталинский». Он войдет в историю, как беспримерный. Летчикам дадут звания Героев Советского Союза. Их окружат славой и почетом. А какова цена всего этого? Ее мало кто знает, она до сей поры охраняема архивами, а значит, опутана мифами и домыслами. Владимир же Быков до многого докопался. В своей повести он назвал заключительный этап перелета трагическим мужеством экипажа. Валерий Чкалов, отличный летчик-истребитель, не имел опыта дальних перелетов, неважно владел навигационной наукой. Заблудившись в охотском небе, потеряв радиосвязь, они, будущие Герои, не только сбились с намеченного и утвержденного на Политбюро маршрута, но и оказались на грани гибели. Могли разбиться о прибрежные скалы. Самолет запросто могли слизнуть штормовые волны Охотского моря — они порой не достигали до АНТ-25 всего полтора десятка метров. Чкалов же не мог посадить самолет без приказа Кремля, не исполнив свой долг перед Сталиным, перед страной, а приказа не было — связь не работала. И вдруг, когда гибель была уже неминуема, свершилось чудо! Байдуков начинает ловить в эфире отдельные слова: «Приказываю прекратить полет... Сесть при первой возможности... Орджоникидзе». Это радировал с острова Лангр начальник морского погранпоста Федор Быков. Как вы уже догадались, отец автора повести.

Чкалов сумел посадить АНТ-25 на песчаную косу соседнего острова Удд. Когда Сталину доложили об этом, он с облегчением, по-своему, по-сталински, пошутил: «Не на Удд, а на отлично!» Дальше было еще немало интересного, но, чтобы узнать об этом, надо продолжить чтение повести Владимира Быкова.

А началось все с рассказов матери долгими зимними вечерами. Она жила вместе с отцом на острове Лангр и была свидетельницей тех событий. Маленький Володя, слушая, грезил в мечтах о тех далеких сказочных островах. Видел себя там вместе с отцом. Но отец погиб в танковом сражении на полях Румынии. Владимир Федорович, выйдя на пенсию, попытался найти его могилу. Сам, за рулем джипа, извездил почти всю страну, но так и не нашел — румыны стали стирать память о тех, кто их освободил. Долг же перед отцовской памятью не давал покоя, и Владимир Федорович решил раскрыть тайну острова Удд. Взгляя, как всегда, основательно, с той упертостью, которой позавидовал бы любой профессиональный исследователь.

В 2010 году в Перми вышла книга воспоминаний и размышлений Владимира Быкова «На ветрах моего времени». Есть в ней глава о знаменитом чкаловском перелете. Краевая газета «Звезда» перепечатала ее, получив немало теплых откликов. Так что, взяв рукопись документальной повести «Тайна острова Удд», я уже знал, о чем она. Но удивительно: начав чтение, не мог оторваться. Сколько новых документов, встреч, комментариев! А главное: сбылась детская мечта автора — он побывал на тех дальних островах в заливе Счастья. Дотошно, шаг за шагом, как когда-то отец, измерил их вдоль и поперек. Встретился с оставшимися в живых очевидцами. Работал с картами и навигационными документами. В итоге он пришел к выводу, что знаменитого рекорда не было — ни по километражу, ни по времени.

А самое, пожалуй, сложное было в его работе — не перечеркнуть ненароком ради поиска истины то героическое время. Чкалова, ставшего, как позднее и Гагарин, символом эпохи. Совсем ведь не случайно так секретили архивы и даже в наши дни неохотно допускали к ним того же Быкова. «Все это время, — пишет он, — я чувствовал моральную ответственность за прикосновение к ореолу людей, прославивших страну и ее воздушный флот. Поэтому мои изыскания были направлены не на очернительство истории и ее героев, а на выявление подлинных, малоизвестных, забытых или же умышленно скрытых по идеологическим соображениям событий и фактов, едва не приведших экипаж к трагической гибели в Охотском море».

Каверин говорил о своем романе «Два капитана» как о неизбежности правды. Это же самое я сказал бы и о повести Владимира Быкова «Тайна острова Удд».

Сергей ТРУШНИКОВ,  
член Союза писателей России,  
заслуженный работник культуры РФ

## Глава первая

### ДОЛГ ПЕРЕД ПАМЯТЬЮ ОТЦА

В далекие послевоенные годы наша семья жила в глухом сибирском поселении, где не было ни дорог, ни электричества. Кино в поселке показывали один раз не каждую неделю. Никаких других развлечений для молодежи не было. Разве что танцы под гармошку в стареньком клубе, промерзавшем в зимнюю стужу в углах снежным куржаком. У взрослых жизнь текла размеренно: работа — дом, дом — работа. У нас, школьников, такой же ежедневный завод: школа — дом, дом — школа. Выходить из жилья, кроме как в школу, зачастую было некуда, сразу за огородами начинались бескрайние перелески и болотистая глухомань. Особенно пустынно и тоскливо было в

сезонные распутицы и нескончаемой зимой. Поэтому мы с братом и старшей сестрой коротали зимние морозные вечера за разговорами при керосиновой лампе. Иногда к нам присоединялась уставшая за день мама. Читала бережно хранимые письма отца с фронта, рассказывала, как они жили до приезда в Сибирь на Дальнем Востоке.

От мамы я узнал, что в тридцатые годы уже прошлого столетия отец служил в 65-м морском пограничном отряде, базировавшемся в Николаевске-на-Амуре. Тогда этот город являлся областным центром. В нем сходились морские пути, связывавшие Нижне-Амурскую материковую часть страны со всеми территориями, городами и поселениями, раскинувшимися по побережью Охотского моря, включая магаданские просторы, а также Камчатку и принадлежавшую СССР часть Сахалина. В те времена Охотское море не было нашим внутренним морем. Государственная граница имела сложную конфигурацию и проходила по его водным просторам.

В юности отец пахал землю. По призыву в Рабоче-крестьянскую Красную армию с отличием окончил Хабаровскую школу связи и был оставлен в ней радистом-инструктором. После образования 65-го морского пограничного отряда его направили в Николаевск-на-Амуре. Служил на островах залива Счастья старшим радистом и начальником погранпоста. Остался на сверхсрочную службу, перевез из Новосибирской области на остров Лангр (в настоящее время это необитаемый остров Байдукова) семью — маму с моей старшей сестрой. На этом острове они прожили более трех лет — до поздней осени 1938 года, когда сестре нужно было пойти в школу, в первый класс.

Трогательные воспоминания мамы о прошлой семейной жизни мечтательно переносили меня в неведомый край, где бушует холодное своенравное море, бросающее на берег грозные многометровые волны. Где шум свежего соленого ветра и грохот прибоя перекрывают крики огромных неутомимых чаек. Где можно сколько угодно предаваться светлым мечтам и быть полностью уверенным, что эти мечты обязательно сбудутся. Ведь неведомый край, о котором рассказывала мама, расположен в заливе Счастья Охотского моря.

В моем детском воображении мамины рассказы обретали реальное видение. Когда наступало время ложиться спать, я забирался на полати. Комната, в которой мы жили четвером, была маленькой, тесной и холодной, поэтому полати соорудили для меня как кровать — за печкой, из досок, уложенных на пустые фанерные отцовские чемоданы. Довольно часто я долго не мог заснуть. Представлял, как на отлогом берегу одной из многочисленных бухт большого песчаного острова располагается пограничный пост.

Это бревенчатые дома с печным отоплением. Им не страшно штормовые ветра, жгучий зимний мороз и приливные наводнения. Они добротны сработаны, подняты над землей и обнесены высоким забором. В домах пахнет, как в совхозной столярной мастерской, свежеструганным деревом, натоплено и уютно. Здесь несут ответственную и почетную службу пограничники-краснофлотцы. Отсюда они уходят в морской дозор, охраняют от непрошенных гостей многокилометровую полосу государственной границы по побережью и близлежащим от него островам.

Я, конечно, по малости лет не мог знать, что после оккупации Японией Маньчжурии и принятия нашим правительством ответных мер по развертыванию приграничных укрепленных районов, а также созданию Тихоокеанского флота иностранный разведывательный интерес к Дальневосточному краю усилился. Молодая пограничная служба Нижнего Амура и Приморья оказалась в предельно напряженной обстановке.

На Нижнем Амуре в начале тридцатых годов проживало большое количество выходцев из Кореи, Китая, Монголии. Как правило, они занимались промыслом рыбы и морского зверя, а оттого в течение года мигрировали по побережью и островам, могли посещать и сопредельные с нашей страной государства. Со временем приграничную зону в Приамурье закроют. Часть жителей выселят. Примут широкомасштабные меры по усилению пограничного контроля на суше и в море. В то время, о котором идет речь, пограничникам нужно было постоянно держать ухо востро, ни на минуту не упускать из виду ситуацию на контролируемых участках и акваториях.

В полудреме я представляю, как в одном из помещений островного погранпоста круглосуточно работает радиостанция. Мой отец, Быков Федор Григорьевич, начальник погранпоста и старший радист, по графику выходит на связь с Николаевском-на-Амуре. Докладывает в штаб погранотряда оперативную обстановку, получает приказы и сообщения...

Засыпая, я оказываюсь рядом с отцом. Вместе с ним выстукиваю ключом морзянку, отправляю наряды, беседую с добровольными помощниками пограничников — жителями соседних островов, входящих в охраняемую постом пограничную зону. Эти острова носят непонятные для меня названия. Погранпост располагается на самом большом острове залива, именуемом Лангр, рядом с ним, через пролив, простирается узкий, но двадцатикилометровый в длину остров Удд, за ним тянется Петровская коса. Рядом с названными островами приютилось большое количество малых, в большинстве своем безымянных необитаемых островков. Все они вытянулись выпуклой в сторону Охотского моря цепочкой и отделили от него мелководный залив, названный ученым-первопроходцем здешних мест адмиралом Г. И. Невельским заливом Счастья.

На острове Удд мы вместе с отцом осматриваем прибрежную полосу, смотрим в морской бинокль на мыс Меньшикова с возвышающейся на нем величественной горой, на соседние острова и отмели, вглядываемся в многочисленные буруны, образующиеся над мелководьем, именуемым краснофлотцами банками. Отец обращает мое внимание на отлогую песчаную часть острова, поросшую травой и мелким кустарником. Рассказывает, что в этом месте в июле 1936 года вынужденно приземлился тяжелый самолет. Островитяне-нивхи первоначально приняли его за нарушителя государственной границы, хотели арестовать пилотов. Двое рыбаков, следуя строгой инструкции пограничников на подобный случай, бросились в утлой лодчонке в штормовые воды пролива, чтобы переплыть на остров Лангр и сообщить ему, начальнику погранпоста, о появлении очень подозрительных людей. Обличье у них вроде русское, глаза не раскосые, а вот самолет — не разберешь чей, покрашен красной краской, на крыльях нарисованы иностранные буквы, ну наверняка шпионский, обеспокоенно говорили добравшиеся до пограничников нивхи.

Тревога жителей острова Удд оказалась напрасной. Пограничники уже знали, что приземлившийся самолет — это тот самый АНТ-25, который совершал по заданию Сталина перелет из Москвы через Ледовитый океан на Дальний Восток. Он должен был лететь дальше, по устью Амура в Хабаровск, но не смог. Отец принимал непосредственное участие в завершении его полета. Впоследствии действия отца по обеспечению экстренной аварийной посадки самолета будут признаны командованием «активными и умелыми». Его наградят именным нарезным оружием, а также вручат кучу доставленных из Москвы правительственных подарков: двустольное охотничье ружье ручной работы, ярко-красный патефон с набором пластинок, диковинный набор кухонной эмалированной посуды, отрезки дорогого материала...

Из всех этих наградных вещей мои детские воспоминания связаны в основном с посудой. Перед войной родители приехали на свою малую родину, в Новосибирскую область. Посуду привезли с собой. Через много лет, уже после войны, когда кастрюли из подарочного набора прохудились, маме было жалко их выбрасывать. Это была память о далеком и безвозвратно ушедшем счастливом времени. Она наполнила кастрюли землей и посадила в них герани. Бережно ухаживала за цветами. В благодарность герани цвели почти круглый год огромными алыми соцветиями, превращая не только подоконники, но и всю единственную в нашей барачной квартире комнатушку в прекрасную оранжерею.

За окнами лежал снег, бесконечно тянулась серая слякотная погода, моросил холодный дождь, а дома было душевно спокойно. Герани брезжили в домашнем безмолвном сумраке одной и той же летней теплой алой зарей...

Детские годы, да и жизнь в целом, пролетели как одно призрачное неуловимое мгновение. Я всегда помнил материнские рассказы об отце, но считал его участие в обеспечении посадки АНТ-25 на остров Удд и спасении от неминуемой гибели экипажа Чкалова сугубо семейной историей. Связывал ее только с памятью о родителях. Поэтому никогда и никому не рассказывал о ней. И канула бы она в Лету, если бы не одно обстоятельство.

В перестроечные годы я пытался отыскать за границей захоронение отца. Дважды выезжал в Румынию. Безрезультатно. У меня не было точных данных о местонахождении в двадцатых числах августа 1944 года, когда погиб отец, 181-й танковой бригады, в которой он служил. Второй Украинский фронт вел тогда Ясско-Кишиневскую наступательную операцию, вершил исторический седьмой Сталинский удар по врагу. Танковая бригада ежедневно с боями преодолевала десятки километров. В том месте, которое было указано в полученной мамой похоронке, я не обнаружил вообще никаких воинских захоронений времен войны. Хотя и созвучное, но другое, нежели указанное в похоронке, носило название румынское село, где, по документам, якобы похоронен отец. Более точные сведения могли находиться в личном деле, отец был офицером, но неожиданно выяснилось, что в 1944 году он служил уже не в Красной армии, а в контрразведке «Смерш». Необходимые мне документы оказались засекреченными.

Все попытки «заглянуть» хоть краешком глаза в личное дело отца, а также получить связанные с отцом документы в московских государственных архивах закончились одинаково — получением формальных отписок-отказов, свидетельствующих об одном: в России еще многие чиновники остаются на одно бездушное лицо. Вот на таких формалистов-чиновников я, к сожалению, и попал в своих изысканиях. На них не действовал ни мой более чем сорокалетний трудовой стаж, ни государственные награды, ни то, что речь я веду о родном отце, положившем жизнь на алтарь Отечества...

Только после обращения к теперь уже бывшему начальнику Федеральной службы безопасности России Н. П. Патрушеву я был приглашен в Пермское региональное Управление ФСБ РФ, где мне принесли извинения за проявленную черствость своих коллег и передали копии многих страниц личного дела родителя. В том числе и тех, где говорится о его пятилетней службе в погранвойсках на островах залива Счастья Охотского моря, о награждении «за активное участие в обеспечении посадки самолета экипажа Чкалова» нарезным оружием. Сказано в личном деле и о том, что в 1938 году Николаевский обком партии направил отца на ответственную комсомольскую, а в дальнейшем — на партийную работу.

В Государственном архиве Хабаровского края подтвердили наличие на хранении нескольких личных дел отца. В каждом из них тоже имеются документы, свидетельствующие о его участии в спасении экипажа В. Чкалова и полученных в этой связи наградах.

Документы Центрального архива ФСБ России и Государственного краевого архива как бы оживили во мне былые мамыны рассказы, которые во многом не увязывались с официальными восторженными сообщениями и публикациями о знаменитом дальнем перелете 1936 года. По ее воспоминаниям, а она была непосредственным очевидцем событий, на самом деле экипаж АНТ-25 оказался над Охотским морем в сложном положении. В условиях отвратительной погоды и длительного отсутствия радиосвязи сбился с маршрута, потерял ориентировку и едва не погиб. Помощь пришла от пограничников с острова Лангр, которыми командовал мой отец.

Полученные от ФСБ копии части личного дела отца раскрыли мне много ранее неизвестных жизненных страниц родителей и лишней раз подтвердили, насколько же тесен наш мир. За всего лишь тридцатитрехлетнюю жизнь (возраст Христа) судьба сводила отца не только с Чкаловым и членами его экипажа, но и со многими другими состоявшимися уже тогда знаменитостями, а также с теми, кто прославится намного



позже, уже в мирное время — после войны. Например, кто бы мог подумать, с будущим писателем Виктором Астафьевым, ставшим Героем Социалистического Труда, лауреатом ряда Государственных премий. Расскажу об этом кратко.

В одном из писем писателю А. М. Борщаговскому в августе 1966 года В. П. Астафьев делится замыслами написать роман, который получит название «Прокляты и убиты»: «Нынче я был в Академгородке и с пляжа, с ультрасовременного, смотрел на остров, поднявшийся из Обского моря. Там, под водой и осталось то место, где я проходил службу в 1942 году, туда вот и помещу героя...»

Задуманный тогда роман увидит свет через четверть века, в начале девяностых годов. В первой его части «Чертова яма» Астафьев опишет службу в землянках Бердского учебного лагеря под Новосибирском.

Я знал, что мой отец тоже служил в Бердском учебном лагере. Знал, что через этот лагерь прошли десятки тысяч курсантов, зарекомендовавших себя на фронте умелыми и бесстрашными воинами-сибиряками. Не знал только того, что мой отец и курсант-новобранец из Красноярского края В. Астафьев служили в 21-м запасном стрелковом полку 23-й запасной стрелковой бригады Сибирского военного округа в одно и то же время, в одном и том же первом батальоне. Астафьев — рядовым первой роты, отец — заместителем командира шестой роты технического обеспечения.

Конечно же, ничто не могло их связывать между собой. Крестьянского парня, еще ничего не видевшего на своем начинающемся веку, и офицера, прослужившего на границе более пяти лет и прошедшего большую жизненную школу. Кроме служебных отношений. Как курсант Астафьев владел специальностью связиста. Уставы, оружие, строевую подготовку он изучал и проходил в первой роте, а вот премудростям армейской связи его обучали офицеры шестой роты.

Как бы там ни было, читая роман, я то и дело невольно ощущал присутствие отца в описываемых Астафьевым событиях. Автор рассказывает, как курсанты тайком жарили картошку, подвешивая ее на проволоке в печных трубах офицерских землянок, а я смотрю пожелтевшие фотографии отца на фоне этих самых землянок — аккуратных, ухоженных лесных сооружений. Астафьев описывает трагедию братьев Снегиревых, а передо мною копия анкеты специального назначения Быкова Ф. Г., в которой в графе: «Подвергался ли партийным взысканиям» значится: «По партийной линии имел выговор без занесения в личное дело «За дезертирство курсанта, который пойман». Вспоминая добрым словом одного из офицеров полка, Астафьев упоминает, что у того были наградные часы, полученные за безупречную службу на Дальнем Востоке. Я вновь открываю личное дело отца и читаю: «За хорошую службу на границе командованием Погранокурга Дальневосточного края награжден в 1936 году именными часами...»

Встречи, подобные этой, я бы назвал неизбежной стихийной случайностью. Ведь во время войны в житейском роковом движении находились вся страна, десятки, сотни миллионов людей. И то, что кто-то неосознанно оказывался с кем-то рядом, что детали таких встреч порою врезались в людскую память, было закономерным явлением. Зачастую явлением неожиданным, удивительным, как в данном случае, но не более того. Жизнь бурлила по неписаным законам. Каждый знал, что сегодняшней день в тылу и все, кто тебя окружает, это мимолетное, проходное, не заслуживающее особого внимания событие. Главное, судьбоносное — у каждого свое, и оно еще впереди. Для воинов-запасников таким судьбоносным событием была отправка на фронт, последний бросок навстречу, возможно, смерти.

Ранней весной обученный молодой боец Астафьев ушел из 21-го запасного полка на фронт в составе очередной маршевой роты. В это же время покинул полк и отец. Как свидетельствуют архивные документы, его сняли с должности, всех видов довольствия, исключили из всех списков полка и направили в распоряжение командования бронетанковых войск. На самом деле ни о каком командовании бронетанковыми войсками речь не шла. Его законспирировали и определили курсантом одной из только что созданных по распоряжению Сталина секретных школ контрразведки «Смерш». На фронт отец

попадет через несколько месяцев. Больше жизненные пути отца и Астафьева никогда не пересекутся. Каждый пойдет своей судьбоносной дорогой.

Астафьев пройдет войну и вернется героем-победителем. Став всенародно признанным писателем, извлечет однажды из глубины своей памяти картины подготовки новобранцев под Новосибирском, образы бывших однополчан и создаст роман — эпопею о войне, о видении ее глазами рядового солдата.

Отец войдет в число безвозвратных боевых потерь в Великой Отечественной войне, то есть тех, кто, по выражению Астафьева, своими телами мостили дорогу Победы. Погибнет в августе 1944-го. Место его захоронения, как и многих миллионов других советских солдат и офицеров, будет предано Родины забвению и, несмотря на полученную семьей похоронку, окажется неприбранным и утерянным.

\*\*\*

Я не выполнил сыновний долг перед памятью отца по поискам его захоронения на чужбине. В Румынии подобные поиски уже бессмысленны и невозможны, потому что отношение властей, внешняя политика и время стерли там с лица земли все, даже самые малые следы войны вместе с захоронениями советских воинов. В этих условиях я посчитал своей святой обязанностью раскрыть в память об отце хотя бы застарелую тайну острова Удд, то есть тайну прерванного полета АНТ-25 на Дальний Восток. Тем самым воскресить имена многих людей, которые помогли летчикам в критической для них ситуации. Ведь по официальной, правительственной, изложенной по идеологическим соображениям версии, заключительная часть полета АНТ-25 проходила в соответствии с заранее намеченным маршрутом и штатной, контролируемой ситуацией на борту. После благополучного приземления на осознанно выбранном острове экипаж отдыхал, ожидал наступления летной погоды. Общались летчики только с островитянами-гиляками да с Фетиньей Андреевной Смирновой, в доме которой они поселились. Правда, в мемуарах пилотов еще сообщается, что на остров прилетал командир авиационного звена погранвойск Шестов. Скоротав скромненько в узкой компании несколько суток и дождавшись улучшения погоды, экипаж АНТ-25 без проблем взлетел с острова и продолжил триумфальный полет в Москву через Хабаровск и ряд сибирских городов...

## *Глава вторая*

### **В ТЕМНЫХ ЛАБИРИНТАХ ИСТОРИИ**

Сегодня нет секрета в том, что на самом деле заключительная часть полета АНТ-25 на Дальний Восток проходила не так красиво и безоблачно, а официальные правительственные сообщения о триумфальном, историческом свершении сталинских соколов в 1936 году не имеют ничего общего с реальными событиями и результатами того перелета. Тем не менее правительственные сообщения с приукрашенными фактами завершения полета, наполненные пафосом героизма советских людей и величием Сталина, заполнили эфир и центральные печатные издания. Маховику идеологической пропагандистской машины дали полную многолетнюю раскрутку. Родные, друзья членов экипажа АНТ-25, сотни литераторов и журналистов наперебой принялись творить статьи, рассказы, поэмы, стихи, книги о небывалом героизме и рекордах отважной тройки пилотов. Сами пилоты не возражали против их возвеличивания. Сделали вид, что действительно установили в полете рекорды. Под диктовку цензоров описали их. Затем второй пилот и штурман экипажа издали целую серию авторских книг.

Что характерно, официальная версия итогов перелета экипажа Чкалова на Дальний Восток прошла проверку временем. До сих пор она вновь и вновь неизменно, почти дословно повторяется в печатных изданиях родственников героев, которые ревностно держат монополию на видение и оценку того свершения. Иначе, наверно, и не могло быть, ведь на их стороне убедительный моральный аргумент: имена героев стали нарицательными, работают на патриотическое воспитание людей, поэтому герои должны быть неприкасаемыми. И если даже тот полет оказался неудачным, связанные с ним события происходили совершенно не так, как обнародованы и вошли в историю, это уже ничего не меняет. Пусть все остается на своих местах. Историческая действительность здесь не только неуместна, но и идеологически вредна, считают они.

Сейчас мы живем в свободной стране, где каждый вправе верить в то, во что он сам считает нужным и необходимым: Бога, беса, в самого себя. Оттого, говорят мыслители, наши взгляды и убеждения, как наши часы: все они показывают разное время, но каждый верит только своим. И Омар Хайям, сказавший: «Лучше знать горькую правду, чем верить в святую ложь», нам не указ...

С аргументами неприкасаемости героев солидарны многие из тех, кто сегодня официально причастен к формированию общественного мнения через средства массовой информации. Такая «солидарность» складывается потому, что журналисты и публицисты отлично понимают: дивидендов на вскрытии истории перелета не заработаешь, а проблем на свою голову — наскребешь. Лучше описывать ослабевшие за многие десятилетия лучи былой, во многом идеализированной ушедшей эпохой славы пилотов, чем пускаться в откровенные неприятности. Тем более что доказательные материалы не лежат на поверхности. Откопать их не так-то просто. Потребуются огромные усилия. Так стоит ли трагить время и нервы? Накатанная публицистическая колея истории перелета надежнее и безопаснее во всех отношениях. Она до сих пор востребована, хорошо воспринимается читателями, на ней даже можно заработать кое-какую денежку. Что же касается исторической действительности, то есть истории как науки, так на сегодня в России в ее замшелых анналах-поленицах остаются сложенными на хранение вперемешку и не такие сучковатые «правды и кривды». А это значит, что в России по-прежнему актуальными остаются слова Ю. Нагибина, сказавшего в одном из лучших своих произведений «Дневник»: «Замечательное свойство советских людей — их ни в чем нельзя убедить. Сломав в душе самое важное, чтобы стать безоговорочным приверженцем государственной лжи, они компенсируют это предельной недоброверчивостью к частным сведениям и соображениям. Быть может, это обратная сторона рабского смирения...»

Вместе с тем нельзя не заметить, что после установления в России либеральной демократической вольницы интуитивные сомнения в триумфе полета и оказанном в соответствии с ним величии членам экипажа все более настырно проявляются то тут, то там. Очевидно, сказывается больший доступ к закрытой ранее информации, а также появившаяся у людей возможность расстегнуть все пуговицы, вздохнуть свободой полной грудью и попробовать мыслить и высказывать мысли вслух. Этому способствует и то, что в сегодняшнее время многие книги и фильмы, изданные и снятые при советской власти, как бы обнажили перед идеологически раскрепощенным, перестраивающимся обществом свою истинную социалистическую пропагандистскую суть. Сюда я бы отнес такой пример. Почитай внимательно откровенно хвалебную литературу о героях перелета, читатели обнаруживают в ней большое количество нестыкочков. Почему-то мемуары штурмана А. Белякова воспринимаются более наполненными откровениями, кардинально отличаются от выверенных и вычищенных от острых углов, словно футлярных воспоминаний второго пилота Г. Байдукова. Летели вместе, а говорят об одних и тех же событиях и вещах по-разному.

В Интернете и печати стали появляться статьи о неизвестных ранее, сомнительных страницах полета. Да и имена героев в новой России стали не столь почитаемы. Появились даже проявления неуважительного отношения к ним. Если раньше именем



Чкалова называли улицы, площади, хозяйства, заводы, школы и так далее, то теперь, например, бизнесмены не против того, чтобы присвоить бренд «Чкаловский» магазинам, торговым центрам, базарам. Родственники героя вынуждены отстаивать в судах свои права на интеллектуальную семейную собственность и материальные привилегии.

Не обходится современное переосмысление образов героев перелета без бесшабашных крайностей, похожих на интеллектуальный радикализм. Его проявления, без сомнения, связаны не с проявлениями непреклонной убежденности в чем-то, а с тем, что стало стопроцентно срабатывать правило: снижай уровень мышления и ты почувствуешь почву под ногами...

Правда, в России и раньше было сложно с чувством меры в оценках людей и человеческой деликатностью в свете нравственности и морали. Ежели, предположим, перестройщика, реформатора, правдорука российского или — что еще хуже — творческого интеллигента понесет в проявлениях своих новаций и устремлений, не стой на пути, уходи с дороги. Сметет, все переломает, камня на камне не оставит. И, что примечательно, даже угрызениями совести маяться не будет. Наломает дров и, в лучшем случае, молча, как ни в чем не бывало уйдет в тень. Сейчас, к сожалению, подобные примеры становятся правилом жизни. Чтобы не быть голословным, приведу лишь один из них.

К семидесятипятилетнему юбилею перелета АНТ-25 на Дальний Восток на Первом канале Центрального телевидения задумали рубануть историческую правду-матку. Возможно, я ошибаюсь. Может быть, авторы задуманного сериала «Чкалов» руководствовались другими мотивами и соображениями. Не исключено, что им подвернулась банальная на сегодня возможность «распилить» большие деньги, выделенные на телефильм к юбилею исторического перелета. И творческая группа с энтузиазмом принялась за дело. Как оказалось, дело это то возгоралось, то загухало целых пять лет.

Повторять все то, что ранее миллион раз было сказано и пересказано о Чкалове и его окружении, авторы телевизионного сериала посчитали неоригинальным. Нужны были свежие биографические «изюминки». Однако где их взять? Серьезного нового материала под руками у постановщиков телефильма, по-видимому, не оказалось. Пришлось перекраивать, перелицовывать старый и на его основе вырисовывать оригинальный образ Чкалова как современного героя, героя нашего времени. Для пущей важности перед выходом сериала на экран его сопроводили многообещающей аннотацией, в которую заложили интригующие, многозначительные заверения: предлагаемый фильм — это «рассказ о неизвестных страницах из жизни комбрига Валерия Чкалова, чья биография полна тайн, долгие годы тщательно скрывавшихся от глаз и ушей народа». Так сказать, аннотацией подпустили душок, чтобы обострить у людей чувство любознательности.

Действительно, интересно и загадочно, думалось мне. Что же власти так долго скрывали о Чкалове от глаз и ушей народа? Чего раньше мы о нем не знали, а авторы сериала (сценарист Анисимов и режиссер Зайцев) нам покажут? На что они раскроют наши глаза, с чего уберут занавес секретности?

Когда показ сериала завершился, то есть занавес глубокой таинственности спал, не исключая, что повсеместно, в большинстве аудиторий российских телезрителей, образовалась немая пауза. Ведь оказалось, что творческими усилиями Первого канала вместо гармоничного героического образа Чкалова на экране была неуклюже слеплена его «образина». Сценарист и постановщик пытались доказать, что один из самых известных советских летчиков в жизни был алкоголиком, бабником, неврастеником и вообще полным придурком.

После просмотра сериала я почему-то вспомнил комичную сцену из романа «Двенадцать стульев». Чтобы добраться до старинного гарнитура со спрятанными в нем бриллиантами, Остап Бендер нанимается на пароход художником. «Скрябин» идет с огромной командой Наркомфина для проведения на каждой пристани тиражей выигрышного займа.

Лежа в каюте первого класса, Остап допрашивает Ипполита Матвеевича:

«— Вы умеете рисовать? Очень жаль. Я, к сожалению, тоже не умею.

Он подумал и продолжил:

— А буквы — вы умеете? Тоже не умеете? Совсем нехорошо! Ведь мы-то художники!»

За сутки горе-художники «сваяли» на огромном щите транспарант и водрузили его для всеобщего обозрения. Естественно, они тут же были вышвырнуты с парохода.

«На пристани концессионеры остановились и посмотрели вверх. В черных небесах сиял транспарант.

— М-да, — сказал Остап, — транспарантик довольно дикий. Мизерное исполнение.

Рисунок, сделанный хвостом непокорного мула, по сравнению с транспарантом Остапа показался бы музейной ценностью. Вместо сеятеля, разбрасывающего облигации, шкодливая рука Остапа изобразила некий обрубок с сахарной головой человека и тонкими плетями вместо рук...»

Посмотрев сериал, родственники В. Чкалова тоже возмутились «шкодливостью» авторов и изрекли:

— Довольно дикое творение. В нем перевераны, перепутаны и просто придуманы многие факты. Из Чкалова сделано посмешище. Такого позора мы еще не испытывали.

Они тут же потребовали запретить показывать сериал... («Источник информации», № 33).

«По сути, авторы положили в основу три ключевых линии: Чкалов и водка, Чкалов и бабы, Чкалов и Сталин. ...А вот всей правды об этом великом, но противоречивом человеке... мы так и не увидели» — это лишь один из многочисленных отзывов зрителей на сериал.

Задача снять серьезное кино перед авторами, видимо, не стояла. На главную линию: Чкалов и авиация — у них, очевидно, не хватило времени, желания, средств или чего-то еще, более важного. Точно так же, как восьми серий, им не хватило показать перелет АНТ-25 на Дальний Восток. Ограничились тем, что показали, как самолет взлетает, садится и из него появляется Чкалов с бутылкой спиртного в руке. Трансарктический перелет 1937 года экипажа Чкалова в Америку — главный жизненный триумф пилотов показан подобным же образом. Не успеваешь самолет взлететь, как экран гаснет...

Сериалом о Чкалове 2012 года самобытное творчество телевизионных «знатоков» сверхдальних перелетов нашей страны не заканчивается. Первый канал выдает на-гора сериал «Люди, сделавшие Землю круглой». В аннотации к нему авторы вновь разыгрывают интригу. Якобы в фильме, посвященном великим свершениям отечественной авиации тридцатых годов — сверхдальним трансполярным перелетам, много нового, ранее неизвестного людям. Эту новизну, сообщают авторы фильма, они откопали в недавно обнаруженных в тайнике дневниках Байдукова — второго пилота экипажа В. Чкалова.

В чем заключается интригующая «новизна», авторы сериала опять не уточнили. Зритель тоже ее не заметил. Сам я хорошо знаком с литературным творчеством Байдукова — серией книг о Чкалове и их совместных перелетах. Вся публицистика Байдукова идеологически выдержана, пропитана мифологическим героизмом. До конца жизни Байдуков пытался уточнить, найти в перелетах экипажа АНТ-25 что-то новое, величественное, значимое, сглаживающее острые выступы реальных событий.

Перелет на Дальний Восток в новом сериале показан точно так же, как и в предыдущем — самолет взлетает, через некоторое время садится. Все вокруг довольны и счастливы, фильм окончен.

Эти и подобные им многочисленные творения сценаристов, постановщиков, литераторов, журналистов, не утруждающих себя изысканиями, черпающих познания о перелетах из одних и тех же устаревших, обмельчавших и взмученных временем источников. Такое обстоятельство убедило меня в том, что задуманная мною документальная повесть является сейчас не только уместной, но и необходимой. Своим рассказом я ничего не напорчу, не брошу на летчиков тень нигилизма и презрения.

Наоборот, отделе в истории перелета АНТ-25 на Дальний Восток черное от белого и белое от черного, не смешивая их воедино, не устраивая покрывную серятину. Ведь в исходном посыле моего расследования нет пресловутых идеологических препонов, вынужденного субъективизма, а также личных меркантильных интересов. Главным для меня является историческая истина, базирующаяся на основе неопровержимых документов и подтверждений. Только на их основе я выскажу свои доводы и утверждения. В этом случае я смогу считать себя абсолютно правым, а свое мнение — независимым и верным (от слова — вера).

Что касается темных пятен и нераскрытых, остающихся засекреченными страниц перелета экипажа Чкалова на Дальний Восток, то их действительно много. Все, что связано с перелетом, оказалось покрытым сусальной позолотой и окутанным густым мракoм неизвестности и загадочности. Нигде, ни в одной книге, повести, очерке вы не найдете документального изложения событий заключительного этапа полета АНТ-25 на Дальний Восток. А не зная истинной картины событий, невозможно сказать, сколько правды или неправды в том или ином бытующем мнении. Остаются бездоказательные предположения и крайности — святая (она же слепая) светлая вера, с одной стороны, и серый нигилизм — с другой. Очевидным остается одно — история обязана расставить все по своим местам. Сам я должен всегда помнить о бытующих крайностях в суждениях и оценках былой героики перелета и величия совершавших этот перелет людей, стремиться проходить, протискиваться между этими крайностями так, чтобы не получить на своей работе отпечаток ни одной из них, насколько бы тесно они ни соприкасались друг с другом.

Такoвым я определил для себя моральное правило работы над задуманным рассказом. Как оказалось на деле, я поставил перед собой непростую задачу.

Исследования пришлось вести много лет. По крупницам, мельчайшим деталям собирать и сортировать материалы, относящиеся к историческому событию 1936 года — первому дальнему перелету экипажа В. П. Чкалова. Удача в поисках не баловала, редко сопутствовала мне. Десятки писем с запросами, сотни телефонных звонков порою не приносили результатов. Однако я снова и снова писал, звонил, выезжал в Москву, в города Чкаловск, Хабаровск, Николаевск-на-Амуре, собирал, изучал доступные документы, литературу, газетные публикации прошлых лет. Еще раз подчеркну — я не собирался, упаси бог, устраивать суд времени. Мои изыскания были направлены на выявление только подлинных обстоятельств и фактов, связанных с перелетом. Я стремился выстраивать правдивую логическую цепочку будничных событий, очищенную от возвышенной лирики, пафоса и выпирающих со всех сторон в обнаруженных по горячим следам обстоятельствах полета многочисленных пропагандистских подтасовок и наслоений. При всем этом я чувствовал свою ответственность за прикосновение к историческому ореолу людей, ставших легендой воздушного флота страны. Я остерегался допустить хоть малейшие неточности, а тем более ошибку в изложении своей версии полета.

Неоценимую помощь в этом деле мне оказали: сотрудник Архива Президента Российской Федерации Ирина Анатольевна Кондакова; бывшая заведующая читальным залом Центрального архива Министерства обороны РФ (г. Подольск) Валентина Оттовна Попова; бывший сотрудник Государственного архива Хабаровского края Тамара Илларионовна Косицина; многие другие сотрудники региональных, ведомственных архивов, архивов РФ, которые доброжелательно откликнулись на мои просьбы и принимали активное участие в изыскании для меня необходимых документов.

К Ирине Анатольевне я обращался по архивным делам многократно. Она была в курсе результатов моих изысканий и однажды по своей инициативе рассказала о них дочери В. Чкалова Валерии Валерьевне. И была очень удивлена тем, что Чкалова восприняла разговор обо мне настороженно, категорически отказалась контактировать со мной, сославшись на то, что у нее собрано уже достаточное количество документальных материалов об отце и его перелетах. Года через полтора, когда В. В. Чкалова работала

со документами в Архиве Президента РФ, Ирина Ана톨евна вновь завела разговор обо мне и результатах моих поисков. На этот раз В. В. Чкалова сказала, что не будет возражать, если я ей напишу, и дала свой адрес. Переписывались и созванивались по телефону мы более двух лет. До тех пор, пока Валерии Валерьевны не стало. Переписка эта была непростой, порой с прямыми вопросами по болезненным для В. В. Чкаловой темам и со столь же прямыми категорическими ответами. Для меня переписка оказалась полезной. Не тем, что я узнал какие-то новые подробности о перелете. Нет, мы больше обсуждали мною найденные материалы и некоторые узловые моменты событий, выхолощенные советской цензурой. Однако общение с автором двух книг и многочисленных статей об отце и, как оказалось, ревностным хранителем идеализированного образа Чкалова дало мне понимание того, из чего родилась и субъективно формировалась и шлифовалась со временем легенда о героическом полете.

Некоторые наиболее значимые и интересные выдержки из нашей переписки я приведу ниже. По ним можно будет судить о взыскательности со стороны В. В. Чкаловой к каждому моему высказыванию, а то и слову.

Эта взыскательность навела меня на мысль о том, что, что бы я ни говорил и на какие бы документы ни ссылался в своем повествовании, этого будет мало, мои слова не будут приняты во внимание, пропагандистский караван будет идти своим натоптанном путем, по которому он следует уже многие десятки лет. Я должен аргументировать свои выводы не только документами, но и не звучавшими никогда ранее неопровержимыми фактами, рассказами оставшихся еще живыми свидетелей перелета. Для этого я должен сам побывать на месте событий 1936 года и там реконструировать, воспроизвести визуальную подлинную картину завершающего этапа прерванного полета. До меня этого никто и никогда не делал, хотя, на мой взгляд, провести реконструкцию не так уж и сложно, ведь речь идет о трагедии, разыгравшейся над морской акваторией в несколько десятков километров и хорошо просматриваемой в солнечную погоду невооруженным глазом.

Действительно, как ни парадоксально, но уважаемые литераторы, журналисты и сценаристы на протяжении семидесяти пяти лет воспевали полет, восхищались мастерством летчиков, описывали острые ситуации и неприятности, подстерегавшие авиаторов, излагали свои сочинения в форме репортажей, а на месте событий никто из них никогда не бывал. Никто не привязал маршрут следования самолета к конкретному участку моря, залива и к островам. Хотя бы для интереса. Хотя бы для ответа на вопрос: почему АНТ-25 оказался на острове Удд? Как и что его туда занесло? Ведь акватория Охотского моря с островами залива Счастья расположена в стороне от запланированного правительственной комиссией маршрута полета АНТ-25. У пилотов не было даже подробных карт той местности, где они оказались.

Я был убежден, что уточнение на месте фактического пути АНТ-25 на заключительном этапе полета приподнимет завесу таинственности над целым рядом вопросов. В частности, покажет, правомерны ли ссылки в книгах В. В. Чкаловой и авторов многочисленных публикаций на то, что полет был осложнен указанием маршала Блюхера изменить маршрут следования на материк. Насколько достоверно заявление второго пилота Г. Байдукова, сделанное им в 1986 году, то есть только через пятьдесят лет после полета, о том, что экипаж выбрал для посадки остров Удд осознанно, как наиболее подходящий, а перед этим обследовал острова Кевос и Лангр. Хотя штурман А. Беляков опровергает такое заявление. На месте также станет ясно, хватило ли экипажу расстояния от Москвы до острова Удд побить мировой рекорд дальности полета, установленный французами...

Были у меня и другие вопросы, за ответами на которые я отправился в Охотское море. Поездом до Хабаровска, «Метеором» без малого тысячу километров до Николаевска-на-Амуре, в автомашине вдоль побережья до поселка Озерпах, а оттуда уже на рыбацкой лодке с подвесным мотором — в открытое море и в его благодатный, еще в детстве желанный, обласканный в мечтах залив Счастья.

Весьма полезным для осмысления мною собранного материала стал разговор с летчиком-испытателем первого класса Александром Вениаминовичем Акименковым. Раньше мы не были знакомы. Я обратил на него внимание, слушая убедительные комментарии по поводу авиационных происшествий. Александр Вениаминович часто давал их по Центральному телевидению и радио как эксперт. Захотелось поговорить с ним о перелете 1936 года экипажа Чкалова как со специалистом. Ведь он много лет служил в ГЛИЦе (Государственном летно-испытательном центре) имени В. Чкалова.

Александр Вениаминович любезно согласился выслушать меня и ответить на волнующие вопросы. Интуиция не подвела. Александр Вениаминович действительно оказался кладью житейского и профессионального опыта. В молодости он был знаком с одним из первых арктических летчиков страны, служившим летчиком-испытателем вместе с В. П. Чкаловым — Борисом Григорьевичем Чухновским. Сам летал в Арктике, попадал в полетах в труднейшие аварийные ситуации.

В пору, когда еще только «обретал крылья», Александр Вениаминович живо интересовался дальними перелетами. Дружил с сыном В. Чкалова Игорем. Поэтому полет АНТ-25 на Дальний Восток знает в деталях, не понаслышке.

Исторические изыскания о важных событиях в жизни страны, тем более по истечении десятков лет, никогда не бывают полными, завершенными. Постоянно возникает необходимость каких-то уточнений, дополнений, всплывают новые интересные факты, и их тоже необходимо объективно исследовать. Уж слишком глубоко скрыта от людей наша история.

Основной материал о полете и людях, спасших экипаж, а затем поднявших самолет в воздух с острова Удд в Охотском море буквально на руках, я собрал несколько лет назад. Однако документальные поиски не прервал, они продолжаются по сей день.

Часть материалов, о которых я рассказывал, была опубликована в книге «На ветрах моего времени», в приложении к журналу ФСБ РФ «Пограничник Содружества» — «Ветеран границы», в ряде газет погранвойск РФ. Использована в очерках, подготовленных в соавторстве с В. В. Чкаловой и напечатанных к семидесятипятилетнему юбилею первого дальнего перелета экипажа В. Чкалова в журнале «Военно-исторический архив», а также в хабаровской краевой газете «Тихоокеанская звезда». Однако полный, собранный мною материал о том полете и связанных с ним событиях на Дальнем Востоке, судьбах причастных к этим событиям многих людей еще нигде не публиковался. Его я и предлагаю читателям.

### *Глава третья* **В ДУХЕ ВРЕМЕНИ И ТРАДИЦИЙ**

Подготовка дальних перелетов тридцатых годов в нашей стране слабо освещена в литературе. По опубликованным рассказам очевидцев тех событий может сложиться впечатление, что она сводилась в основном к конструированию, летным испытаниям и доводке самолета АНТ-25 да волевым указаниям Сталина. То есть все происходило примитивно и буднично: Сталин принимает решение отправить самолет на побитие мирового рекорда дальности полета, соглашается с составом его экипажа. Летчик-истребитель В. Чкалов, никогда ранее не летавший на тяжелых машинах, садится за штурвал АНТ-25 и отправляется северным маршрутом на Дальний Восток. Навстречу приключениям, смертельным опасностям, надеясь лишь на русское «авось».

На самом деле все происходило не так. Гораздо серьезнее и сложнее. Сталин был мудрым руководителем и никогда не делал ставку на счастливую случайность. Огромная разносторонняя работа по подготовке перелета АНТ-25 на Дальний Восток началась задолго до того дня, когда он дал добро на вылет. В ней был задействован ряд наркоматов, главков и управлений ВСНХ, работали Правительственная комиссия



и оперативный штаб по осуществлению предстоящего перелета. Кроме повседневных и кропотливых занятий инженеров по доводке моноплана, сотни ученых и лучших специалистов страны прорабатывали многочисленные возможные нюансы, связанные с перелетом. Продумывали метеорологическое и медицинское обеспечение, установку навигационного оборудования — приемо-передающих радиостанций и радиомаяков по всему маршруту полета, составление для экипажа географических карт, графиков и режимов полета, экипировку и перечень необходимых вещей. Особое внимание было уделено мероприятиям в случае возникновения необходимости аварийной эвакуации экипажа. В этих целях правительство издало указания с возложением персональной ответственности за спасение летчиков на руководителей и командиров многочисленных служб, подразделений и формирований, находившихся в зоне движения самолета. В том числе полярной авиации, армейских частей, кораблей, пограничных округов, управлений Госбезопасности, НКВД, партийных и советских органов.

Одним словом, очень важно не представлять дальний полет на Восток как локальное событие, свершенное на энтузиазме троих пилотов, зажатых в тесном пространстве самолета смертельными опасностями. На самом деле он осуществлялся не отдельными личностями, а всей страной. По тем временам полет был достаточно хорошо продуман, подготовлен, его риски были сведены к возможному минимуму.

Такое обстоятельство дает основание полагать, что в государственных архивах в Москве имеются на хранении многочисленные документы-подлинники, связанные с организацией и осуществлением перелета. К тому же речь идет о событии 1936 года, когда персональная ответственность людей за порученное дело была поднята на небывалую высоту. Каждому руководителю было полезно документировать свою работу, чтобы подстраховаться от возможных неприятностей.

Увы, в жизни оказалось «...все не так, все не так, ребята!».

Время летит неумолимо. Уходят в небытие не только свидетели и участники событий, но и те, кто слушал их бесхитростные рассказы. Все меньше остается из того и так мизерного количества архивных материалов, раскрывающих страницы событий, которыми жила и восхищалась огромная Страна Советов. Вот и я еще на самом начальном этапе изысканий столкнулся с тем, что большая часть подлинных документов, относящихся к подготовке и осуществлению сверхдальних перелетов экипажа В. Чкалова, объявлена безвозвратно утерянной. А некоторые, чудом сохранившиеся, разрозненные документы все еще недоступны для изучения, так как остаются под грифом «секретно».

По поводу исчезновения архивов я слышал ставшие весьма распространенными истории, мифы и небылицы. Вот одна из них.

В октябре 1941 года Государственный Комитет Оборона принял решение о немедленной, в течение суток, эвакуации в Самару (тогда Куйбышев) Советского правительства, наркоматов, иностранных посольств. Началась спешная сортировка и отправка архивов. Согласно легенде, многие документы, имевшие грифы «секретно» и «совершенно секретно», погрузили на речную баржу. Эта баржа проделала большую часть намеченного пути, но до конечного пункта назначения не добралась. Немецкие самолеты подожгли ее и потопили.

Среди особо секретных находились рабочие документы ЦАГИ, правительственных комиссий и штабов по подготовке и осуществлению дальних перелетов, в их числе подлинник бортового журнала перелета АНТ-25 из Москвы на Дальний Восток, закрытые материалы награждения и поощрения тех, кто обеспечивал экстренную посадку чкаловского экипажа в условиях бушующей стихии Охотского моря.

Никакого официального подтверждения легенды о затопленной барже с архивами обнаружить не удалось. Вероятнее всего, пресловутой баржи вообще не существовало. Легенда родилась на пустом месте. Как мне показалось, эту версию если не выдвинула, то активно поддерживала В. В. Чкалова. Именно на нее ссылались работники мемориального музея в городе Чкаловске, где я впервые услышал о барже. В дальнейшем

Валерия Валерьевна говорила мне, что о пропаже документов на затопленной немцами барже ей якобы рассказывал ответственный работник ЦАГИ, который был хорошо осведомлен о произошедшей с архивами трагедии. Вместе с тем информация об исчезнувших во время эвакуации архивах даже в печатных работах самой В. В. Чкаловой не встречается, витает лишь на разговорном уровне, передается из уст в уста...

Бытует сегодня как более вероятная и другая версия пропажи части разыскиваемых архивных документов полета АНТ-25.

Когда немцы стояли в нескольких десятках километров от Москвы, государственным учреждениям и особенно наркоматам было не до сохранения архивов. Есть свидетельства о распоряжениях наркомов, отданных в дни эвакуации, — отобрать и уничтожить «малозначительные» документы.

Известный историк Р. Медведев в своей книге «Они окружали Сталина» приводит подобный пример даже по наркомату иностранных дел: «Никак невозможно не упомянуть об одной чрезвычайно печальной, в связи с эвакуацией дипломатического архива, детали: распоряжением наркома часть малозначительных документов подлежала уничтожению. Среди «малозначительных» сожженных в спешке материалов оказалась и переписка Г. В. Чичерина, образованнейшего человека, бывшего наркома иностранных дел России, с главами иностранных миссий, политическими деятелями Европы.

Уместно здесь будет вспомнить и другое: замнаркома иностранных дел Деканозов, недавний ответственный работник НКВД, оценил содеянное варварство соответственно: «Вас расстрелять мало».

В размышлениях о том, где реально могли «осесть» подлинные документы, связанные с перелетом, и почему многие из них исчезли безвозвратно, я допускаю, что только некоторые из них могли быть утеряны в ходе наркомовских пертурбаций в начальный период войны. Никакой умышленной или же неумышленной целенаправленной акции, в огне которой сгорели архивы дальних перелетов, в те дни быть не могло. Как я уже говорил, организацией и осуществлением каждого перелета занимались многочисленные ведомства, комиссии и штабы. После завершения перелетов документы-подлинники не собирали в одном месте, хранили разрозненно и по многим адресам. Чтобы произвести выборочное их изъятие для отправки одним транспортным средством в глубокий тыл страны, нужно было время. В один, отведенный на эвакуацию день в госучреждениях вряд ли кто помнил о перелетах вообще. Дела у людей тогда были более важные. То есть, если вдуматься, сами по себе легенды отправки архивов перелета баржей и уничтожение при эвакуации в тыл выглядят более чем абсурдно.

Но действительность такова, что абсолютное большинство архивных документов все-таки исчезло. Отсюда следует вывод: если обнародование подробностей перелета АНТ-25 на Дальний Восток было признано властями нежелательным по идеологическим соображениям, то и документы исчезли еще задолго до войны. Зачистка архивов сделана еще по горячим следам перелета. А вбрасывание в обиход баек типа затопленной немцами баржи или гибели архивов в тыловой военной неразберихе — это не что иное, как отвлекающие пропагандистские маневры, прикрытие истинных причин сознательного, выборочного уничтожения документальных подлинников.

В истории полета АНТ-25 советскому руководству нужна была только победа. Ее могло обеспечить единственное содержание завершающего сообщения — самолет приземлился, экипаж цел. Конечно, лучше, чтобы он приземлился в Иркутске или Чите, как запланировано, но в крайнем случае могут быть признаны успешными и другие варианты исхода полета.

Такие рассуждения могут показаться нелепыми, но я обещал подкреплять свои слова доказательствами. Вот они.

Буквально через считанные дни после приземления АНТ-25 в Москве, то есть полного завершения полета по «Сталинскому маршруту», в набор Московского журнально-газетного объединения поступила рукопись книги «Наш полет на АНТ-25».

Ее авторы — члены экипажа: В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков. Предисловие, составившее четверть всей рукописи, подготовил И. Экслер. Похоже, и вся книга написана им, в его рабочем кабинете по заданию руководства политорганов страны.

На сегодня эта книга — большая библиографическая редкость, хотя вышла она тиражом сорок тысяч экземпляров. Считается, что сохранилось лишь несколько книг. Мне удалось раздобыть только ксерокопию.

Что же это за издание? Сорокастраничная книжка мелкого сувенирного формата. Издана второпях, на серой газетной бумаге, поэтому невзрачная на вид. Без иллюстраций. И ценность имеет не потому, что это самое первое издание об историческом полете, и не потому, что подготовлена в соавторстве с еще живым В. Чкаловым. Нет. Уникальность книги заключается в ее содержании. Как показало время, издание стало основным и единственным первоисточником, а то и манифестом того, как необходимо описывать полет. Что можно говорить о нем, на чем необходимо делать акцент, а чего, упаси господь, касаться нельзя ни в коем случае.

На протяжении десятков лет от этого «манифеста» не посмел отойти ни один публицист. Откройте соответствующие страницы Интернета, и вы убедитесь, что все, что там представлено о перелете, а это десятки солидных книг, мемуарные издания, тысячи статей, заметок, — как цыплята в инкубаторе, на одно лицо. Все они сработаны по книжной конструкции 1936 года, ставшей литературным шаблоном.

Весь полет в книге представлен чередой героических свершений. Нет ни единого слова о том, что самолет потерял связь, что над Охотским морем у экипажа сложилась трагическая ситуация, он едва не погиб, что на помощь пришли пограничники, что пилоты потеряли ориентировку и случайно заметили в море спасительный остров Удд. Ничего не сказано, какой ценой обошелся пограничникам и воинам Нижне-Амурского гарнизона взлет АНТ-25 с песчаного острова...

Вот лишь несколько характерных строк той идиллии, которую нарисовали авторы, повествуя о вынужденном пребывании экипажа на острове:

«Наш самолет был в полной исправности и был вполне готов к дальнейшему полету в Москву. Но, к сожалению, прошло несколько дней, прежде чем наступила хорошая погода и мы смогли вылететь отсюда в Хабаровск. Наше вынужденное пребывание на острове мы использовали для отдыха, охоты и для литературной работы. Мы привели в порядок записи в наших дневниках».

В переписке с В. В. Чкаловой я не мог не обозначить свою позицию по поводу грубых искажений в печати истинных событий полета. О том, что даже второй пилот Г. Байдуков в своих мемуарах, иронизируя, словно насмехаясь над несведущими читателями, лакирует и перекраивает события, подменяет и исключает многие действующие лица.

«У него была плохая память?» — спросил я Чкалова. Вот что Валерия Валерьевна ответила:

«Ваше, Владимир Федорович, эмоциональное восприятие всех этих событий мне понятно. Конечно, ни Байдуков, ни Беляков не могли указать фамилии тех, кто им действительно помог в этой сложной ситуации. Наверняка было указание вообще не писать о том, как было все это на самом деле. Поэтому я Вам очень благодарна за всю присланную информацию. В письме Вы четко изложили последовательность событий и роль пограничников в этих событиях».

Что касается Байдукова — конечно, он все помнил, у него была прекрасная память. Но существовало слово «нельзя», поэтому и нечего рассказывать кому-то о действительном положении вещей. Была придумана «легенда», которая затем перепечатывалась из одной книги в другую. Но это я поняла только после того, как поработала в различных архивах и нашла много нового для себя».

Если вдуматься в слова, сказанные В. В. Чкаловой в адресованном мне письме, то в моем рассказе нужно ставить жирную точку. Если даже Чкалова считает, что «была придумана «легенда», которая затем перепечатывалась из одной книги в другую». О

чем можно рассуждать дальше? Ведь «легенда», по определению свободной энциклопедии, — это не что иное, как «недостоверное повествование о фактах реальной действительности».

Однако я не буду ставить точку, потому что в письме есть еще одно примечательное выражение: «Но существовало слово «нельзя», поэтому и нечего рассказывать кому-то о действительном положении вещей». А ведь эти «кому-то» не виртуальные личности, а сотни миллионов потенциальных советских, а теперь — российских читателей. Правду им рассказывать было нельзя, а сказочки — сколько угодно? И делать это со шлифовкой и добавлениями все новых порций героики полета на протяжении полувека?

Не могу не согласиться с Валерией Валерьевной только в том, что само по себе мемуарное творчество эпохи господства в стране коммунистической идеологии и жесткой сталинской цензуры вообще не могло носить объективного документального характера. Оно бдительно отслеживалось, постоянно корректировалось и неукошительно направлялось в нужное пропагандистское русло. Со временем выверенные цензурой трактовки важнейших событий в жизни страны, а нередко и политические выдумки о великих делах и свершениях, которых на самом деле не существовало, обрастали штампами, костенели, приобретали незыблемый статус истины. Проходило время, сменялись эпохи, и, хотя уже никакой надобности не было, новые авторы, касаясь тех же событий, страховались от возможных неприятностей, не выходили за рамки наезженной колеи. Придерживались сложившихся легенд, даже не вникая в суть описываемых событий и не утруждая себя хоть малейшими изыскательскими хлопотами. В таком подходе к формированию идеологических истин наглядно проявлялась суть советской пропаганды с основным ее принципом — пропаганда должна иметь такую утверждающую силу, чтобы ее было достаточно для исключения всех противоречий и частных мнений. Она должна носить системный, массовый и целенаправленный характер. Давить на сознание людей так, чтобы это сознание всецело было посвящено навязываемым идеям и идеалам.

Вот и в нашем случае нет смысла гадать, где могли оказаться основные документы-первоисточники, запечатлевшие ход и завершение полета АНТ-25 на Дальний Восток.

В своих изысканиях я столкнулся с многочисленными примерами, когда при советской власти остававшиеся на хранении документы, связанные с перелетом, неоднократно подвергались ревизии, их содержание опять же подгонялось под требования идеологической цензуры. В этой связи весьма характерным является такой пример. В Мемориальном музее В. П. Чкалова в городе Чкаловске Нижегородской области хранится копия бортового журнала перелета на Дальний Восток. Ее воссоздал по своим записям и воспоминаниям и подарил музею в 1947 году второй пилот экипажа Г. Байдуков. Уж он-то знал, что можно было писать, а о чем нужно было молчать. Но и при этом за время хранения копия журнала заметно похудела. Оказалась состоящей из нечетного количества пронумерованных страниц. В отдельных местах страницы поддерживаются скрепками. Записи переговоров с землей в этом журнале выхолощены и обрываются сообщениями с борта самолета, когда тот находился еще над Камчаткой. О последних восьми часах полета в нем нет ни единого слова.

Работники музея рассказывают, что их коллеги старшего поколения были свидетелями того, как в музей приходили товарищи из НКВД, из Главлита и изымали ранее хранившиеся в музее печатные материалы, отдельные страницы бортового журнала, «сошкорябывали» на музейных экспонатах-фотографиях лица «врагов народа». Неудивительно, что и в разговоре со мной нынешние работники музея признавались, что практически ничего не знают о трудностях, которые экипажу пришлось пережить и преодолеть в полете над Охотским морем. То есть о тех трагических обстоятельствах, которые стали причиной вынужденной посадки самолета на безвестный остров Удд.

Так что же так тщательно скрывала советская власть от людей в триумфальном перелете экипажа Чкалова из Москвы на Дальний Восток? Как на самом деле происходили события, «не причесанные» советской идеологической цензурой? Ответы на

эти вопросы я нашел в подлинном содержании чудом сохранившихся архивных документов в Москве, Хабаровске и Николаевске-на-Амуре, многочисленных публикациях 1936 года в газетах Дальнего Востока, мемуарах участников полета, воспоминаниях моих родных, а также тех, кто когда-то жил и работал на островах в Охотском море.

## *Глава четвертая* **ПРЕДЫСТОРИЯ ПОЛЕТА**

Итак, 1936 год. Уже девять лет, как американский летчик Чарльз Линдберг совершил первый в истории человечества трансатлантический перелет из Нью-Йорка в Париж и стал всенародным героем по обе стороны Атлантики, зримым символом Америки и самым знаменитым человеком на земле. Три года держится непобитым мировой рекорд дальности беспосадочного полета по прямой (девять тысяч сто четыре километра). Его установили французские летчики Поль Кодос и Морис Росси. В небо рвутся, небом живут миллионы людей в разных уголках нашей планеты. Устанавливаются и регистрируются все новые авиационные рекорды американскими, французскими, английскими, итальянскими энтузиастами воздухоплавания. В Германии пришедший три года назад к власти Гитлер использует прорывные достижения фундаментальной и прикладной науки и успешно создает мощные Военно-воздушные силы. В этих условиях Советский Союз не может оставаться безучастным созерцателем мирового прогресса в покорении земного воздушного пространства. Ему тоже нужна авиация, причем такая, которая могла бы летать быстрее, выше и дальше всех. Стране победившего социализма необходимо не разово, а постоянно демонстрировать миру, что у нее есть великие успехи в развитии воздушного флота.

Нельзя утверждать, что до 1936 года в нашей стране не были установлены авиационные рекорды, на которые могли бы равняться авиаторы всего мира. Были, были в России и великие, замечательные летчики-первопроходцы. Взять хотя бы незаслуженно безвестного ныне летчика С. А. Шестакова. Еще в 1927 году со штурманом В. В. Фуфаевым он выполнил на самолете Р-3 «Наш ответ» дальний восточный перелет по маршруту «Москва — Токио — Москва», преодолев расстояние в двадцать две тысячи километров. Он же вместе со вторым пилотом Ф. С. Болотовым и штурманом Стерлиговым в 1929 году на ТБ-1 «Страна Советов» за сто тридцать семь часов летного времени совершил перелет из Москвы в Нью-Йорк и обратно. Были в стране многие другие пилоты, установившие рекорды дальности полетов с промежуточными посадками, по замкнутому маршруту. Не было только приоритетных рекордов дальности беспосадочного полета. Достижения французов в этом виде воздухоплавания не давали спокойно жить руководителям многих стран, в том числе и Сталину. Для них демонстрация авиационных технических достижений, помимо всего прочего, являлась важнейшей составляющей большой международной политики, напряженной борьбы за создание коалиции союзников против нарастающей в Европе волны фашизма. Вот почему Сталин лично опекает Воздушные силы страны. Выделяет летчиков из всех других профессий, не жалеет для них наград, званий, почестей и большой всенародной славы. Лично знает всех отличившихся и подающих надежды пилотов. Вместе с тем он хорошо осознает: для того чтобы страна стала самой передовой в мире авиационной державой, одного внимания к летчикам мало. Им нужно дать хорошую и надежную технику.

Конструкторское бюро Туполева не один год бьется над созданием рекордного гиганта для сверхдальних перелетов. Строится один, затем второй усовершенствованный экземпляр самолета с первоначальным названием «РД» — рекорд дальности. Работу бюро Туполева опекает специально созданная комиссия во главе с К. Ворошиловым. К постройке и доводке самолета привлечены лучшие научные и инженерные силы страны. Бюро выделяют по первому запросу все необходимое для его успешной работы.



После испытаний обновленного экземпляра самолета правительственной комиссии делается вывод о том, что он в состоянии преодолеть без посадки свыше тринадцати тысяч километров. Этот экземпляр самолета стал чкаловским и сохранился до наших дней. Стоит в выстроенном специально для него ангаре в городе Чкаловске. На втором, а точнее, на первоначально построенном самолете АНТ-25 летал М. М. Громов — пилот, которому сам бог вручил ключи от неба. В 1937 году экипаж Громова установил на этом самолете абсолютный мировой рекорд дальности полета по прямому маршруту. Значительно превзошел французов и первым среди отечественных авиаторов был удостоен высшей награды Международной авиационной федерации — медали Анри де Лаво. Экземпляр самолета М. Громова, на котором он установил удивительные рекорды дальности полета в стране и в мире, не сохранился. На протяжении всей войны на нем обучали штурманов, а когда самолет изнашивался, его списали и разрезали на металлолом.

Что бросается в глаза человеку, впервые увидевшему АНТ-25, который стоит сегодня в Чкаловске? Прежде всего — размер крыльев. Огромные, они приспособлены под бензобаки, вмещающие около шести тонн горючего. Не случайно летчики называли между собой АНТ-25 «летающей цистерной». Конструкторы самолета руководствовались простой логикой — чем больше будет горючего на борту, тем дальше он сможет улететь. Примечательно, что американский пилот Чарльз Линдберг осуществил трансатлантический перелет тоже на одномоторном самолете. Отправляясь в Париж, он так загрузил его канистрами с бензином, что для себя смог взять только немного питьевой воды да пакет с бутербродами.

Еще удивляет конструктивная простота АНТ-25. Облегченный дюралевый фюзеляж. Очень тесная и плохо обогреваемая кабина. Ничем не покрытая металлическая пластина вместо сиденья пилота. Миниатюрный штурвал. В узкой нише для ног — почти соприкасающиеся друг с другом педали управления. Попасть в кабину пилота из фюзеляжа можно только через проем, расположенный над трехсотлитровым масляным баком. Поэтому во время смены летчиков за штурвалом в воздухе, пока один вылезает через дыру из кабины, а затем другой занимает его место, вести самолет с помощью дублирующего управления, установленного в фюзеляже, должен был штурман — третий член экипажа.

По воспоминаниям А. Белякова: «Самолет АНТ-25 при всей своей совершенной по тому времени аэродинамике и конструкции обладал скромным, в современном понятии, потолком и такой же скромной скоростью — сто пятьдесят — сто восемьдесят пять километров в час. Причиной этому была сравнительно небольшая мощность авиационного мотора, хотя она по тому времени была пределом в авиационном моторостроении».

Сегодняшнему человеку трудно представить, как можно было лететь на таком самолете тысячи километров, да еще над Ледовитым океаном и открытым водным пространством? Но в этом и заключалось проявление героизма тех, кто в тридцатые годы садился за штурвал самолета. Летать на подобной машине не каждый бы смог. Для этого нужно было родиться «в шлемофоне» — обладать бесстрашием и железной волей.

Вероятно, Сталин понимал, что несовершенство отечественной авиационной техники можно компенсировать только отвагой и самопожертвованием пилотов. Поэтому он так внимательно относился к ним, возвеличивал и приближал к своей особе даже рядовых летчиков.

Испытать предельные возможности АНТ-25 поручили экипажу М. Громова. Он первым поднял эту машину в воздух, очень много работал над ее усовершенствованием. В двух попытках сверхдальнего полета подводила техника. Самолет сходил с маршрутов на вынужденные посадки. Третья оказалась удачной. Самолет находился в воздухе дольше трех суток и преодолел двенадцать тысяч четыреста одиннадцать километров, или на три тысячи триста семь километров больше мирового рекорда французов.

В литературе можно часто встретить утверждение, будто Сталин относился к Громову прохладно. Якобы Сталин претили интеллигентность, образованность и независимость М. Громова. По убеждению вождя, стране нужны были герои-авиаторы иного склада — выходцы из народа, не просто храбрые, а еще и безоговорочно отчаянные, готовые по первому слову вождя не раздумывая пойти на любой риск. Такие герои будут ближе к простым людям, за ними пойдут миллионы подражателей. Может быть, по этой причине, а возможно, исходя из совершенно других соображений, но сведения о феноменальном полете экипажа Громова засекретили. Звание Героя Советского Союза М. Громову присвоили закрытым Указом. Двух других членов экипажа — А. Филина и И. Спирина наградили орденами Ленина. Их всех троих пригласили в Кремль, вручили награды, пожелали дальнейших успехов. Никаких сообщений о рекорде и летчиках-рекордсменах в газетах не появилось.

Вскоре после выполнения рекордного полета М. Громов заболел, и самолет АНТ-25 передали С. Леваневскому для подготовки перелета из Москвы в Америку через Северный полюс. Полет Леваневского не удался. Летчик заявил Сталину, что такой самолет мог построить только вредитель. Самолет Туполева никуда не годен, и он больше никогда в него не сядет.

Разбором неудавшегося полета в кабинете Сталина могла бесславно закончиться эпопея АНТ-25. Ведь Сталин, по сути, согласился с Леваневским в оценке машины и предложил тому отправиться в Америку посмотреть, что можно там купить для осуществления задуманного перелета через полюс.

Леваневский был любимцем Сталина. В высших правительственных кругах его величали пилотом №1 — лучшим летчиком страны. В августе 1936 года на приобретенном в Америке самолете Леваневский осуществил перелет по маршруту Лос-Анджелес — Москва и покроел расстояние в тринадцать тысяч километров. Леваневскому устроит торжественный прием в Кремле, его наградят правительственной наградой. Указом ВЦИК СССР именем Леваневского назовут линию электропередач Свердловск — Соликамск. Но широкой огласки перелет все же не получит. Хоть он и был выдающимся, но выполнялся не на отечественной машине.

После разбора в кабинете Сталина причин неудавшегося полета АНТ-25 в Америку два других члена экипажа Леваневского — Байдуков и Беляков — вернулись на прежние места постоянной работы.

Как вспоминал Г. Байдуков: «...начальник ВВС Я. И. Алкснис на одном приеме в личном разговоре сказал, что наша неудача с полетом через полюс поставила в неудобное положение не только ВВС и авиационную промышленность, но и весь Советский Союз, и хорошо бы это черное пятно снять...»

Вопросы, относившиеся к состоянию АНТ-25, мы часто обсуждали вместе с А. В. Беляковым... Естественно, в наших беседах возникал вопрос: «Ну хорошо, приведем самолет в идеальный порядок, а что дальше?» Александр Васильевич заявлял мне неоднократно: «Выбор летчика делай ты. Они тебе лучше известны».

Г. Байдуков понимал, что его самого никогда не утвердят командиром экипажа. Ведь он — участник неудавшегося перелета. Его фамилия как второго пилота неоднократно звучала в кабинете Сталина при анализе причин схода Леваневского с трассы полета в Америку. К тому же, прежде чем стать командиром, нужно добиться разрешения на полет, то есть найти пути выхода с просьбой на самого Сталина. Захочет ли Сталин в такой ситуации общаться с Байдуковым? Это большой вопрос. Поэтому, вспоминал Г. Байдуков, он много раз перебирал в памяти сотни хорошо и мало знакомых пилотов, но все чаще останавливался на Чкалове.

Предложение Байдукова возглавить экипаж Чкалов встретил в штыки: «Но почему я? Ведь я типичный истребитель...» А когда Байдуков начал говорить о профессиональных достоинствах Чкалова, тот вспыхнул: «Ах, Ягор! Любишь ты подковыривать товарищей. Ну что ты меня, «штрафника», делаешь богом? Ни слепых полетов, ни астро- и радионавигации, ни радиотелеграфии я не знаю...»

Чкалов не мог не осознавать авантюриности сделанного ему предложения. Он был хорошим летчиком-истребителем. Знал, что такое скорость, маневр, высота. Но никогда не садился за штурвал тяжелого самолета, когда полет продолжался сутками. При этом главным условием успеха была уже не реакция пилота на возникшую ситуацию, а подготовленность по целому ряду сложнейших авиационных дисциплин и хорошая натренированность в полетах при различных метеоусловиях и над незнакомой местностью. Но Байдуков упорствовал: «Добьешься разрешения на полет, поднимешь сверхперегруженный АНТ-25 с бетонной полосы — считай, пятьдесят процентов важного государственного дела ты выполнил, а полеты в облачности — это мое дело, все остальное мы с Сашей обеспечим, не беспокойся...»

И Чкалов сдался. Сделав ставку на «авось» и со словами «Где наша не пропадала?», удурил с Байдуковым по рукам.

## *Глава пятая*

### СЕКРЕТЫ МАРШРУТА

Итак, Сталин дал согласие на полет экипажа Чкалова, только не в Америку, а вдоль побережья Ледовитого океана — на Дальний Восток и... далее. Подготовка самолета, краткие сборы летчиков, их тренировки и теоретическое освоение азов науки о дальних перелетах позади. В два часа сорок пять минут по Гринвичу (московское время — пять часов сорок пять минут) двадцатого июля 1936 года АНТ-25, имея вес более одиннадцати тонн, отрывается от специально построенной для него бетонной дорожки Щелковского аэродрома и ложится курсом на Север. В составе экипажа, кроме В. Чкалова, — второй пилот Г. Байдуков и штурман А. Беляков.

Не только Сталин, все его окружение осознает, что с политической точки зрения значение этого полета трудно переоценить. Ведь в случае его неудачи престижу Советского Союза, претендующего на роль передовой авиационной державы, будет нанесен двойной, непоправимый урон.

Во-первых, неудача напомнит всему миру о неудавшемся перелете на этой же машине С. Леваневского из Москвы в Америку. Экипаж Леваневского провожало в путь большое число представителей ведущих иностранных информационных агентств и печатных изданий. В случае повторной неудачи у них появится неопровержимый повод говорить о системности срывов в СССР дальних полетов по причине ущербности советской авиационной техники и отсутствия подготовленных пилотов.

Во-вторых, необходимость успешного полета возрастала в связи с тем, что страна готовила и совершала его в период чрезвычайно напряженной мировой политической обстановки. Советский Союз стремился создать в противовес нарождающемуся фашизму коалицию своих сторонников. Это налагало на него обязанность постоянно позиционировать себя могучей державой. К тому же полет начинался в преддверии открытия одиннадцатых летних Олимпийских игр в Берлине.

На участие в Играх подали заявки сорок девять стран со всех континентов. Руководство Германии тогда стремилось доказать неоспоримое превосходство своих расовых теорий. Готовилось преподнести на основе спортивных достижений научно обоснованный триумф «сверхчеловеков». Значимая победа советской авиации не осталась бы незамеченной и в противовес фашизму явила бы яркий научно-технический и идеологический триумф коммунистического строя.

Вспоминая события тех дней, А. Беляков пишет: «Когда все было готово, испытано и проверено, Чкалов и его экипаж снова отправились в Кремль — доложить о готовности к полету руководителям партии и правительства. Доклад Чкалова был выслушан с большим вниманием. Нам сказали, что разрешение на вылет будет дано по погоде. Когда мы уже уходили, Сталин остановил нас и еще раз спросил:

— Скажите, нет ли у вас какого-либо червяка сомнения в благополучном совершении полета? — При этом он покрутил у себя на груди.

Мы дружно ответили:

— Никаких сомнений у нас нет, к полету готовы!»

Учитывая особую важность задуманного полета и не имея твердой гарантии на его успех, а ее и не могло быть по очень многим видимым и невидимым причинам, руководители страны подстраховались. Полный заданный экипажу Чкалова маршрут полета не был обнародован.

Авторы ряда публикаций считают, что маршрут в деталях рассматривался на заседании Политбюро ЦК ВКП (б) и материалы того заседания остались засекреченными. Хранятся с соответствующим грифом в Архиве Президента РФ.

Я пытался отыскать стенограмму секретного заседания и его постановление. В итоге выяснилось, что на заседаниях Политбюро вопросы, связанные с организацией и осуществлением полета АНТ-25 на Дальний Восток, не рассматривались. Заседанием Политбюро ЦК авторы ряда статей ошибочно называют совещание в Кремле, о котором вспоминал А. Беляков.

На мой запрос из Архива Президента РФ пришел ответ, что общий отдел и секретариат приемной Сталина не вели стенограммы разговоров в кабинете вождя. В специальный журнал дежурные заносили только даты, время, списки приглашенных и краткое содержание повесток совещаний. В одном из таких журналов есть запись за четырнадцатое июля 1936 года. В этот день Сталин принимает в Кремле Г. Ф. Байдукова, В. П. Чкалова, А. В. Белякова, М. М. Кагановича, А. Н. Туполева, Я. И. Алксниса, В. И. Чкалова (руководителя штаба полета). Беседа длится тридцать пять минут. Уточняется маршрут полета, даются последние напутствия. О том, какой маршрут утвержден Сталиным в окончательном варианте, в журнале приема не говорится. Но вот что противоречиво говорят о маршруте сами участники полета.

«На следующий день все газеты Советского Союза опубликовали официальное сообщение: "...Экипажу самолета АНТ-25 было дано задание: пролететь без посадки по маршруту Москва — Баренцево море — Земля Франца-Иосифа — мыс Челюскина — до Петропавловска-на-Камчатке. В дальнейшем при наличии благоприятных условий и погоды самолету следовать дальше по направлению Николаевск-на-Амуре — Чита"», — пишет А. Беляков.

«Зачем лететь обязательно на Северный полюс? Летчикам все кажется нестрашным — рисковать привыкли», — сказал Сталин...

«Вот вам маршрут для полета: Москва — Петропавловск-на-Камчатке», — вспоминает Г. Байдуков. Он же рассказывает и о том, что Сталин, называя маршрут полета: Москва — Петропавловск-на-Камчатке, якобы заявлял о готовности построить на полуострове аэродром для АНТ-25. Получается полная белиберда.

Подобные высказывания членов экипажа и авторов многих публицистических материалов о полете и его участниках не дают достоверного представления о заданном маршруте и точке его завершения. Зачем лететь на Камчатку, если расстояние до нее далеко не рекордное? При этом полет через Ледовитый океан не мог являться самоцелью. На АНТ-25 не было специальной исследовательской аппаратуры. В распоряжении экипажа — лишь фотоаппарат ФЭД, совершенно непригодный для воздушной съемки. К тому же в тех широтах, где пролегал маршрут, экипаж Чкалова не был первопроходцем. Советские самолеты летали там уже многие годы. В стране работало Управление полярной авиации, в составе которого был сформирован отряд подготовленных и опытных арктических пилотов, летавших на самолетах-разведчиках. Один из них — Павел Георгиевич Головин — еще до перелета экипажа В. Чкалова в Америку — пятого мая 1937 года первым в мире среди пилотов достиг самой северной точки земного шара — Северного полюса.

*Справка. Головин Павел Георгиевич (1909–1940) — Герой Советского Союза, пилот Управления полярной авиации Главсевморпути. Благодаря*

*его данным, полученным в разведывательных полетах, удалось весной 1937 года успешно осуществить посадку отряда тяжелых транспортных самолетов на Северном полюсе и создать там дрейфующую полярную станцию «Северный полюс-1».*

*Полковник Головин П. Г. погиб при испытании первого серийного самолета-бомбардировщика СРБ конструкции Н. И. Поликарпова.*

Как известно, экипаж АНТ-25 не имел опыта полетов в Арктике. Поэтому главной задачей пилотов в северных широтах мог быть только транзит на заданный экипажу режим полета во имя покрытия предельно дальнего, рекордного расстояния.

Подтверждение этим выводам я нашел в газете «Красный маяк» Нижне-Амурского обкома ВКП (б). В подборке к фотографии, подготовленной ТАСС (агентство пользовалось исключительным правом сбора и распространения иностранной и общесоюзной информации), говорится: «Наркоматом тяжелой промышленности был организован беспосадочный перелет на дальность десять-одиннадцать тысяч километров по маршруту Москва — Баренцево море — Земля Франца-Иосифа — Мыс Челюскина — Петропавловск-на-Камчатке — Николаевск-на-Амуре — Рухлово — Чита...»

Никаких урезаний маршрута и его поправок на погоду и неблагоприятные обстоятельства в сообщении не значится. Упоминания поправок для завершающего этапа полета появятся уже после аварийной посадки на остров Удд. К тому же, если внимательно читать мемуары участников перелета, выясняется, что Байдуков передернул факты. Сталин говорил о полете из Москвы в Петропавловск-на-Камчатке не как о варианте конкретного маршрута, а как о направлении полета. Вместо перелета в Америку через Северный полюс. Да и произнес он эту фразу не в кремлевском кабинете, а в кулуарном разговоре, во время перерыва на одном из совещаний, когда С. Орджоникидзе впервые представил летчиков вождем. Орджоникидзе рассказал Сталину о просьбе пилотов разрешить им дальний полет. В ответ Сталин не только не называл маршрут (маршрут и направление полета — это разные вещи), он даже не сказал, разрешит ли вообще полет экипажу в представленном составе.

С окончательным решением по отправке экспедиции в дальний полет Сталин не спешил. Видимо, обдумывал варианты, возможные его неудачи и необходимые в каждом из них действия правительства. Прошло более месяца, когда на церемонии очередного вручения орденов он неожиданно сказал с трибуны, что в ближайшее время организуется беспосадочный полет из Москвы на Дальний Восток.

Как свидетельствуют исследования, именно после этого заявления Сталина экипаж Чкалова начал детальную проработку маршрута своего полета для утверждения вождем.

Доподлинно известно, что на совещании в Кремле четырнадцатого июля 1936 года В. Чкалов доложил три варианта маршрута. Сталин был готов к разговору и, выслушав доклад, утвердительно сказал:

— Летите из Москвы до Земли Франца-Иосифа, оттуда свернете на Северную Землю и пересечете Якутию. От Петропавловска-на-Камчатке надо вернуться на материк через Охотское море к устью реки Амур, а дальше можете продолжать путь до тех пор, пока хватит горючего...

Как оказалось, северный вариант маршрута был выбран Сталиным не для усложнения условий полета и даже не в целях испытания АНТ-25 в условиях Арктики. Сталин не случайно долго думал. Он принял действительно мудрое решение.

Как ни парадоксально, но северный вариант маршрута должен был облегчить экипажу выполнение задания. Дело в том, что данный маршрут пролегал в районе, где имела сеть многочисленных радиостанций Главсевморпути. Они нужны были экипажу АНТ-25 как радиомаяки для ориентировки и определения своего местонахождения. Также это была зона досягаемости трассы АНТ-25 самолетами управления полярной авиации. При необходимости они могли прийти на помощь. Другого маршрута по



территории СССР из Москвы на Дальний Восток с подобной надежной подстраховкой радио- и авиаобеспечением тогда не существовало.

Немаловажно было и то, что выход самолета за полярный круг избавлял экипаж от полета в полной темноте в течение двух ночей из трех предстоящих. Это значит, что от Москвы до Николаевска-на-Амуре, и даже дальше, АНТ-25 мог лететь в светлое время с ориентировкой на землю.

Выяснилось, что в этот же день с участием Сталина был рассмотрен проект и утверждено постановление правительства об организации полета.

Достоверно известно, что В. Чкалов обещал Сталину и членам правительства побить существовавшие рекорды дальности полета, установленные французами. Но какой пункт он назвал местом предполагаемой посадки — оставалось загадкой. По крайней мере, когда на остров Удд, где приземлился самолет, прибыл инженер ЦАГИ, то он констатировал, что оставшегося в баках горючего хватило бы долететь без посадки до Москвы.

Наиболее достоверная версия намерения Чкалова изложена в книге легендарного журналиста газеты «Правда» Л. Хвата «В дальних плаваниях и перелетах». В предисловии к этой книге известный летчик-истребитель Б. Полевой написал:

«Л. Хват в те дни считался королем репортеров. Он летал в самолете со знаменитой Чкаловской тройкой, участвовал в арктических путешествиях. ...В книге нет художественного вымысла. Книга Л. Хвата — почти дневниковые записи. Это куски жизни, запечатленные на бумаге в момент свершения события или, во всяком случае, по горячим следам».

Вот что Л. Хват пишет о своем разговоре с В. Чкаловым о месте предполагаемой посадки АНТ-25:

«— В Петропавловске я садиться не намерен, мы продолжим полет от Камчатки к Хабаровску и дальше на запад. Горючего хватит до самого Иркутска, — утверждал Валерий Павлович.

Чтобы встретить экипаж у финиша, я выехал экспрессом на восток. Нелегко было определить конечный пункт поездки; пилоты в один голос уверяли, что минуют Петропавловск, пересекут Охотское море и полетят дальше, пока хватит горючего. Я обратился поочередно ко всем троим:

— Куда мне ехать?

— В Иркутск! — отрубил Чкалов. — Дуй смело в Иркутск!»

## *Глава шестая*

### **ВСЕ ТАК ХОРОШО НАЧИНАЛОСЬ**

Первые двое суток полет проходит без серьезных осложнений. Исправно работает мотор, связь устойчивая, лишь временами наплывает облачность, и экипажу приходится незначительно менять курс, обходить стороной циклоны. Настроение у летчиков хорошее, они полны решимости покрыть рекордное расстояние и тем самым выполнить задание Сталина, олицетворяющего для них партию, правительство и Родину в целом. Правда, в начале третьих суток полета экипаж исключает возможность посадки в Иркутске и радирует о намерении садиться около Читы. Проходит несколько часов, и экипаж радирует в штаб перелета свое новое решение — он хочет приземлиться уже в Хабаровске. В этом случае дальность полета АНТ-25 по первоначально заданному маршруту составила бы девять тысяч триста восемьдесят семь километров, что превысило бы существовавший рекорд французских летчиков.

Как я уже говорил, рекорд М. М. Громова (двенадцать тысяч четыреста одиннадцать километров) не был обнародован и официально нигде не значился. К тому же в 1934 году Советский Союз еще не был членом Международной авиационной федера-

ции и иностранные комиссары не фиксировали передвижение самолета с экипажем М. Громова.

Полет АНТ-25 на Дальний Восток тоже не был заявлен в Международной авиационной федерации, однако при посадке в Хабаровске экипаж Чкалова имел полное моральное право рапортовать Сталину о выполнении основного задания — превышении мирового рекорда французов (о рекорде экипажа Громова речь могла идти только в том случае, если бы АНТ-25 долетел до Иркутска или Читы).

Однако в третий день полета удача окончательно отвернулась от летчиков. Даже минимальным их планам, а значит и многообещающим заверениям уже не суждено было сбыться.

Кремль пристально следил за ходом полета. Почасовые сводки радиообмена экипажа с землей штаб перелета срочно направлял в ЦК ВКП (б) генералу Поскребышеву для доклада Сталину. Экипаж ежедневно радировал в адрес штаба сведения о местонахождении самолета, о высоте, скорости и направлении полета, о запасе горючего, о работе магчасти. При подходе самолета к Камчатке начались сбои со связью. Приведу выдержки сообщений из последней почасовой сводки, легшей на стол помощника Сталина. Оригинал этой сводки хранится в Архиве Президента РФ:

«22 июля. 4 ч. 10 м. ...Иду курсом Петропавловск Камчатке. Почему не работает Москва и Петропавловск.

5 ч. 20 м. Иду курсом Петропавловск Камчатке. Радии Петропавловск и Москва прошу обеспечьте работу радий Николаевск-на-Амуре, Хабаровск, Куйбышев. Все в порядке (Беляков). Слышу плохо. Мешают грозовые разряды.

6 ч. 20 м. Нахожусь районе горы. Земли не видно. Почему не работает Петропавловск (Беляков).

8 ч. 15 м. Якутск сообщил: самолет работал. Атмосферные разряды, слабая слышимость. Принять Якутск не может. Передает отрывки. Посадку будем делать Домнах. Делают радиомаяки Хабаровск — Кочкарево.

10 ч. 30 м. Все в порядке. Меняю курс на Николаевск. Посадку будем делать Хабаровске».

Последняя запись выполнена от руки автором записки для Поскребышева. Экипаж взял курс на Охотское море, к Сахалину, и больше никаких сообщений от него в архивных документах не значится. По невыясненным обстоятельствам радиосвязь прервалась полностью.

Согласно записи А. Белякова, сделанной им в бортовом журнале через несколько дней после приземления, путь от Петропавловска-на-Камчатке до острова Удд занял более семи часов. Все это время с самолетом не было радиосвязи, и судьба его Москве была неизвестна.

Чтобы восстановить события, происходившие на борту самолета и на земле в этот отрезок времени полета, обращусь к первоисточникам — содержанию книги «Два перелета», последующим мемуарам А. Белякова и Г. Байдукова, материалам 1936 года из армейских и партийных газет Хабаровского края. Вот что вырисовывается.

Петропавловск-на-Камчатке появился в расчетное время в разрывах облаков и исчез из видимости. Так как радиосвязи самолета с землей не было, экипаж сбросил вымпел. Через четыре дня его найдет рыбак в пяти километрах от города. Над городом самолет делает поворот. Сопка Коряцкая остается справа. Дальнейший путь до Николаевска-на-Амуре (тысяча сто семьдесят четыре километра) лежит вдоль пятьдесят третьей параллели. Штурман А. Беляков вычисляет курс. Байдуков сменяет Чкалова и ведет самолет по курсу двести семьдесят семь градусов на Николаевск, в устье реки Амур.

Приведенные из первоисточников лаконичные данные позволяют сделать привязку вычисленного штурманом маршрута на любой, даже школьной географической карте.

Оказывается, если следовать строго по пятьдесят третьей параллели от Петропавловска-на-Камчатке через Охотское море и остров Сахалин без всяких поворотов и доворотов, то попадешь точно в центр устья Амура, имеющего низменные берега и ширину водной глади более десяти километров. Это самый короткий и наи-

более безопасный путь от Камчатки на материк. Беляков выбрал его не случайно. О нем говорил экипажу Сталин.

Вновь обращусь к вышеназванным первоисточникам:

«Нам светило солнце, а внизу, над водой была низкая облачность. По мере приближения к Сахалину погода стала ухудшаться. Появились облака».

«Предложили командиру спуститься вниз, под облака, чтобы войти в устье Амура до наступления ночи, а дальше в темноте лететь над рекой до Хабаровска».

«Чкалов сел за штурвал и повел самолет вниз. ... После крутого снижения самолет оказался над восточным берегом Сахалина, всего в 100, а затем 50 метрах над землей».

«Сличая карту с местностью, я (Беляков) отметил, что самолет уклонился от маршрута к северу на тридцать километров».

Эти выдержки из первоисточников дают основание для размышления, акцентов и некоторых выводов.

Итак, от Камчатки до Сахалина самолет вел второй пилот Байдуков. При подходе к Сахалину штурман замечает отклонение самолета от расчетного маршрута на тридцать километров на север. Мною здесь ничего не придумано, факт взят из книги «Два перелета». Правда, во всех более поздних публикациях мемуаров Беляков уходит от описания отклонения самолета над Охотским морем и повторяет одну и ту же фразу: «Мелькает восточное побережье Сахалина. Мы точно вышли на маршрутный пункт, намеченный еще в Москве».

Может быть, мне не стоило обращать внимание на противоречивую информацию о точке фактического выхода АНТ-25 на Сахалин. Ведь, как я уже говорил, подобных противоречий (тут помню, а тут не помню) в творчестве пилотов много. К тому же и первоначальный, казалось бы — откровенный, рассказ штурмана об отклонении самолета таит в себе загадки.

Разве можно при нижнем горизонте облачности в пятьдесят метров, да еще и в непогоду мгновенно сличить незнакомую береговую кромку моря с картой и определить местонахождение самолета? Не берусь судить, я не штурман, поэтому допущу, что такое возможно. Только тогда возникает еще один закономерный вопрос: если при подходе к побережью Сахалина штурман заметил отклонение самолета, то почему не была дана поправка курса? Почему и дальше самолет продолжал отклоняться на север? А то, что он отклонялся, подтверждает в своей книге о Чкалове и М. Водопьянов, полярный летчик, Герой Советского Союза.

Если бы самолет шел, как первоначально рассчитал штурман, строго по пятьдесят третьей параллели, то АНТ-25 пересек бы Сахалин в его наиболее широком месте. От западного побережья острова оставалось бы лету до устья Амура над водой не более двадцати минут.

Отклонение от маршрута на север стало роковым для экипажа и, не побоюсь сказать, испортило весь его триумфальный полет. Более того, экипаж оказался в критической, все более усугубляющейся, губительной ситуации. Вот как летчики описывают ее:

«Мы летели над землей всего в ста метрах. Затем, когда самолет вышел к морю, около северной части Сахалина, высота уменьшилась до пятидесяти метров, а затем до тридцати метров. Начался дождь; он застилал стеклянные козырьки кабины летчика. Дождь и низкие клубы тумана привели к тому, что сквозь стекла кабины почти ничего нельзя было разобрано».

Чкалов, сидевший на переднем сиденье, открыл боковую створку и определял расстояние до воды, глядя от самолета вбок.

Когда мы вышли в Татарский пролив, отделяющий Сахалин от материка, к нашим невзгодам прибавилось новое затруднение. Поднялся сильный порывистый ветер.

Самолет сильно бросало. Держать курс было трудно. Показания компаса быстро изменялись на большую величину и вправо, и влево.

Под самолетом бушевали волны. Над самолетом нависли облака. Полет на высоте двадцати-тридцати метров над разъяренным морем, в дождь, при низкой облачности и сильном ветре был чрезвычайно утомителен.

Пытаясь обойти полосы дождя, Чкалов менял иногда курс, разворачиваясь над самой водой, что было опасно: при большом размахе крыльев самолет мог зацепить концом крыла за верхушки волн. Крутые развороты делать было совершенно невозможно.

Между тем мы приближались к материку. Неожиданно перед самым носом самолета выросла темная возвышенность, уходящая в облака. Чкалов едва от нее увернулся. Но это не улучшило положения, так как возникла новая опасность врезаться в следующую подобную возвышенность.

Мы решили отойти немного от берега обратно в Татарский пролив и начать пробивать облачность вверх. Это была попытка найти какую-либо возможность продолжать полет на средних высотах.

Мы набирали высоту сначала кругами, а затем в общем направлении на Николаевск. Но и в облаках дождь не прекращался. Температура же воздуха быстро понижалась. Самолет медленно полз вверх.

Мы еще надеялись, что справимся со стихией, преодолеем туман, дождь, облака, но на высоте две тысячи пятьсот метров вдруг началось самое страшное. На корме крыльев, на всех стеклах и выступающих частях самолета начал образовываться лед. Температура была около ноля градусов.

Температура понижалась, и обледенение увеличивалось... Мотор начал работать неравномерно.

«Это заставило нас немедленно снизиться».

Рассказ летчиков об ужасах, которые им пришлось пережить, похож на содержание остросюжетного приключенческого романа. Однако он свидетельствует и о том, что, перелетев Сахалин, экипаж не только максимально отклонился от маршрута, но и окончательно потерял ориентировку на местности. К материку он подошел на пятьдесят-шестьдесят километров севернее относительно пятьдесят третьей параллели.

Сложно предположить, какие воздушные пируэты закладывал Чкалов, отойдя от западного побережья Сахалина, и сколько километров он накрутил в воздухе, но в конечном счете АНТ-25 появился там, где он вообще не должен был появляться — над юго-восточной оконечностью острова Лангр, в заливе Счастья Охотского моря.

Расстояние от этого острова до ближайшего западного побережья Сахалина по прямой — менее двадцати километров. Для АНТ-25 — менее восьми минут лета. А Чкалов, по причине отклонения от маршрута, шел над водой со стороны сахалинского залива Байкал — более семидесяти километров, не считая описанных поворотов, разворотов.

Экипаж почему-то не заметил остров Лангр, пересек его и восьмикилметровую полосу залива Счастья, отвернул от материкового мыса Меньшикова, затем ушел вправо — на северо-запад, по направлению к Шантарским островам, где начал кругами набирать высоту, но из-за обледенения снизился. В это время он неоднократно заходил на материк, возвращался в Охотское море, пересекая залив Счастья, и вновь шел на материк, не представляя, где находится. Если бы пилоты знали свое местонахождение, особенно при первоначальном подходе к материку, то они бы избежали описанной ими героической и одновременно трагической ситуации. Могли спокойно продолжить полет до победного его завершения в Хабаровске.

## *Глава седьмая*

### **НЕ СТЕРТЫЕ ВРЕМЕНЕМ ФАКТЫ**

В 1936 году на юго-восточной оконечности острова Лангр располагались самый большой в округе рыбозавод и погранпост, начальником которого был мой отец. Вместе с отцом на острове жили моя мама и старшая сестра. Помню, как в детстве мама описывала момент появления самолета АНТ-25 над Лангром.

В тот день над островом нависли тучи, временами моросил дождь. Море штормило. Словом, стояла обычная для тех мест погода. Вечерело. Мама находилась дома,

на территории погранпоста. Вдруг ее внимание привлёк необычный нарастающий гул. С каждой секундой он становился все мощнее и ближе. И вот уже превратился в жесткий треск такой силы, что можно было подумать, будто десяток человек колотят одновременно палками по железной крыше их одноэтажного дома. Затем грохот стал затихать, удаляясь в сторону материка. От такой неожиданной какофонии не грех было ужаснуться. Ведь на острове всегда было тихо и спокойно. Слышны были только шелест волн со стороны моря да гомон чаек. Когда прилетали к пограничникам «шеверушки» (летающие лодки), они садились у берега в заливе и в устоявшуюся жизнь островитян грохотом моторов не вторгались.

Отца в это время дома не было. Уже третьи сутки он дежурил у рации. Была объявлена тревога. А тут еще из погранотряда пришло сообщение о том, что самолет, летевший из Москвы, пропал. Неизвестно, что с ним случилось и живы ли летчики. Пограничникам приказали вести непрерывное наблюдение за воздухом, привести в готовность все имеющиеся плавсредства и быть готовыми к выполнению особых распоряжений.

Во время поездки на Дальний Восток я познакомился на острове Чкалова (бывший остров Удд) с известным далеко за пределами региона Николаем Михайловичем Марченко. Вся его жизнь связана с Охотским морем и островами залива Счастья. На остров Лангр его привезли малолетним ребенком. Родители завербовались на рыбозавод. Мать пропала по дороге. Николай о ней так ничего и не узнал. Отца вскоре призывали в армию. Попав позднее на фронт, домой он не вернулся. Рос Николай круглым сиротой, сызмальства промышлял в море. Ловил рыбу, бил зверя, в прибрежной тайге охотился на соболя. Был лучшим промысловиком Приамурья. Последние годы занимается отловом белух для дельфинариев и научных учреждений страны и зарубежья. Хранит воспоминания старших о появлении над Лангром АНТ-25. Эти воспоминания до мелочей совпадают с былыми рассказами моей мамы.

— В этот день рыбаки в море не пошли. Штормило, — рассказывает Николай Михайлович. — Рабочие рыбозавода закончили разделку ранее доставленного улова и тоже отдыхали. Играли в подсобках в домино, развлекались. Вдруг над поселком с ревом бешеного зверя пронесся самолет. Он летел так низко, что островитянам показалось — едва не снес печные трубы.

Появление над островом огромного самолета, да еще на столь малой высоте, было в диковинку. Возбужденные люди выбежали на улицу, что-то кричали, махали вслед удаляющемуся гиганту руками, но вскоре того и след простыл. Не стало видно и слышно. Ушел в сторону залива.

Живо обсуждая невиданное доселе событие, рыбаки вернулись в помещение и продолжили свои занятия. Позднее узнали, что на самолете летел экипаж Чкалова. Память о прогрохотавшей над их головами огромной машине сохранили. Гордились тем, что видели самолет-легенду в воздухе.

\*\*\*

Из Николаевска-на-Амуре, ставшего в наше время провинциальным райцентром, до поселка Озерпах меня любезно согласился подбросить безработный инженер. У него приближался день рождения, и ему нужно было хоть немного заработать. Озерпах — это материковый старинный рыбацкий поселок, расположенный на берегу Амурского лимана. В ходе разговора, когда мы ехали по разбитой дороге, обставленной дотами и дзотами сооружения тридцатых годов, когда здесь проходила передовая линия Нижне-Амурского укрепрайона, выяснилось, что в Озерпахе у моего знакомого живет дочь. Ее муж тоже безработный, имеет дюралевую лодку с подвесным мотором и за небольшую плату отвезет меня в штиль в любую точку Охотского моря. Это была большая удача.



В тот же день мы отправились на лодке вдоль побережья к заливу Счастья. Не доходя до острова Байдукова (бывший остров Лангр), взяли курс на север, в Сахалинский залив.

Готовясь к поездке на Дальний Восток, я внимательно изучил карту района, где проходило завершение полета. Дело в том, что авторы ряда публикаций о том событии пишут удивительное и невероятное. Приходилось читать, что АНТ-25 якобы летел из Москвы во Владивосток, в другом случае — что самолет приземлился в заливе Невельского, хотя такого залива вообще не существует. Читал и о том, что самолет приземлился в Николаевске-на-Амуре, а также — на острове Удд, расположенном в устье реки Амур. Одним словом, нарочно не придумаешь. Пилоты пишут в своих воспоминаниях, как они летели над Татарским проливом, как отворачивали от предполагаемых препятствий и возвращались к водам Татарского пролива. А как было на самом деле?

Если строго следовать географическим названиям, то АНТ-25 летел от Сахалина над Охотским морем и Сахалинским заливом. Посадку произвел на острове Удд, расположенном в заливе Счастья Охотского моря. В подтверждение приведу географическую *справку*:

*Северной границей Татарского пролива является линия, которая соединяет мыс Южный с мысом Бык. Севернее этой линии расположены пролив Невельского и Амурский лиман — до линии, соединяющей юго-восточную оконечность острова Лангр (о. Байдукова) с мысом Тамлаво на Сахалине. Еще севернее расположен Сахалинский залив Охотского моря.*

Это официальная справка — выписка из лоции № 1402 тех мест от седьмого июня 2003 года.

Получается, что экипаж Чкалова не летел над водами Татарского пролива, ведь он отклонился на север выше даже Амурского лимана...

На практике, в простонародье, к Татарскому проливу зачастую относят всю акваторию, отделяющую материк от острова, то есть и пролив Невельского, и Амурский лиман, и даже Сахалинский залив. При таком толковании получается, что одни и те же территориальные воды именуют тремя географическими названиями. Так, юго-восточную часть Охотского моря именуют собственно Охотским морем, Сахалинским заливом и северной частью Татарского пролива. Этой терминологией и пользовались летчики, описывая свой полет.

Из всего этого следует выделить более важное: чтобы попасть в устье Амура, АНТ-25 должен был строго следовать обозначенным штурманом курсом по пятьдесят третьей параллели и при подходе к матерiku появиться со стороны Сахалина над спокойным Амурским лиманом. Залив, по сути, закрыт береговыми линиями от морской стихии. Фактически он появился намного севернее — над Сахалинским заливом бушующего Охотского моря. Это и стало одной из основных, если не главной, причин попадания самолета в зону активных неблагоприятных погодных условий и возникновения аварийной ситуации на борту.

Итак, на рыбацкой лодке мы держим курс в Сахалинский залив.

Когда справа на востоке показались в дымчатом мареве очертания побережья Сахалина (мыса Тамлаво), продолжили путь на север и вышли на точку предполагаемого маршрута АНТ-25 в 1936 году. Погода стояла на удивление ясная, солнечная. Мы остановились и развернули лодку по направлению полета. Отметим визуальные ориентиры: со стороны кормы лодки — очертания Сахалина, откуда экипаж Чкалова вел самолет, четко впереди — юго-восточная оконечность острова Лангр, где в 1936 году располагались рыбозавод и погранпост. Немного правее, за островом в сторону залива Счастья, синеватый мыс Меньшикова с выделяющимся над ним остроконечным холмом.

*Справка. Мыс Меньшикова представляет собой отвесную скалистую стену. Его поверхность поросла лесом. Холм имеет высоту сто восемнадцать*

*метров. На юго-восточном склоне холма раньше находился световой маяк. В настоящее время он заменен на радиомаяк.*

Мы вышли на историческое, а вместе с тем и магическое место. Вот оно, простирается передо мною как на ладони, во всей неповторимой красе. Прошедшие после свершения перелета годы не тронули его. И Сахалин, и остров Лангр, и материковый мыс Меньшикова омываются водами Охотского моря там, где они всегда находились. Отливают на фоне моря серо-желтым и кобальтовым цветами. Все так же бесконечно катятся между ними темные волны, наполненные какой-то затаенной роковой силой, вызывающей в душе непонятное чувство настороженности. Все так же над волнами кружат и перекликаются, словно разговаривают на своем, загадочном языке чайки.

Я называю это место историческим потому, что сейчас это глухой безлюдный район моря, а в тридцатые годы на нем сходились лучи многочисленных пароходных путей, по которым непрерывным потоком везли не только грузы, но и тысячи заключенных в различные точки Камчатки и Колымы. А также потому, что именно здесь судьба подстерегла экипаж Чкалова. Здесь он оказался на распутье, в лабиринте неотвратимой судьбы. Не смог принять, не угадал правильное решение, куда нужно лететь (налево, направо, прямо...), а потому потерял свою «нить Ариадны». Вот как это произошло.

Когда находишься в лодке на точке прямой подлета АНТ-25 к побережью острова и материка, прекрасно видно, что:

во-первых, если бы экипаж АНТ-25, находясь над этой точкой, знал, где он летит, то есть знал местонахождение самолета и по-прежнему, как рекомендовал Сталин, сам планировал над Камчаткой, стремился попасть в устье Амура, то ему нужно было взять курс на юг, то есть сто восемьдесят градусов. Это позволило бы ему обойти мыс Меньшикова не справа, как произошло на самом деле, а слева. Через десять-пятнадцать минут полета над мелководьем Амурского лимана и его низменным берегом самолет вошел бы в желаемое устье реки;

во-вторых, если бы экипаж знал свое местонахождение, то есть владел пространственной обстановкой, то, увернувшись от холма мыса Меньшикова вправо, он бы не стал менять курс и набирать кругами высоту до обледенения машины. Дело в том, что расстояние от мыса Меньшикова до Николаевска-на-Амуре не более пятидесяти километров. На этом пути по прямой линии, да и по любой кривой, нет сколь-либо заметных возвышенностей. Продолжи экипаж полет над материком даже на сверхмалой высоте, и через восемнадцать-двадцать минут он увидел бы город — Николаевск-на-Амуре. Мог бы расслабиться, спокойно продолжить полет в Хабаровск, используя остаток светового дня.

Однако ни первым, ни вторым единственно надежными вариантами полета экипаж не воспользовался. Вернее всего, потому, что он их не предполагал, не видел и в этом месте не искал. Героически, но слепо боролся с проявлениями местной природной стихии.

Почему все так произошло, мы можем только догадываться, смешивая в одну кучу человеческий фактор, несовершенство установленных на самолете навигационных приборов, плохую подготовку полета АНТ-25 конкретно в районе Охотского моря и острова Сахалин, необъяснимое исчезновение радиосвязи самолета с землей и так далее, и тому подобное. Погодные условия в этом перечне тоже присутствуют, но не на первом месте, как принято считать. Ведь расчетный маршрут полета укрывал самолет от шторма над Сахалином и в Амурском лимане...

Не надо забывать и о том, что речь идет о дальнем перелете, в котором летчики должны были владеть искусством слепых полетов, как «Отче наш». На любых высотах и в любую погоду. АНТ-25 позволял это делать. Вот что по этому поводу говорил В. Решетников, генерал-полковник авиации, Герой Советского Союза, командующий дальней авиацией СССР: «Полетом по приборам, то есть слепым полетом, не владел даже В. П. Чкалов».

В. Решетников дает жесткую оценку мастерства Чкалова, но небезосновательную. Действительную историю полета АНТ-25 на Дальний Восток он наверняка знал в мельчайших деталях.

Анализируя причины ошибок и промахов экипажа на подлете к материку, надо признать, что и погода была не настолько мерзкой и отвратительной, как описана в мемуарах.

Какими бы неприятными ни были высказанные мною предположения, выводы и заключения, по своей сути они являются неоспоримыми фактами, над которыми время не властно. Как говорится, театр действий остается неизменным. Документы налицо. Поэтому, если кто-то, когда-то будет не согласен с ними, он сам сможет легко их проверить, побывав на месте бывших событий. При этом станет понятно и то, что АНТ-25 не мог заходить на посадку на острове Удд, предварительно обследовав остров Кевос (остров Белякова), как вспоминал в 1986 году Байдуков. Остров Кевос не принадлежит к островам залива Счастья. Находится в Амурском лимане, почти прижавшись к мысу Меньшикова слева по ходу будущего полета АНТ-25. Чтобы зайти в воздушное пространство над этим островом со стороны залива Счастья, самолету нужно было развернуться на сто восемьдесят градусов и облететь стовосемнадцатиметровый мыс по периметру. Как это было возможно сделать, а главное — ЗАЧЕМ? И в 1936-м, и тем более — в 1986 году второй пилот экипажа должен был знать, что Кевос — это высокий скалистый останец материковой породы. Его размеры исчисляются десятками метров. Вернее всего, когда-то он составлял одно целое с материковым мысом Меньшикова.

\*\*\*

Я не оговорился, сказав, что если бы после отклонения от мыса Меньшикова экипаж продолжил полет над материком по прямой, то буквально через несколько минут увидел бы Николаевск-на-Амуре. Доподлинно известно, что туман и тучи над заливом Счастья, и тем более над материком, в тот день шли с разрывами и не у земли, то есть оставляли некоторую видимость по горизонту. Об этом писали иногда сами летчики, рассказывалось в публикациях по горячим следам в хабаровских газетах. В частности, в краевой газете «Тихоокеанская звезда» говорится, что начальник погранпоста на острове Лангр (мой отец) визуально наблюдал самолет в течение четырех минут, пока АНТ-25 не скрылся в заливе. Что это значит?

Если взять путевую скорость самолета не сто восемьдесят пять и даже не сто пятьдесят, а лишь сто двадцать километров в час, то получается, что он был виден с земли на расстоянии четырех километров на приближение и еще четырех километров — на удаление...

Так почему пилоты не заметили, что пересекают остров Лангр, да еще над корпусом и сооружениями рыбозавода, постройками погранпоста и жилыми домами? Непонятно. Вполне возможно, в эти минуты внимание экипажа было сосредоточено на чем-то другом. Не исключено, что он испытывал предельное нервное напряжение, находился в стрессовом состоянии, связанном с потерей ориентировки и все усугубляющейся ситуацией. (Примечательно, что о пересечении в полете острова Лангр, да и вообще об этом острове, гораздо более пригодном для посадки самолета, нежели остров Удд, позднее пилоты не вспоминали.)

За штурвалом находился Чкалов. Что бы о нем сейчас ни говорили, он был выдающимся человеком. Обладал твердым, независимым характером и мужеством. В минуты опасности он наверняка испытывал непростые и двойственные чувства. С одной стороны, он — командир экипажа и не может рисковать жизнью подчиненных. С другой стороны, он — тоже командир экипажа, и от его решений и действий зависит судьба выполнения правительственного задания и личного заверения Сталину — совершить рекордный полет. Можно предположить, что о своей личной безопасности

он беспокоился меньше всего. Выполнение задания партии и правительства стояло у него на первом месте. Поэтому он никогда, ни при каких, самых сложных, критических обстоятельствах, не получив из Москвы приказ, не принял бы единоличное решение прекратить полет. Пошел бы на риск до конца, каким бы трагическим тот конец ни был.

Чкалов осознает, что решается его судьба — пилота и человека. На кону жизни трех человек, а выбора нет. И надежды на случайное везение тоже нет. Самое главное, молчит радиостанция. Как ни «крутят» ее второй пилот и штурман, молчат Петропавловск, Хабаровск, Николаевск-на-Амуре, молчат заранее выставленные на маршруте полета радиостанции-маяки. Следовательно, нельзя воспользоваться радиокompасом, чтобы определить местонахождение машины и необходимое направление полета. Магнитный компас постоянно дает большие отклонения и тоже непригоден для ориентировки. Остается уповать только на Господа Бога...

Из воспоминаний пилотов:

«Чкалов убавил газ и пошел на снижение. Было девять часов двадцать пять минут. Все же Байдуков успел передать радиограмму: «Туман до земли. Беда. Дайте немедленно Хабаровскую широкопередатную. Срочно запускайте десятикиловаттную. Обледеневаем в тумане. Давайте наш позывной непрерывно словами. Байдуков».

Напряжение достигло предела. Дождь, туман, лед... Мы еще делаем попытки связаться по радио с Николаевском. Безрезультатно.

Безрезультатны и попытки вызвать другие радиостанции. С борта самолета непрерывно идут радиограммы, похожие на сигналы SOS (Спасите наши души!).

## *Глава восьмая*

### **СПАСИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ**

На самолете стояла специально разработанная приемопередающая радиостанция. С ее помощью можно было держать связь на большой дальности. Исходя из технических параметров станции, главными пунктами связи при перелете были Москва и Хабаровск. Две другие станции — на острове Диксон и в Якутии — должны были дублировать передачи. Кроме того, как я уже говорил, весь маршрут перелета был разбит на участки, за обеспечение пролета над которыми были назначены ответственные. Так, командующему Северной флотилией, флагману флота 1-го ранга Душенову было поручено оказать помощь перелету в районе Баренцева моря. Начальник Главного управления Северного морского пути Шмидт должен был обеспечить помощь от Земли Франца-Иосифа до Колымы. На маршала Блюхера возлагалась задача обеспечения аэродромами аварийной посадки, связью и метеопрогнозами с момента появления самолета над бухтой Тикси и далее по маршруту до завершения полета. Командующему Тихоокеанским флотом необходимо было следить за полетом в районе Охотского моря. Главному Управлению пограничных войск НКВД предписывалось обеспечить необходимую помощь при перелете государственной границы, то есть в районе Камчатка — Сахалин.

Чтобы упростить связь и сделать ее более надежной и недоступной для постороннего уха, все радиограммы радиобмена должны были идти в эфир только зашифрованными. Например, цифра «38» означала «Все в порядке».

О том, почему в решающий момент перелета была потеряна связь самолета с землей, можно только догадываться. Никаких, даже косвенных архивных данных на этот счет нет. Приходится опять выстраивать версии. На мой взгляд, вполне возможна такая: нельзя допустить мысль о том, что радиостанция на самолете была в порядке, а все станции на земле одновременно вышли из строя. Так в жизни не бывает.

Подтверждением этому является рассказ по горячим следам полета маршала В. Блюхера:

«Над всей территорией края, начиная от бухты Тикси и других крайних северных пунктов, на побережье Северного Ледовитого океана были приведены в боевую готовность все радиостанции, как гражданские, так и военные. Еще до вылета из Москвы самолета АНТ-25 была проверена бесперебойность всей системы связи. Все станции были готовы к приему радиogramм с борта самолета».

Значит, какие-то неполадки с радиосвязью случились на борту. Но какие? Могут также предположить следующее. Перед взлетом самолета с острова Удд экипаж сдал местному армейскому гарнизону для облегчения машины лишние вещи и запчасти. В их числе несколько коробок с запасными радиолампами для радиостанции. Они значатся в реестре передаточного акта. Так не здесь ли кроется причина?

Тридцатые годы прошлого столетия — это период лишь начала развития дальней радиосвязи в нашей стране. Приемно-передающие устройства конструируются как ламповые.

Срок службы, то есть срок гарантированной работы ламп, измеряется часами. Вполне возможно, что у радиопередатчика на самолете отказала (как тогда говорили «села») одна из ламп. В таком случае на вид станция остается в рабочем состоянии, но ее радиус приема сигналов резко сокращается, а то прием и вовсе пропадает. Завершающее развитие событий полета подтверждает мои предположения.

Второй пилот Байдуков не отходит от радиостанции. В надежде, что хоть кто-то его услышит, он переходит на передачу тревожных сообщений открытым текстом. Который раз просит запустить самую мощную в округе Хабаровскую десятикиловаттную радиостанцию. Ее можно было бы использовать как станцию наземного привода и определить свое местонахождение. Но сигналы с самолета исчезают в пустоте. Ответа нет. Экипаж считает свою гибель уже неминуемой, мысленно отсчитывает последние отведенные секунды жизни. И именно в этот трагический момент Байдуков начинает ловить в эфире слабые сигналы, складывающиеся в отдельные слова: «Приказываю прекратить полет... Сеть при первой возможности... Орджоникидзе».

«Сеть. Но куда?.. — вспоминает А. Беляков. — Наконец мы снова оказываемся над бушующим морем на высоте двадцать-тридцать метров и еще раз пытаемся пробиться к берегу».

При второй попытке обнаружили низменные острова. Над одним из них пролетали уже несколько раз. Остров представлял собой узкую косу, а может быть и отмель, на которой еле виднелись какие-то постройки».

Обращают на себя внимание слова штурмана: «пролетали уже несколько раз».

«Все возможности пробиться на материк были исчерпаны. Дальнейшие розыски устья реки Амур в темноте могли закончиться ударом самолета о береговые возвышенности. Решили садиться».

Самолет облетел незнакомый остров и пошел на снижение...»

Приведенные откровения штурмана Белякова в который раз неопровержимо свидетельствуют о том, что экипаж заблудился и искал выход к устью Амура там, где его можно было искать сколько угодно, но никогда не найти, потому что выход к Амуру лежал в совершенно другом месте.

Итак, слабые, еле слышные сигналы неизвестного передатчика открытым текстом: «Приказываю прекратить полет...» оказались спасительными. Но откуда они исходили? Как вообще появились в эфире? Ведь с самолетом не было радиосвязи уже около десяти часов и никто не знал, где он и что с ним?

Архивных документов, в которых бы конкретно указывалось, кому принадлежал этот таинственный радиопередатчик, найти не удалось. Завершение полета проходило в пограничной зоне, контролируемой органами государственной безопасности. Све-



дения о дислокации ведомственных радиостанций считались секретными. Поэтому все местные материалы, связанные с обеспечением посадки самолета, были если не уничтожены, то строго засекречены.

Пролить свет на события могли бы записи бортового журнала самолета, но его местонахождение — одна из загадок двадцатого века. В копии журнала, хранящейся в музее В. П. Чкалова на его родине, записи обрываются данными о нахождении самолета над Камчаткой. Копия в целом до неприличия пуста.

В этих условиях я склоняюсь к достоверности воспоминаний моей мамы. Как я уже говорил, она являлась свидетелем событий и рассказывала, что спасительная телеграмма экипажу АНТ-25 с требованием прекратить полет была послана, а затем еще несколько раз продублирована радиостанцией морского пограничного поста на острове Лангр, за ключом которой находился отец.

Николаевский межрайонный узел электрической связи подготовил к своему столетнему юбилею историческую справку. В ней, в частности, говорится: «В экстремальные периоды на помощь Николаевской государственной радиостанции спешили ведомственные — военных моряков. ... Так было во времена кулацкого мятежа в Чумикане в 1927 году, во время спасения челюскинцев в 1934 году, во время посадки чкаловского экипажа на самолете АНТ-25 на неизвестном тогда острове Удд в 1936 году».

После приземления АНТ-25 в Хабаровске, по пути возвращения в Москву, командующий ОКДВА маршал Советского Союза Блюхер рассказал корреспондентам центральной, краевой и армейской печати о подробностях организации помощи перелету в пределах Дальневосточного края. Корреспондент газеты Особой Краснознаменной Дальневосточной армии «Тревога» Л. Лазовский опубликовал отчет об этой встрече в форме репортажа из кабинета маршала. Вот выдержки из опубликованного в газете материала: «В 19.00 затихает работа в штабе армии, кончается рабочий день. Маршал Советского Союза товарищ Блюхер ежеминутно вызывает к себе дежурного и требует личного доклада о ходе полета АНТ-25. Получена метеосводка, сообщающая о неблагоприятной для полета погоде в районе острова Сахалин и Николаевска-на-Амуре. Сводка говорит о сплошном тумане и похолодании. Зная прекрасно районы полета АНТ-25, маршал лично связался с Чкаловым (самолет находился на трассе полета в сторону Камчатки) и посоветовал: «В связи с ухудшением погоды целесообразно взять курс на северную оконечность Сахалина, далее по Амуру на Хабаровск. Окончательное решение по вашему усмотрению».

В штаб приходили сводки. Они сигнализировали, что погода все ухудшается и ухудшается. Маршал решил не уезжать домой. Он лично начал руководить полетом. Это руководство он развил вплоть до утра следующего дня.

Ночь была проведена в переговорной комнате дежурного. Маршал непосредственно связался с Москвой, с гарнизонами и частями погранохраны, сам лично давал указания. Он организовал разведку за всеми островами, выслал два звена самолетов, катера. ... И вот все это заработало, вплоть до конной и пешей разведки.

Когда перестали поступать сообщения с самолета, Москва запрашивает, Москва просит организовать наблюдение, разведку, выслать катера, самолеты. Маршал отвечает по прямому поводу: «Это уже сделано!», «Это предусмотрено и сделано вчера», «Мною эти меры уже приняты».

На рассвете воентехник Дубко сообщил маршалу: «Получено сообщение от пограничников с острова Лангр. Самолет благополучно произвел посадку».

Выслав помощь на место посадки самолета, предупредив героев: «Не имею права задерживать, но рекомендую не рисковать», маршал Советского Союза вышел из переговорной комнаты.

Было уже утро, были неоконченные, неотложные дела. Товарищ Блюхер пошел к себе в кабинет и начал новый рабочий день».

Этот репортаж был напечатан через десять дней после того, как АНТ-25 произвел посадку. Видимо, поэтому он имеет обзорный характер. Вместе с тем из него наглядно видно, что маршал стремился подстраховать безопасность полета и сохранность экипажа, не владея конкретной событийной ситуацией. Продолжал беспокоиться и принимал меры по поиску пропавшего самолета даже тогда, когда летчики уже давно спали на острове Удд, а Москва еще с вечера знала об их благополучном приземлении и местонахождении. Если корреспондент ничего не напутал в изложении действий маршала по времени, то Блюхер, мягко говоря, оказался в курьезной ситуации. И все потому, что посадку самолета обеспечивали пограничники, державшие ведомственную связь только с командованием погранокруга и Москвой. Блюхеру они не были подчинены напрямую, поэтому оперативных докладов ему не отправляли.

*Окончание в следующем номере.*

