

ПОДЛИННЫЕ СОБЫТИЯ НА ЗЕМЛЕ

Весьма интересно было восстановить подлинные события, происходившие на земле в районе Николаевска-на-Амуре и в заливе Счастья, когда гибель казалась экипажу неминуемой. Вот что мне удалось выяснить документально.

Подготовка и организация перелета возлагались на заместителя наркома тяжелой промышленности, начальника Главного управления авиационной промышленности страны М. М. Кагановича. За успешное осуществление перелета, а также за серьезные заслуги по организации авиационной промышленности Постановлением ЦИК Союза ССР от тринадцатого августа 1936 года Каганович был награжден орденом Ленина.

В тот же день ЦИК принял еще одно постановление — «О награждении участников подготовки и организации беспосадочного перелета самолета АНТ-25 Москва — Николаевск-на-Амуре». Этим постановлением восемь человек награждены орденом Красной Звезды, девять — орденом Трудового Красного Знамени и двадцать семь человек — орденом «Знак Почета». В числе награжденных орденом «Знак Почета» в Указе значатся: конструктор А. Н. Туполев; конструктор, руководивший проектированием самолета АНТ-25, П. О. Сухой; конструктор мотора АМ-34 А. А. Микулин. Значатся там также комбриг А. А. Кошелев и капитан госбезопасности в Николаевске-на-Амуре Л. Ф. Липовский. Эти две фамилии никогда и нигде не упоминались и больше не упоминаются в связи с полетом АНТ-25.

Я решил узнать, кто такие Кошелев и Липовский, каким образом они связаны с событием исторической важности? В чем их заслуги, приравненные правительством по значимости к заслугам ведущих конструкторов страны, работавших над созданием самолета с 1931 года, то есть на протяжении пяти лет? Обнаружилось, что о них нет ни единого слова даже в многократно переизданных, исправленных и дополненных воспоминаниях Байдудова и Белякова. Будто с Кошелевым и Липовским пилоты никогда не встречались и знать их не знали. Однако историческая память сохранилась и о команданте Нижне-Амурского укрепрайона, комбриге А. А. Кошелеве, и о начальнике Управления госбезопасности Нижне-Амурского областного управления НКВД, начальнике 65-го морского пограничного отряда капитане госбезопасности Л. Ф. Липовском.

Справка. Постановлением ЦИК и СНК от 7 октября 1935 года «О специальных званиях начальствующего состава Главного Управления Государственной Безопасности НКВД Союза ССР» для начальствующего состава ГУБ НКВД СССР были установлены специальные звания, которые отличались от званий в РККА. Так, звание «старший сержант Государственной Безопасности» соответствовало званию «лейтенант» в РККА. Капитан Государственной Безопасности — это полковник в РККА.

Местная пресса в тридцатые годы менее оперативно опекалась цензорами тогдашнего Главлита — Главного Управления по охране государственных тайн в печати. Инструкции и предписания Обллитам и другим подразделениям грозного ведомства на местах доходили с некоторой задержкой по времени. Оперативная информация о местных важных событиях успевала просачиваться в печать в первоизданном виде. В краевых, областных и районных газетах информационные сообщения, репортажи и интервью публиковались более полными, откровенными и правдивыми. Вот и в нашем случае обратимся к местной прессе.

Семнадцатого августа 1936 года газета «Красный маяк» (орган Нижне-Амурского обкома ВКП (б), облисполкома и оргбюро Далькрайсовпрофа) публикует поздравление «Капитану Государственной Безопасности тов. Л. Ф. Липовскому, комбригу А. А. Кошелеву» следующего содержания:

«Обком и облисполком приветствуют и поздравляют вас с высокой наградой правительства — орденом «Знак Почета» за проявленную вами инициативу и самоотверженную работу по оказанию содействия славным героям — экипажу АНТ-25 в их беспримерном перелете по сталинскому маршруту. Областной комитет партии и облисполком уверены, что эта высокая награда еще более укрепит и возвысит вашу любовь и преданность делу партии Ленина — Сталина, вдохновит вас на новые подвиги во славу великой Родины, ее несокрушимой мощи на вверенных вам боевых участках ее дальневосточных рубежей. Обком ВКП (б), Мякинен, облисполком, Толпыго».

Из этого пафосного поздравления сложно понять, в чем конкретно заключались инициатива, забота и содействие Липовского и Кошелева экипажу АНТ-25 в осуществлении перелета.

Следующие сведения о Л. Липовском и его рассказ о моем отце, Быкове Ф. Г., нахожу в краевой газете «Тихоокеанская звезда» (№175 (3350), первого августа 1936 года). Здесь опубликована беседа с капитаном госбезопасности Липовским под рубрикой «Первые встречи» и заголовком — «Мне выпало большое счастье». Липовский рассказывает:

«Мне выпало большое счастье одним из первых познакомиться с героями, первым поздравить их с великой наградой. Дело было так. Двадцать второго июля в 8 часов 30 минут вечера я получил сообщение начальника поста на острове Лангр Быкова: в 19 часов 45 минут над островом был виден самолет. Он летел на высоте пятидесяти метров в течение четырех минут, а затем скрылся по направлению залива Счастья.

Я тут же дал указание Быкову организовать людей, плавучие средства для розысков. На исходе третьего часа они обнаружили на острове Удд самолет героев».

О сообщении начальника погранпоста Быкова Липовский немедленно доложил в Москву. На этот момент экипаж самолета уже более полусуток не выходил на связь, и судьба его оставалась никому не известной. По направлению полета над островом Лангр было ясно, что самолет сбился с нужного курса и в условиях ограниченной видимости может разбиться о прибрежные возвышенности. Тогда и было принято решение срочно радировать на борт телеграмму за подписью Орджо-

никидзе — прекратить полет. Единственная ближайшая к самолету действующая радиостанция, сигналы которой с большей вероятностью мог принять экипаж терпящего бедствие самолета, находилась у пограничников на острове Лангр.

Справка. В 1936 году пограничные войска, а также Главное Управление Госбезопасности страны входили в состав НКВД. Пограничный военный округ НКВД Дальневосточного края обслуживал отдельный радиобатальон связи.

Подразделения радиобатальона связи на местах подчинялись только начальникам областных управлений НКВД, Госбезопасности и погранотрядов. К армейским подразделениям они отношения не имели и не были им подчинены. Работали своими секретными шифрами.

Именно этим может объясняться тот факт, что, получив сообщение от начальника погранпоста Ф. Быкова, начальник погранотряда Л. Липовский доложил о появлении самолета над островом Лангр в Москву и в дальнейшем лично держал связь с заместителем С. Орджоникидзе — М. М. Кагановичем. Документы свидетельствуют, что с момента получения сообщения о появлении самолета над островом весь дальнейший ход событий перелета находился под контролем Главного управления госбезопасности НКВД.

Это обстоятельство не могло не сказаться на том, как местная пресса, особенно многотиражные армейские газеты, освещала ход событий. Изучая подшивки пожелтевших от времени газет, я обратил внимание на то, что некоторые из них начали активно публиковать тематические корреспонденции только после вылета АНТ- 25 с острова Удд, то есть спустя десять дней после его приземления.

Отсутствие живой, открытой и подробной информации об обстоятельствах посадки самолета и загадочно длительного пребывания его экипажа на острове порой порождало у армейских корреспондентов всплески буйной, анекдотичной фантазии. Ведь не всем газетам разрешили направить на остров своих сотрудников, а свежие материалы иметь хотелось всем. Еще более хотелось показать причастность своего рода войск к перелету. Охрана органами госбезопасности сведений о действиях пограничников только способствовала разжиганию журналистских страстей. Но, коль есть информационная пустота, ее нужно чем-то заполнить. Как выражаются в подобных случаях сами журналисты — нужно «отлить пулю». Одну из таких журналистских «пуль» почти восьмидесятилетней давности приведу дословно.

Газета «Часовой ОКДВА» публикует корреспонденцию «На острове Удд», в которой говорится:

«...Младший командир Аправушев увидел, как над островом Лангр, едва не задев строения, пролетел самолет. Он направился к побережью. Там самолет, едва не задев крылом сопку, повернул назад. Аправушев понял, что это тот самый самолет и он ищет место для посадки. Аправушев бросился к телефонному аппарату, схватил трубку: «Алло, алло», — закричал он... В гарнизоне услышали его голос...»

Нет необходимости комментировать данную выдумку, напомним лишь, что ни в 1936 году, ни позже с островами залива Счастья не было телефонной связи, да и воины ОКДВА в погранзоне не водились. Если допустить, что это не неудачная журналистская байка, то однозначно — материал, подготовленный газете особистами и секретчиками.

Наиболее полно и солидно отражали ход событий на островах залива Счастья краевая газета «Тихоокеанская звезда», областная газета «Красный маяк», армей-

ская газета «Тревога», ряд других изданий, сотрудники которых безвыездно находились на острове Удд на протяжении всего времени пребывания там экипажа АНТ-25.

В. Чкалов благополучно посадил самолет на песчаный остров. Экипажу нужно было определяться, где он приземлился, то есть куда судьба-злодейка занесла его, и радировать («Всем, всем, всем, кто нас слышит»), что на борту все живы и невредимы. Этот момент А. Беляков описывает подробно: «Вместе с Байдуковым мы составляем текст радиограммы. Так как название острова продолжает оставаться неясным, отыскиваем на карте широту и долготу места посадки. Прибежавшие к самолету местные жители называют остров — Удд. На карте, которой пользовался экипаж, такого острова нет. Среди островов, отделяющих от Охотского моря залив Счастья, значится остров Ур.

Превозмогая усталость, стараюсь четко воспроизвести ключом знаки Морзе и передаю радиограмму: «Сидим на острове Удд. Экипаж в порядке, нужна техническая помощь для взлета...»

Идем на огонек и попадаем в квартиру начальника лова».

Телеграмма Байдукова, как и предыдущие, посланные с борта самолета после Камчатки, не была принята ни одной из действовавших на Дальнем Востоке радиостанций. Это загадочное обстоятельство подтверждается тем, что о телеграмме, в которой сообщалось о завершении полета, не узнал даже маршал Блюхер. Всю ночь он находился в штабе армии, пытаюсь выяснить судьбу затерявшегося на бескрайних дальневосточных просторах АНТ-25.

Согласно существовавшим во все времена правилам и инструкциям, пограничники были обязаны проводить агентурно-оперативную работу среди населения, проживающего на приграничной территории. Иметь среди гражданских жителей добровольных помощников-осведомителей. Остров Удд входил в охраняемую зону погранпоста, расположенного на острове Лангр. Поэтому, как только АНТ-25 (а для местных жителей — неизвестный, возможно и вражеский, самолет) коснулся колесами земли, два рыбака бросились бежать к берегу. Они вскочили в лодку и начали отчаянно грести веслами, направляясь в пролив между островами Удд и Лангр. Рыбаки не задумывались над тем, что выходить в море на веслах в штормовую погоду при высокой волне — это смертельный риск. Для них инструкции пограничников были превыше всего.

Рыбаки благополучно пересекли пролив, вытащили и закрепили лодку на берегу, после чего побежали по песчаной полосе вдоль берега на погранпост. Бежать нужно было более пятнадцати километров.

Запыхавшихся и еле стоящих на ногах от усталости рыбаков часовой привел к моему отцу. Отец знал рыбаков, и они сбивчиво рассказали о приземлившемся на острове Удд подозрительном самолете. Отец тут же доложил в штаб погранотряда полученные сведения о благополучной посадке АНТ-25. Через несколько минут на него вышел по связи начальник погранотряда Л. Липовский. Уточнил данные о посадке самолета и дал задание:

«Начальнику погранпоста надлежит до рассвета прибыть на место посадки АНТ-25, организовать круглосуточную охрану самолета. Оценить обстановку — если требуется помощь летчикам, оказать ее. О выполнении задания сообщить лично командиру погранотряда».

Без промедления Л. Липовский связался с Москвой и сообщил М. Кагановичу радостную весть: самолет находится на острове Удд в Охотском море, летчики живы и невредимы. В Москве, в штабе перелета, царило многочасовое томительное ожидание. Уже мало кто верил в счастливый исход перелета, предполагали худшее. Поэтому после сообщения Липовского все радостно вздохнули. Ура! Победа! Да здравствует победа! Да здравствует Сталин!

В своих мемуарах летчики вспоминали, что утро двадцать третьего июля на острове Удд было пасмурное, но туман рассеялся, приподнялся. В отдельных изданиях их воспоминаний можно прочитать: «Этим затишьем не замедлили воспользоваться пограничники с соседнего острова Лангр».

И действительно, еще затемно, взяв с собой несколько вооруженных карабинами краснофлотцев-пограничников, отец отправился на боте на остров Удд. Перед отплытием заглянул на рыбозавод, загрузил гостинцы летчикам. Забрал на бот своих отдохнувших добровольных помощников — рыбаков, которые доставили весть о приземлении самолета на острове, куда он теперь направлялся. Отец знал, где могли остановиться на ночлег летчики, поэтому, пристав к берегу в небольшой островной бухте, напрямиком прошел к дому начальника рыболовецкой артели. Тихонько, чтобы не разбудить отдыхающих, постучал в окно, вызывая хозяина на крыльцо. Вышла хозяйка — Фетинья Андреевна. Она уже давно встала и хлопотала на кухне. Готовила гостям завтрак. Отцу, как хорошему знакомому, без лишних вопросов начала рассказывать о событиях вчерашнего вечера и прошедшей ночи.

Их разговор, хоть и негромкий, привлек внимание летчиков. Они тоже проснулись рано. Не спалось после пережитого. Обсуждали свое положение.

— Кого там нелегкая принесла? Не дадут спокойной ворчал Чкалов.

Г. Байдуков вспоминает, как утром у Чкалова было плохое настроение. Видимо, всю ночь его мучили мысли о том, что он не сдержал своих заверений членам правительства и лично Сталину. Не долетел даже до Хабаровска. Рекорда нет. Рапортовать не о чем. Задание партии и правительства провалено...

— Получается, мы хвастунишки, болтуны, а точнее — трепачи, — сокрушался он, лежа в постели.

— Ягор, ты уже оделся, выйди, посмотри, кто там прибыл? — обратился Чкалов к Байдукову.

Байдуков появился на крыльце. Отец представился. Сказал, что ему поручено организовать охрану самолета и провести экипаж, узнать, не нужна ли помощь. Если помощь нужна — он доложит начальству в Николаевск-на-Амуре. Разговорились. Как водится, когда встречаются два незнакомых человека, обязательно интересуются — откуда родом? Откуда призван?

Находясь на краю земли, на крошечном острове в Охотском море, Байдуков не мог не задать отцу подобные вопросы. Узнав, что его призвали из Новосибирской области, оживился:

— А из какого района? — продолжил он интересоваться.

— Из Татарского, — последовал ответ.

Байдуков даже опешил.

— Ну жизнь! Ну дела! — развел он руками. — Это надо же, действительно Земля круглая и маленькая, ведь я сам родом из Татарского района. Никогда бы не подумал, что попаду в такую глухомань и встречу земляка.

Да у вас тут, поди, кроме гиялков, все земляки — сибиряки? — перешел на шутки Байдуков.

— Да нет, не только «татары», изредка встречаются призванные и из других мест, — поддержал его шутливый тон отец.

В это время из дома вышел Чкалов.

— Командир, — возбужденно обратился к нему Байдуков, — посмотри вот на этого молодого человека — начальник погранпоста с соседнего острова. К тому же мой земляк. Доставил бойцов охранять самолет и прихватил для нас гостинцы. Говорит, что среди деликатесов икра той рыбы, которая еще плавала в заливе, когда мы над ним кружили...

— Ну и что вы тогда тут шуткуете? У хозяйки завтрак стынет. Приглашай, Ягор, своего земляка за стол, там все и обсудим, — предложил Чкалов.

Видимо, гости понравились Фетинье Андреевне, особенно после того, как отец сказал ей, что это за люди. Она хлопотала с настроением и проворно. Расставила на столе все самое лучшее, что у нее было: тарелки, рюмки, вилки. Поставила сковородку с яичницей, выставила гостинцы пограничников: икру, копчености, соленья. Чуть в стороне поставила армейские фляжки, предусмотрительно захваченные с собой отцом.

— Что там? — показал на фляжки Чкалов.

— Только спирт. В наших краях вино не пьют, противопоказано, — ответил отец.

— И правильно делают! — улыбнулся Чкалов. Настроение у него несколько улучшилось.

— Давайте выпьем по рюмке нашего коньяка из НЗ.

Отец предложил выпить за удачное завершение труднейшего героического перелета и его участников. Чокнулись.

Летчики с интересом слушали рассказ отца о том, как он получил радиogramму из отряда о введении повышенной боевой готовности в связи с потерей связи с самолетом. Как самолет появился над островом Лангр и он сообщил об этом в погранотряд. Как настойчиво пытался установить связь с бортом и как рыбаки добирались до него, чтобы сообщить о посадке самолета...

Когда летчики узнали, что телеграмму с требованием прекратить полет отец передавал в эфир несколько раз, Байдуков стал размышлять, что же могло случиться со связью?

— В воздухе не разберешь, почему радиостанция барахлит. То ли антенна выскочила из гнезда, то ли какая-то лампа села, то ли питание на исходе...

— Подожди, Ягор. У нас еще будет время разобраться со связью. Не мы, так другие, из компетентных органов, разберутся. Давай лучше выпьем за славных пограничников, за твоего земляка. Давайте все трое признаемся, если бы не они, лежать бы нам где-нибудь на дне залива. Огромное им спасибо и низкий поклон, — расчувствовался Чкалов.

Отец поблагодарил летчиков за добрые слова и откланялся. Нужно было еще определить режим смены караула у самолета, подобрать помещение, где будут отдыхать свободные от вахты пограничники-краснофлотцы, да и быстрее возвращаться на Лангр. Следовало доложить Липовскому о выполнении его задания и передать просьбу летчиков — на самолете нужно восстановить сломанное при посадке шасси.

Краевая газета «Тихоокеанская звезда» опубликовала под рубрикой «Первые встречи» принятую по телеграфу корреспонденцию «Сторож самолета». Вот несколько выдержек из нее:

«На долю мою — сторожа рыбного промысла Горемыки Ивана Федоровича — в эту ночь выпала большая честь. Мне в конторе промысла дедушка Касимов сказал:

— Возьми, Горемыка, ружье, становись к самолету на охрану.

...Меня сменил старый рабочий, а его сменили уже пограничники. Так закончилась наша вахта».

Летчики пожелали отцу счастливо добраться до погранпоста, попросили не медлить с передачей просьбы о технической помощи, так как не собирались долго задерживаться на острове.

— Ну а мы пока еще попьем чайку, — заключили они.

В те утренние часы летчики были обычными советскими людьми. Они даже не предполагали, что пройдет несколько часов и судьба возвысит их до недостижимых высот. Они станут Героями Советского Союза.

Это была первая, но не последняя встреча отца с пилотами. Из корреспонденций, опубликованных в те дни в различных газетах, выяснилось, что отец принимал самое активное участие в подготовке взлетной полосы. Ему поручали руководить выравниванием площадки, а затем — строительством одного из ее секторов.

...Пройдут годы. Цензура запретит любые упоминания о пограничниках в связи с событиями перелета АНТ-25 на Дальний Восток. Однако пилоты будут молчаливо помнить о начальнике погранпоста острова Лангр.

В 1953 году известный драматург и писатель А. Г. Ржешевский опубликовал пьесу-диологию «Валерий Чкалов». В числе главных действующих лиц первой пьесы — Быков, рыбак острова Удд, и его дочь Катюша.

Не проводя никаких аналогий, я обратил внимание на ряд удивительных совпадений. Моя старшая сестра жила на острове вместе с родителями. Писать о пограничниках нельзя. Поэтому у «рыбака» Быкова из гилляцкой артели по ходу пьесы из-под одежды, «которую носят только те, для которых вот это море — их жизнь», уж очень явно «вырисовывается» тельняшка краснофлотца-пограничника. И в руках, по ходу пьесы, он держит не гарпун на нерпу, а ключ для передачи в эфир «морзянки». Иначе как расценить, например, такие фразы, заложенные автором в уста действующих лиц:

«Быков: Нам страна доверила охранять этот кусок советской земли, и мы обязаны...

Байдуков: Я до сих пор не понимаю, как мы уцелели, как не врезались в сопки или не лежим уже на дне Татарского пролива...

Беляков: Но Москва уже знала об этом циклоне. И в тот момент, когда напряжение достигло предела, самолетом была принята следующая радиограмма: «Приказ. «Прекратить полет...»

Фетинья: Ай да Москва!..

Чем-Мен: Фетинья, ты помнишь, что Быков кричал?!»

Что мог кричать в эфир экипажу, кроме спасительной радиограммы, старший радист, начальник погранпоста Ф. Г. Быков?

Вот что по этому поводу написала мне однажды В. В. Чкалова:

«...Кроме папок с вырезками из газет (центральных) 1936 года, в нашем семейном архиве ничего нет, то есть нет материалов о пограничниках 65-го морского погранотряда. ...Видимо, Ржешевский пользовался газетными материалами, а также рассказами мамы, Байдукова и Белякова, которые жили в нашем доме (Байдуков жил с нами на одной лестничной площадке). Ржешевский часто бывал у нас. К сожалению, его пьесы у нас не сохранилось. Ваши выводы из приведенных цитат вполне справедливы. Ну а в остальном — это вымысел автора. Вполне возможно, что Ржешевский встречал фамилию Вашего отца и решил ввести такой персонаж в пьесу».

Глава десятая

СТАЛИНСКАЯ ЗАБОТА

В то время, когда на острове Удд пограничники выставляли посты охраны АНТ-25 и отец за завтраком разговаривал с летчиками, в Москве только установилась ночь. Помощник Сталина генерал Поскребышев еще и не думал покидать кабинет. Он знал, что утром Сталин первым делом спросит его, как завершился полет АНТ-25. Подробностей у Поскребышева не было. Да и в штабе перелета имелось лишь краткое сообщение начальника Нижне-Амурского управления госбезопасности и морского погранотряда Липовского. Сталина будет интересовать достоверная информация: где сел самолет, почему он там оказался, какое состояние экипажа, готов ли он продолжить полет в Москву? Лучше, если на все возникшие вопросы ответят сами летчики.

Поскребышев вызывает по прямой связи начальника Особого отдела Главного управления госбезопасности НКВД СССР М. И. Гая и поручает ему срочно подготовить справку для доклада Сталину.

Поскребышев был хорошим помощником вождя. Прежде всего потому, что всегда знал или догадывался, чего ждет от него хозяин. На этот раз у Сталина наверняка уже были заготовлены варианты его решений, а значит и варианты содержания сообщений народу в зависимости от исхода полета АНТ-25. На практике таких вариантов должно быть только два. Первый — это триумфальный. Осложнения, погрешности и какие-то шероховатости полета, на которые можно закрыть глаза, не в счет. Второй — провальный, но только в случае трагического исхода полета — гибели экипажа самолета. Уж слишком высока политическая цена этого полета, был уверен Поскребышев.

Поэтому и от Гая помощник Сталина ждал единственного — гарантированно достоверного сообщения о том, что летчики живы и готовы продолжить полет. Все остальное было уже не важно.

Получив задание, Гай тут же связался с Николаевском-на-Амуре и приказал Липовскому немедленно направить на остров Удд самолет-амфибию, доставить летчиков в город, чтобы он мог лично переговорить с ними по прямому проводу.

На остров вылетел командир звена пограничного авиаотряда Шестов. На доклад к аппарату правительственной связи в Николаевск отправился только штурман А. Беляков.

Почему В. Чкалов как командир экипажа не полетел в Николаевск докладывать Москве, а послал Белякова, мы никогда не узнаем. Теперь об этом можем только догадываться. Возможно, командир считал, что прервать полет пришлось по вине штурмана. На доклад вызывает не штаб перелета, не правительственная комиссия, не Каганович и даже не Орджоникидзе, а начальник Особого отдела ГлавУпра госбезопасности НКВД страны. От одного упоминания этого ведомства любого советского человека охватывал страх. Чем закончится доклад о причинах срыва полета, никто не может даже предположить. Беляков — штурман, вот пусть он и объясняется перед органами госбезопасности, как самолет «забрел» не туда, куда нужно. Пусть берет на себя ответственность за срыв полета...

Такой вариант хода мыслей Чкалова вполне возможный, но не единственный. Не исключено, что в то утро все было проще, банальнее. Могло случиться так, что командир ни о чем и не рассуждал. Просто он не смог вылететь на доклад. Например, из-за плохого самочувствия. Ведь после того, как отец покинул остров Удд, экипаж продолжал «чаевничать».

Вполне вероятно еще одна версия. Чкалов переживал из-за того, что рекордного полета не получилось. В силу своего характера сглаживать в разговоре с Москвой ситуацию он не хотел. Поэтому поступил в соответствии со старинным рыцарским девизом: «Делай что должен, и будь что будет!», то есть достойно неси свою персональную судьбу, не привязываясь к конечному результату, осознавая, что ты сам являешься причиной всего и центром происходящего...

Как бы там ни было, отредактированный вариант доклада Белякова лежал на столе Гая. Он был оформлен как специальное сообщение от двадцать третьего июля 1936 года в адрес ЦК ВКП (б). На докладе Гай наложил резолюцию: «тов. Поскребышеву. Согласно переговорам. Лично». Такая резолюция подтверждает предположение о том, что содержание спецсообщения обговаривалось с помощником Сталина еще до его составления. В результате в сообщении лаконично, без намека на какие-либо эмоции, оценки и выводы, изложены сведения, полученные от штурмана АНТ-25. То, что говорил Беляков, выделено прямой речью и разбито на три пункта. Привожу дословно по оригиналу:

«1. Самолет по условиям погоды не мог пробиться в Хабаровск, где мы предполагали сделать ночью посадку... Сели на острове Уддэ (по карте Ур) в заливе Счастья в 50 километрах к северо-востоку от Николаевска-на-Амуре... Экипаж невредим. При посадке у самолета увязла в морском песке правая нога и отлетело колесо правой ноги. Капота и постановки на нос не было.

2. Предполагаем изготовить новую ось правой ноги в мастерских речного порта. Произвести некоторые уравнильные работы на площадке и дня через два-три вылететь с места посадки в пункт по Вашему указанию...

3. Самолет продержался в воздухе 55 часов 25 минут при средней высоте полета 4000 метров. Слепого полета было 10 часов...

Сегодня утром 23 июля на место посадки прибыло несколько самолетов погранотряда и укрепленного района Николаевск-на-Амуре.

Сейчас буду докладывать по прямому проводу товарищу Блюхеру.

Начальник гарнизона обещал все требования по моей работе выполнить быстро».

Скорректировав для краткого изложения необходимые сведения от штурмана, от себя Гай добавил только несколько строк:

«Остальные телеграммы, поступившие из разных мест, не сообщаются как потерявшие свое значение после подробной информации тов. Белякова».

В изложении Гае сообщения Белякова для Поскребышева бросается в глаза ряд моментов.

Первый — основным содержанием специального сообщения действительно стало пояснение причин вынужденной посадки самолета на остров Удд, а также состояние самолета и экипажа после приземления. Об итогах перелета по заданному маршруту в докладной не говорится. Вполне возможно, речь о них у Гая с Беляковым вообще не шла. Если принять как достоверную запись подсчета пройденного самолетом пути в копии бортового журнала, получается, что датирована она только тридцать первым июля 1936 года, то есть спустя неделю после доклада Белякова. Подсчет экипажа в этой записи основывается не на бортовых данных, а на данных, которые были опубликованы правительством в прессе.

Второй — во всех обнародованных правительственных официальных заявлениях и документах говорится, что самолет находился в полете не пятьдесят пять часов двадцать пять минут, как докладывал штурман Москве, а пятьдесят шесть часов двадцать минут, то есть на час дольше. Откуда взялась эта цифра? Выяснить не удалось, но догадаться оказалось нетрудно.

Спустя одиннадцать лет после полета Г. Байдуков при оформлении копии бортового журнала для музея напишет, что полет продолжался пятьдесят пять часов двадцать пять минут. В мемуарах А. Белякова также утверждается, что самолет взлетел в два часа сорок пять минут по Гринвичу, а сел на третьи сутки в 10 часов 10 минут по тому же времени, то есть через пятьдесят пять часов двадцать пять минут.

Третий — как я подчеркивал выше — сообщать народу подробности аварийной ситуации на заключительном отрезке перелета АНТ-25 советской пропаганде было ни к чему. Поэтому Гай придал направленность оценки ситуации на завершающем этапе полета — коль экипаж цел и невредим, «остальные телеграммы, поступившие из разных мест, не сообщаются как потерявшие свое значение...»

Я говорю столь подробно о спецсообщении потому, что на утро двадцать третьего июля у Кремля это был единственный документ, на основании которого он принял все оценочные решения и постановления по перелету. Причем сделал все без промедления, в одночасье.

Какие эмоции проявились у Сталина в ходе ознакомления со спецсообщением Гая, доподлинно неизвестно. Мы знаем лишь о том, что он выбрал триумфальный вариант оценки свершившегося в стране события как небывалого по исторической значимости. Немного словно, со свойственной ему иронией, просто пошутил:

— Чкалов сел не на Удд, а на «отлично»!

Этого выражения было достаточно, чтобы огромная пропагандистская машина начала раскручивать легенду о небывалом техническом, политическом и научном достижении Страны Советов и ее славных героях.

Выражение Сталина «сел на «отлично» стало чуть ли не главной оценкой летного мастерства Чкалова и всего перелета в его прямом смысле. И даже сегодня без упоминания «сел на «отлично» не обходится ни одна публикация о том полете.

В тот же день центральные газеты опубликовали сообщение Главного управления авиационной промышленности Наркомтяжпрома:

«...Экипаж самолета блестяще справился с поставленным заданием. Пробыв в воздухе пятьдесят шесть часов двадцать минут, самолет покрыл расстояние в девять тысяч триста семьдесят четыре километра, из них 8774 километра по заданному маршруту и шестьсот километров на обход циклонов в районе Северной Земли и Охотского моря.

...Самочувствие товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова, несмотря на колоссальное напряжение сил, которого потребовал беспримерный перелет, хорошее. Самолет в порядке».

Возьму на себя ответственность сказать, что ни одна из приведенных в сообщении Наркомтяжпрома цифр ничем не подтверждена.

Что такое полет по прямой? Это полет не по идеально прямой линии, а по кратчайшему расстоянию между двумя точками маршрута, подсчитанному по правилам сферической тригонометрии. Самолет в своем пути может делать сколько угодно поворотов, обходов грозových фронтов, кругов, разворотов при посадке и так далее, но в зачет полета по прямой ему должно пойти только расстояние, рассчитанное между двумя точками. Таковы общепринятые нормы и правила.

Как пишет штурман А. Беляков, весь маршрут полета на Дальний Восток тоже был разделен на этапы. Расстояния на каждом участке были тщательно проверены на картах и рассчитаны как ортодромические, то есть кратчайшие на поверхности Земли.

К сожалению, эти расчеты не понадобились при подведении итогов полета. Ведь расчетное расстояние от Москвы до Николаевска-на-Амуре составило восемь тысяч семьсот шестьдесят два километра. Но и до Николаевска самолет не

долетел минимум шестьдесят километров. Следовательно, по заданному маршруту, по прямой, самолет покрыл расстояние восемь тысяч семьсот два километра и четырехста два километра не дотянул даже до повторения мирового достижения. При таком результате ни о каком объявлении народу о побитии рекорда французов не могло идти и речи.

Справка. Мировой рекорд дальности полета по прямой, установленный французами в 1933 году, продержится еще год и будет побит экипажем М. М. Громова при перелете через Северный полюс в Америку. Он преодолеет 11500 километров, в том числе 10148 километров по прямому маршруту. Экипаж В. Чкалова при перелете в Америку через Северный полюс вновь попадет в сложные метеорологические условия и покажет результат — 8504 километра.

Правительству нужно было как-то выходить из щекотливого положения с обнародованием итогов перелета на Дальний Восток. Оно отбрасывает само понятие — полет по прямой. Добавляет к фактическому результату шестьсот километров, якобы пройденных помимо основного маршрута. И объявляет о преодолении экипажем рекордного расстояния, не поясняя, что это за рекорд. Ведь подобный сборный винегретный километраж не подходит ни под одну классификацию фиксируемых полетов в стране и за рубежом.

К тому же при перелете на Дальний Восток на АНТ-25 не были установлены приборы автономной регистрации пройденного в полете пути. При подведении итогов правительство располагало лишь данными разговора штурмана Белякова с одним из высших руководителей НКВД Гаем. Так откуда взялась цифра «шестьсот километров на обход циклонов»? Несомненно, она установлена произвольно. Вместо нее с подобной (никакой) достоверностью в сообщении могла фигурировать любая трехзначная, а то и четырехзначная цифра и необязательно с точностью до двух нулей. Правда, цифра «шестьсот километров» может пролить свет на то, к чему она привязана, то есть откуда взялись пятьдесят шесть часов двадцать минут полетного времени.

Если бы было объявлено действительное время полета — пятьдесят пять часов двадцать пять минут, то получилось бы, что более двух суток самолет летел с максимально возможной и даже столь длительно невозможной для АНТ-25 скоростью — около ста семидесяти километров в час.

Поэтому, добавив время полета, среднюю скорость самолета сбросили, погасили. Все встало на свои места. И расстояние пройдено рекордное, и скорость в пределах технических возможностей АНТ-25. Картина полета выглядит правдиво и прекрасно. Ну а что касается вопросов по поводу триумфа неудачного полета, так народ уже был обучен никогда и ни по какому поводу не высказывать сомнения, касающиеся жизни страны, следовательно, не задавать никаких вопросов.

Правда, вопросы по поводу итогов полета все же возникли. Только не у рядовых обывателей, а у самих виновников торжества. В книге «Чкалов» известный летчик М. Водопьянов пишет, что когда В. Чкалов прочитал сообщение Наркомтяжпрома, то искренне удивился: «Откуда что взялось???»

Однако спонтанно вырвавшийся вопрос так и повис в воздухе. И Чкалов, и члены его экипажа оказались понятливыми. Без посторонней помощи представили, «откуда что взялось».

В этой связи приходят на память воспоминания одного из ответственных работников газеты «Правда», присутствовавшего в 1936 году на встрече экипажа АНТ-25 в Москве со Сталиным.

В честь героев, завершивших дальний перелет, был устроен митинг. Когда слово предоставили Чкалову, было заметно, что Сталин очень напряжен. Очевидно, беспокоился, как бы летчик не сказал чего-либо лишнего о полете. Лишнего тот не сказал. Не забыл и слова благодарности и заверений Сталину, правительству и народу. Сталин оживился, повеселел...

Но вновь вернемся к основным событиям дня, связанным с пребыванием экипажа на острове Удд. О них рассказывает в краевой прессе начальник погранотряда, капитан госбезопасности Л. Липовский:

«Вечером снова товарищ М. Каганович вызывает меня к проводу и поручает передать летчикам телеграфный текст постановления правительства о присвоении им звания Героев Советского Союза. Прилетев на остров, я застал товарищей Чкалова, Байдукова, Белякова в домике начальника лова за чаепитием.

Едва я произнес первые слова, как товарищи Чкалов, Байдуков, Беляков поднялись со своих мест:

— Сталинская забота! — проникновенно воскликнул т. Чкалов.

— Даже крепкие нервы в такие минуты пошаливают, — негромко сказал Байдуков.

На глазах всех троих блеснули слезы. Они крепко обнялись.

Вслед за тем подъехали заместитель председателя облисполкома и мой помощник Гурешидзе. Мы побеседовали с героями, причем на протяжении всей беседы имя Сталина не сходило с их уст...

Обратно в Николаевск летели вместе с Чкаловым и Байдуковым. Горжусь тем, что герои останавливались в моем доме. Я вообще счастливый на этот счет. Когда Михаил Водопьянов летел на мыс Шмидта, то останавливался у меня...»

Из Николаевска-на-Амуре В. Чкалов отправил в Москву телеграмму:

«Ответ экипажа АНТ-25 на приветствие т. т. Сталина, Молотова, Орджоникидзе, Ворошилова, Жданова:

«Москва, Кремль, тов. Сталину. Дорогой товарищ Сталин! Экипаж самолета АНТ-25 благодарит Вас и правительство за высокую награду. Вылетая из Москвы, мы назвали маршрут Вашим именем «Сталинский маршрут». Экипаж бодр и готов к дальнейшему полету. В Хабаровск прилетим 25 июля. Вылет в Москву сообщим из Хабаровска.

24 июля, гор. Николаевск-на-Амуре. Чкалов».

Подписывая телеграмму в Кремль с обещанием прилететь в Хабаровск на следующий день, то есть 25 июля, Чкалов не догадывался, какой сюрприз ожидает его на острове, где для взлета АНТ-25 готовилась грунтовая полоса.

Глава одиннадцатая **ПРИТЯЖЕНЬЕ ЗЕМЛИ**

После раннего завтрака с начальником погранпоста и затянувшегося за ним чаепития Г. Байдуков решил поохотиться на куличков, в большом количестве кормившихся у побережья залива и у мелких луж, оставляемых морским отливом. Подышать морским воздухом, а заодно осмотреть окрестности, поискать площадку

для взлета. На противоположном от места посадки берегу острова Г. Байдуков запретил довольно ровную и вполне достаточную по протяженности полосу, поросшую травой. Она имела небольшой уклон по направлению к морю, то есть то, что нужно было для разгона тяжелой машины. Осмотрев площадку, Г. Байдуков дальше не пошел, повернул назад. В доме, где остановились летчики, он застал В. Чкалова, оживленно рассказывающего, как проходил полет, незнакомому полному человеку, одетому в кожаный реглан.

— Комбриг Кошелев, — представил Чкалов его Байдукову, — поможет нам взлететь. Выровнять и утрамбовать полосу.

Байдуков рассказал о найденной им неподалеку очень подходящей площадке для взлета. Чкалов предложил сходить и посмотреть.

***Справка.** После войны 1905 года Южный Сахалин был отторгнут Японией у России. Расстояние от устья Амура, где стала проходить государственная граница, до побережья Сахалина составляет лишь несколько десятков километров. Поэтому по приказу Реввоенсовета России № 007 от 07 марта 1933 года в Николаевске-на-Амуре начал создаваться Нижне-Амурский укрепленный район. Он входил в состав ОКДВА под командованием В. Блюхера.*

Задачей укрепрайона являлась защита бассейнов северной части Татарского пролива и Амурского лимана, а также сопредельных территорий от вторжения морских и сухопутных сил противника вглубь Приамурья.

В 1936 году в укрепрайоне продолжалось строительство оборонительных сооружений, шло комплектование и обучение механизированных артиллерийских и пехотных воинских подразделений. Ответственность за сроки создания полноценного боеспособного укрепрайона была возложена на комбрига А. Кошелева.

Армейская и местная пресса регулярно публиковала репортажи с острова Удд с описанием царившей там обстановки. Есть репортажи, героем которых стал комбриг Кошелев. Кроме документальной исторической ценности эти материалы интересны еще и тем, что написаны с места событий, живо и колоритно. В этой главе я буду приводить краткое изложение сохранившихся репортажей, в ряде случаев — выдержки из них, оставляя стиль и дословные выражения авторов — собственных корреспондентов газеты «Тревога». Вот один из них:

«Пять дней, точнее пять суток, комбриг Кошелев непрерывно работал в частях гарнизона: учил командиров, проверял ход боевой учебы, давал указания по строительству.

Домой приехал поздно ночью. Выпил стакан крепкого чаю, принял ванну и через пять минут заснул. Казалось, ничто не могло прервать крепкий сон. Но недолгим был сон комбрига. Раздался продолжительный звонок телефона.

— У телефона ответственный дежурный! Срочное донесение от пограничников с острова Лангр. На острове Удд сел АНТ-25.

— Так.

Минутная пауза. Быстро созревает план. Комбриг принял решение.

— Командиру авиазвена Гневышеву немедленно вылететь на остров Удд, связаться с экипажем, узнать, в чем нужна помощь. Емельянову быть готовым в 6.00 двумя катерами идти на Удд. Ждать меня. Прикажете подать машину.

Разрезая утреннюю гладь Амура, набирая скорость, катер комбрига мчит к месту посадки самолета, навстречу героическому экипажу.

Усталость берет свое, комбриг засыпает. Толчок, вызванный резкой переменной курса, заставляет вздрогнуть и проснуться. Серые бурлящие воды Татарского пролива мешают, но не могут приостановить стремительный бег катера. Нос зарывается и со свистом прорезает волну. Волны с шумом набегают на катер, бьют в лицо, заливают глаза.

По-молодому заблестели у тов. Кошелева глаза при встрече с Чкаловым, Беляковым и Байдуковым.

— Поздравляю, от души поздравляю с победой. Пройти такую трассу! Да, это по силам только нашим советским летчикам!

И Кошелев крепко жмет сильные руки славных летчиков.

— Ну, как у вас? Рассказывайте.

Чкалов ведет к самолету, показывает место посадки, рассказывает, как посадил самолет.

Осмотрели остров, договорились о плане подготовки к взлету...»

В этот же день по распоряжениям Липовского и Кошелева на остров прибыли десятки пограничников и воинов укрепрайона, а также саперы, техники-строители, геодезисты. Начались работы по выравниванию выбранной Байдуковым площадки для перетаскивания и взлета АНТ-25.

Вот что писала армейская газета по этому поводу про пограничников острова Лангр. Корреспондент изложил материал в форме рассказа участников события:

«Вечером нас собрал командир Быков и сообщил, что самолету, севшему на остров Удд, нужна помощь...

— Кто хочет поехать? — спросил он. Все бойцы окружили командира.

— Запишите меня, — просил каждый. Не было ни одного человека, который бы не просил включить его в список. Даже дневальные по казарме обещали несколько месяцев дневальить за того, кто сейчас согласится заменить их.

— Мы пошлем к летчикам, — сказал Быков, — самых передовых ударников, стахановцев боевой подготовки...

В список вошли пятнадцать человек.

— Вместе с колхозниками и рыбаками мы тащили самолет на старт. Все дни пребывания на острове Удд работали слаженно и не чувствовали никакой усталости. Мы были бесконечно счастливы, что в эти дни живем вместе с Героями Советского Союза на маленьком острове и что мы помогаем бесстрашным летчикам скорее подняться в воздух для полета в Москву, к великому Сталину...»

На следующий день после возвращения из Николаевска-на-Амуре пилоты осмотрели подготовленную для взлета полосу и остались довольны ею. Было решено поставить самолет на исходную для взлета позицию. Чтобы, только прогрев мотор, можно было в любой момент продолжить прерванный полет.

Самолет максимально облегчили. Все лишнее отправили катером в Николаевск-на-Амуре в штаб гарнизона.

Для представления о том, как экипировался самолет в полет, перечислю лишь некоторые из выгруженных вещей: резиновые костюмы, шлюпка, аварийный силовой агрегат и аварийная мачта, рюкзаки, пять термосов, мешки с аварийным продовольствием, лыжи-вездеходы, ящики с запасными частями, ящики с запасными лампами для рации и так далее.

Ни автомашин, ни тракторов на острове не было. Поэтому решили перетаскивать самолет толпой, с помощью веревок, привязанных к стойкам отремонтированного шасси.

Собрали весь островной люд, включая женщин с грудными детьми на руках, стариков и инвалидов. Расставили людей вдоль веревок и по команде: «рраз, ддва, взяли!» — попрыгали сдвинуть многотонную машину с места. Она не поддалась. Не сдвинулась ни на сантиметр.

Как рассказывал в воспоминаниях очевидцев и участников тех событий Н. М. Марченко, в помощь «бурлакам-аборигенам» к веревкам пристегнули имевшихся на острове лошадей. Опять раздалась команда. Потом вторая, третья... Самолет немного сдвинулся с места, но вновь не пошел. Словно умышленно встал на тормоза, уперся, стал зарываться колесами в рыхлый песок.

Лошадей выпрягли и отогнали подальше от самолета. Чкалов запустил мотор, надеясь винтом и веревками с «бурлаками» переместить машину. Мотор взревел, люди рванули веревки, самолет прополз пару метров, еще глубже зарываясь в песок, и окончательно остановился. Экипаж понял, что взлететь с грунтовой полосы не удастся. Если даже самолет и покатится под гору, он все равно не наберет скорость и, вернее всего, опрокинется.

После возвращения в Москву летчики рассказали С. Орджоникидзе о перетаскивании самолета и участии в нем коренных жителей — нивхов. Орджоникидзе больше всего поразился тому, что за веревку тянул самолет одорукий пожилой колхозник Пхейм. Своим приказом нарком объявил Пхейму благодарность и наградил ценными подарками.

По воспоминаниям старожиллов, самолет удалось перетащить на исходную позицию только с помощью трактора, доставленного на остров баржей.

За хлопотами по перетаскиванию самолета летчики не заметили, как закончился день и стусились сумерки, а на острове стало многолюдно. В течение всего дня сюда прибывали летающие лодки, причаливали к берегу катера. Кто-то из областного и краевого начальства посчитал, что в силу своего положения обязан присутствовать там, где вершится история страны, кто-то примчался из праздного любопытства, а большинство были направлены как специалисты, авось пригодятся. Среди собравшейся разномастной публики выделялись партийные и советские работники и, конечно же, знаменитый авиаконструктор Шавров из Комсомольска-на-Амуре. Это его детище — летающие лодки Ш-3 то и дело садились и взлетали у берега.

От собственных корреспондентов газеты «Тревога»:

«Сегодня был особый наплыв на остров посланцев. На катере из Комсомольска прибыли тт. Кузнецов и Шавров. Из Хабаровска прилетели инженеры Буковцев и Колчанов. Из Николаевска примчались на самолетах и катерах техники, летчики, саперы, связисты, корреспонденты. День был жарким, хотя со стороны Охотского моря не переставая дул порывистый ветер.

К вечеру залив затянуло густым туманом. Вылететь никому было нельзя. Пришлось всем ночевать на острове.

Немного бараков здесь, в рыбацком поселке. В доме рыбачки Фетины Андреены расположились Чкалов, Байдуков и Беляков. В небольшой комнате директора рыбного завода — тов. Кошелев, секретарь Николаевского обкома ВКП (б) Мякинен, капитан Госбезопасности Липовский. Куда остальным деваться? Предложили контору завода. Прекрасно! Сюда и собрались.

Одиннадцатый час ночи. Вокруг узкого стола сидят Кузнецов, Шавров, Буновцев, Колчанов, техник Гребенников, летчик Гневышев, врач Мосин, несколько саперов, корреспонденты московских и хабаровских газет. Единственный фонарь «Летучая мышь» плохо освещает комнату, бросая большие тени на лица и на свежую, еще сырую траву, разбросанную по полу. Здесь будем спать. Но спать никому не хочется.

На столе десятка три раскрытых банок мясных консервов. Между ними в тарелках — сливочное масло, сахар. Из узкого горлышка зеленого чайника струится пар. Все это доставил сюда заведующий кооперативом, высокий худощавый юноша Олеша.

...За ужином разгорелась оживленная беседа. О чем можно было говорить здесь, на острове, в такой компании? Все о том же: о самолете АНТ-25, о героях.

Тов. Кузнецов, с трудом удерживая на кончике перочинного ножа добрый кусок мяса, высказывал свои соображения по поводу оборудования взлетной площадки и неудавшегося взлета.

— Может, лучше разобрать самолет и транспортировать его до места сухопутного аэродрома, — предложил кто-то, обжигая губы о горячий край банки (стаканов было мало, поэтому некоторые пили чай из консервных банок).

— Нет смысла разбирать, — перебил инженер Колчанов. — Площадку здесь оборудуем, сил у нас достаточно.

Энергичным движением руки инженер отхватил кусок масла и потом наблюдал, как он таял на толстом ломте горячего, пахнувшего квасом хлеба.

Мнение инженера поддержали другие собеседники. И в самом деле, разве трудности были когда-либо преградой в большевистской борьбе?

В то же время в комнате директора рыбозавода тов. Кошелев заканчивал совещание, на котором присутствовали летчики АНТ-25. Решался вопрос о взлете самолета. Мнение было единодушным, необходимо обратиться к маршалу Блюхеру с предложением — построить на острове взлетную полосу из лесоматериалов. Кошелев подготовил донесение и вызвал летчика Щербаченко и лейтенанта связи Шиле.

— Товарищ лейтенант! — обратился тов. Кошелев к Шиле, протягивая ему правую руку с пакетом. — В этом пакете донесение маршалу Советского Союза тов. Блюхеру. Он ждет его у прямого провода. Надо сейчас же вылететь на остров Лангр к пограничникам и передать по радио. Вы полетите с летчиком тов. Щербаченко.

Это было в три часа ночи двадцать шестого июля. Получив задание, летчик Щербаченко и лейтенант Шиле, пересекая остров, направились к заливу Счастья, где стоял самолет. Густой туман окутал остров Удд и залив Счастья. На дворе стояла темень, хоть глаза выколи.

— Подниматься опасно. Мы будем рулить по воде, — сказал летчик Щербаченко. А когда подсчитали, сколько времени уйдет на рулежку, решили все-таки лететь. Летчик Щербаченко точно высчитал минуты, в которые можно безопасно лететь по курсу на остров Лангр.

— Пойдем вслепую на высоте двести метров. За это время мы не встретим сопкок. Потом сядем и оставшееся расстояние покроем рулежкой. Донесение таким образом будет доставлено к сроку.

...Недалеко от острова Лангр летчик Щербаченко вслепую посадил машину и стал рулить к берегу. Самолет попал в тину и остановился. Люди попытались оттолкнуться назад, но безрезультатно. Тогда летчик дал полный газ, чтобы переключиться в тину. Но и это не помогло. Самолет не подавался ни вперед, ни назад. А берега не было видно. Густой туман ослеплял глаза.

— Что же делать? — спросил Щербаченко.

— Я слезу с самолета и пойду к берегу, — решил лейтенант Шиле. — А вы сидите здесь и ожидайте помощи.

Вытаскивая то одну, то другую ногу из вязкой тины, лейтенант Шиле пробирался к берегу. К счастью, берег был недалеко. Почти рядом была радиостанция погранпоста. Радист быстро передал донесение маршалу, а затем сообщил командиру звена тов. Гневышеву о самолете Щербаченко.

Утром двадцать шестого июля комбригу Кошелеву было доставлено поручение маршала Блюхера — обеспечить под личную ответственность вылет с острова самолета АНТ-25. Для чего в кратчайшие сроки построить на острове взлетную полосу из лесоматериалов».

Если бы подобный репортаж с места события появился в сегодняшней прессе, он наверняка наделал бы много шума. И неизвестно, чем бы закончилась подобная история для комбрига нашего времени. Не думаю, что корреспондент газеты в чем-то сгустил краски. А коль так, то получается, что комбриг послал летчика Щербаченко и лейтенанта связи Шиле на «русскую рулетку». С той разницей, что при игре в русскую рулетку вращают барабан нагана с одним патроном. Затем подставляют ствол к виску и нажимают курок. Осечка — материальный выигрыш или моральная реабилитация. Выстрел — игрок его уже никогда не услышит. В данном же случае вероятность «выстрела» была почти стопроцентной. Дело в том, что остров Лангр имеет сложную конфигурацию. Его берега во многих местах изрезаны бухтами и заболоченными участками. Взлететь на летающей лодке в кромешной темноте, имея на руках лишь компас и часы, конечно, можно. А вот удачно приводниться рядом с берегом — большой вопрос. Попади самолет на сушу, отмель или в болото, и от него остались бы только щепки...

Те, кто посылал летчика с вестовым на задание в четвертом часу ночи, не могли не понимать этого. Отсюда можно предположить, какая нервозно-патриотическая обстановка царила на острове и что чувствовали летчики. Беляков сообщил в Москву, что через два-три дня будут готовы вылететь в указанный Сталиным пункт. Чкалов через двое суток после приземления радиовал Сталину, что завтра, то есть двадцать пятого июля самолет вылетает в Хабаровск. А на деле — опять «болтуны», а точнее — «трепачи»?

Летчики сами были виноваты в сложившейся ситуации, поэтому на них лежала моральная ответственность за ускорение взлета самолета. Однако несоизмеримо большая ответственность за возможную задержку самолета на острове, причем не только моральная, но и служебная, вплоть до уголовной, в одночасье легла на комбрига Кошелева, капитана госбезопасности Липовского, первого секретаря обкома партии Мякинена, десятки других руководителей и военных, не исключая маршала Блюхера. В этом плане решение комбрига Кошелева послать ночью самолет на соседний остров можно в какой-то мере понять. Он знал, что нельзя терять ни минуты. Он сам — «рабочая лошадка», за провал сроков с него спросят по-полному, поэтому нужно действовать, действовать, действовать. При этом он сам должен задавать тон в работе. За время строительства на острове взлетной полосы Кошелев не раз будет рисковать собственной жизнью и здоровьем.

Отправив Щербаченко с Шиле к пограничникам на остров Лангр с донесением Блюхеру, комбриг Кошелев не сомневался в том, что маршал одобрит план строительства взлетной полосы. Альтернативы этому решению просто не существовало. О разборке самолета на части для вывозки на баржах в Николаевск-на-Амуре Москва не захочет даже слушать. Ведь в таком случае явно будут смазаны в глазах народа и мировой общественности все результаты перелета. А этого Сталин никогда не допустит, чего бы и сколько бы ни стоили усилия и затраты по подъему самолета с острова в воздух. Тем более что страна уже несколько суток, не догадываясь о событиях на острове Удд, ликовала по поводу героических свершений экипажа АНТ-25. В адрес героев шел нескончаемый поток телеграмм, писем, газеты страны публиковали сотни приветственных корреспонденций и заметок. Экипаж поздравляли с успешным завершением исторического полета и установлением

мирового рекорда дальности ученые, артисты, военные, металлурги, колхозники, спортсмены, писатели, коллеги, всех и не перечислить...

Туман на острове рассеялся до предрассветной дымки, небо начало светлеть, когда Кошелев закончил совещание. Договорились, что для взлета АНТ-25 построят настил. Как запросили летчики — пятьдесят метров шириной и пятьсот метров длиной. В основание настила уложат вплотную друг к другу круглые бревна. Бревна соединят между собой металлическими скобами, а сверху покроют пиломатериалом. Распределили обязанности. Подсчитали потребность в технике, материалах, людях.

Оказалось, что по самым скромным подсчетам для строительства задуманной взлетной полосы потребуется около пятнадцати тысяч кубометров лесоматериалов. Огромное количество автомашин, подъемных механизмов, пароходов и барж для доставки лесоматериалов на остров. Где взять без промедления такое фантастическое количество круглого леса и досок? Этот вопрос поручили решать Липовскому. В его ведении находились многие учреждения Дальлага, где заключенные занимались заготовкой леса. Следовательно, он может «зарубить» все плановые отгрузки леса по области, в приказном порядке мобилизовать в Николаевске-на-Амуре нужную технику, направить на погрузку и доставку на остров Удд все имеющиеся в городском порту подходящие для этих целей пароходы и баржи.

Кошелев должен был организовать разгрузку пароходов и барж, доставку лесоматериалов к месту строительства на острове и организовать работу строительных бригад численностью в несколько сот человек.

От маршала Блюхера в Николаевск-на-Амуре прилетел заместитель начальника политуправления армии Вайнерос.

Комбриг Кошелев непосредственно руководил строительством полосы и неотлучно находился на острове. На первых порах связь острова с материком осуществлялась только через пограничников острова Лангр. Страдала оперативность, к тому же организация строительства требовала объединения и координации работы многих не только областных, но и краевых организаций и ведомств. Вайнерос и занялся решением всех этих проблем, находясь в Николаевске-на-Амуре.

С раннего утра двадцать шестого июля самолеты-амфибии поднимались один за другим у острова Удд и брали курс на остров Лангр. Летчики доставляли пограничникам сообщения Кошелева и Липовского для передачи на Большую землю. На следующий день на остров начали прибывать на баржах тракторы, автомобили, бочки с горючим, недалеко от предполагаемой стройки начал расти палаточный город. На острове стало шумно, впервые за свое существование он осветился электрическим светом. Впервые в жизни местные нивхи увидели кино.

Подготовка к началу строительства заняла три дня. Первые самоходные баржи с лесом подошли к острову двадцать девятого июля. Через четверо суток взлетная полоса была готова. Она могла быть построена еще раньше, но, как рассказывал Н. М. Марченко, Чкалов посчитал, что одного слоя досок на бревнах будет недостаточно. Доски могут не выдержать нагрузку самолета и проломиться. Решено было укладывать на настил второй слой досок.

Чтобы представить напряженную обстановку на острове Удд в дни строительства взлетной полосы, а также организацию огромного объема работ, лучше всего вновь обратиться к газетным публикациям, подготовленным журналистами на месте событий.

От собственных корреспондентов газеты «Тревога»:

«Комбриг Кошелев оперативно руководит всей работой на острове, подготавливая взлет героев.

В шторм пароходы не подходят к берегу. Комбриг идет к пароходам на катере. Катер с трудом пробился через огромные ревущие волны к пароходам, но не может подойти к их борту. Команды Кошелева тонут в шуме Охотского моря. Не удалось передать распоряжение капитану парохода.

Вернулись на остров. Комбриг переоделся в сухое.

Вновь катер борется с бушующим морем. Ночью подошли к пароходам. Шторм усилился, не видно в пяти — десяти метрах. К берегу идти невозможно. Комбриг приказывает отдать якорь и встать на ночевку.

Встали на якорь. Заглушили мотор. Все мокрые. Посинели руки от холода. Комбриг сигнальным флагом обернул грудь и горло. Спустились в машинное отделение, чтобы хоть чуть согреться от остывающего мотора.

Утром, едва показался берег, катер подошел к острову».

«Квартира директора рыбозавода, где остановился комбриг Кошелев, была превращена в штаб боевого участка.

Приходят инженеры, техники, командиры, делают расчеты. Кошелев внимательно выслушивает, принимает решение. Быстроходные катера и самолеты доставляют на остров продукты, срочно потребовавшиеся материалы.

Днем и ночью одинаковое напряжение в работе. Когда комбриг видит, что работа идет успешно, он выкраивает два-три часа на сон. И так все десять дней пребывания на острове Удд».

«Какую ночь уже не спит тов. Кошелев, какие сутки не смыкает глаз Яманов? Много дней бойцы и командиры Николаевского-на-Амуре гарнизона несут материнскую заботу о героическом экипаже АНТ-25. Летчики звена, которым командует тов. Гневышев, по несколько раз в день, несмотря на туман и дождь, прилетают на остров Удд и обратно. На бортах самолетов они привозят свежие овощи и газеты, доставляют продукты питания для участников большого беспосадочного перелета. Ни одна телеграмма экипажу и от экипажа АНТ-25 не задерживается. Вся их корреспонденция доставляется вовремя любыми средствами».

«И вот уже площадка почти готова. На участке командира погранохраны Быкова забиты последние гвозди. Еще несколько досок на соседнем участке, который Быков взял на буксир, и АНТ-25 может встать на помост.

— В два дня распилено полторы тысячи кубометров леса. На строительство взлетной полосы потребовалось около двенадцати тысяч кубометров лесоматериалов. Это более ста пятидесяти железнодорожных вагонов.

— Доски погружены на баржи и переброшены по морю — сто пятьдесят километров в шторм».

Посмотрев своими глазами, что такое остров Удд и где на нем в считанные дни была построена полукилометровая взлетная полоса для АНТ-25, я более всего удивился тому, как люди, по сути без всяких механизмов выгружали прямо в море баржи с лесом и пиломатериалом. Из-за отмели, уходящей далеко в море, баржи не могли подходить близко к берегу. Поэтому, несмотря на то что около берега были сооружены мостки и чтобы бревна не уносило в море, акватория выгрузки была обнесена сетями, людям все равно приходилось заходить в ледяную воду по пояс, баграми вылавливать бревна и доски и вручную подгонять их к берегу. Поэтому, как бы восторженно корреспонденты ни описывали в то время строительство взлетной полосы, это была адская работа, которая не могла не стоить здоровья сотням направленных на стройку пограничников и бойцов РККА.

Во время пребывания на острове и в Николаевске-на-Амуре мне неоднократно говорили мнение местных руководителей, которые считают, что на острове Чкалов должен стоять не только памятник экипажу АНТ-25, но и не менее достойный памятник тем, кто его спас и в считанные дни обеспечил взлет самолета.

Справка. Температура воды у поверхности Охотского моря в августе составляет в пределах шести, в сентябре — десяти градусов по Цельсию.

Но вот стройка завершена, путь в небо открыт. Краевая газета «Тихоокеанская звезда» (№ 184 от одиннадцатого августа 1936 года) пишет:

«...Сооружена взлетная полоса длиной 400 метров, шириной 50 метров.

АНТ-25 опробует полосу. Чкалов идет впереди самолета с огромным поленом в руках — он подставляет его под край колеса, когда надо изменить направление. Байдуков часто выглядывает из кабины, кепчонка его повернута задом наперед, и сейчас он похож на лихого мотоциклиста.

— Товарищ Чкалов, может быть, удлинить площадку? — спрашивает инженер после пробы.

— Не надо.

— Ну хоть метров на пятьдесят. На запас. Времени до завтрашнего утра много.

— Не надо, трехсот хватит для взлета, и так сто метров на запас. Взлетим.

При разговоре присутствовал нивх Потак. Он слушает инженера, слушает летчика и неожиданно высказывает свое мнение:

— Однако, взлетит...

Он видел самолет впервые, взлет он не видел никогда. На чем основана его уверенность?

— Чкалов говорит взлетим, значит взлетит, — объясняет Потак.

В те дни репортажи с острова Удд не сходили со страниц местной и краевой прессы. Во многих из них были опубликованы восторженные отзывы экипажа о пребывании на затерянном в Охотском море клочке суши:

«Край, о котором герои говорят с особенной нежностью и теплотой, встретил их на острове гостеприимно и пышно. Чкалов, Байдуков и Беляков впервые повидались здесь с теми, кто строит край и бережет его...»

«...Еще трогательнее дружба, которая завязалась с первого же дня между героями и пограничниками, краснофлотцами и бойцами. Чкалов и его товарищи очень высоко ценили качества этих железных, таких же бесстрашных крепких людей. Экипаж АНТ-25 был восхищен перелетом пограничных самолетов на остров в страшную непогоду, сильный туман — тогда капитан Государственной Безопасности Липовский летел сюда, чтобы сообщить радостную весть о награждении

экипажа АНТ-25. Герои изумлялись выносливости, смелости и неутомимости пограничников, несущих морской дозор в самых тяжелых условиях Севера».

«Покидая остров, Чкалов крепко обнял и расцеловал Липовского. Сотни бойцов стояли по обе стороны площадки. Они видели это трогательное прощание, и, вероятно, каждый из них думал о том, что большие сильные руки, которые пожмает Чкалов, — это руки ОКДВА, рукопожатие — ей, славным пограничникам».

Утром второго августа АНТ-25, пробежав по черной, прямой линии взлета, поднялся над островком. Бойцы и островитяне махали вслед краснокрылому орлу руками, вверх полетели фуражки.

— Да здравствует великий Сталин! — вырвалось единодушно у сотен людей, приковавших свои глаза к величественному полету АНТ-25.

Самолет улетел. Экипаж, переживший трагедию, в одночасье стал героическим и направился с приютившего его острова к вершинам небывалой всенародной славы. Хотя сами летчики, по понятным причинам, не считали экспедицию на Дальний Восток главным делом своей жизни. Они откровенно писали об этом в первых вариантах изданных мемуаров. Так, А. Беляков рассказывал, что в северном маршруте они «видели генеральную репетицию к основной нашей цели — полету через Арктику...»

Это был первый советский трансарктический перелет. Его результаты не стали рекордными, поэтому еще в дни нахождения экипажа В. Чкалова на острове Удд полет обозначили обновленным названием: круговой — «по Сталинскому маршруту».

В Хабаровске, где летчики по настоянию врачей проходили перед возвращением в Москву медицинскую реабилитацию, АНТ-25 еще раз перекрасили. С обеих сторон фюзеляжа художники крупными красными буквами нанесли слова «Сталинский маршрут». На киле самолета уточнили трассу Сталинского маршрута: Москва — Земля Фр.-Иосифа — Петропавловск — Николаевск — Хабаровск — Чита — Красноярск — Омск — Москва. Остров Удд в Сталинском маршруте не значится. Не значится он и в Указе ЦИК Союза ССР «О награждении участников подготовки и организации беспосадочного перелета АНТ-25 Москва — Николаевск-на-Амуре».

Глава двенадцатая

В ЗНАК БЛАГОДАРНОСТИ

Летчики с большой благодарностью вспоминали (до тех пор, пока им было позволено, а позволено им было вспоминать после вылета в Москву не более двух недель) о своих дальневосточных спасителях и помощниках. На следующий день после взлета с выстроенной в заливе Счастья полосы краевая газета «Тихоокеанская звезда» опубликовала сообщение: «Остров Удд — Хабаровск. АНТ-25 в пути»:

«Николаевск-на-Амуре. 2. (молния от наших спец. корр.) В 8 часов 53 минуты над городом Николаевском показался самолет АНТ-25. Он летел прямым курсом в Хабаровск на большой высоте.

Пролетая над городом, АНТ-25 сбросил на землю вымпел. Вымпел упал в самом центре города на Приамурской улице. Его поднял пожарник порта т. Аникенко и доставил в обком партии. Текст вымпела следующий:

«Второе августа 1936 года. Привет жителям и славному гарнизону города Николаевска от экипажа самолета АНТ-25. Ваш край принял нас как родных, мы чувствовали на себе заботу обкома партии и областного совета на каждом шагу. Привет товарищам Мякинен, Толпыго, Кошелеву, Липовскому. Летим на Хабаровск. Чкалов, Байдуков, Беляков».

Второе и, пожалуй, последнее из известных на сегодня официальное приветствие экипаж направил дальневосточникам шестнадцатого августа 1936 года: «Приветствие Героев Советского Союза.

— Москва, 16 августа (наш корр.).

18 августа самолет АНТ-25 примет участие в большом авиапразднике на Тушинском аэродроме. Кроме того, в этот день Герой Советского Союза Чкалов покажет ряд фигур высшего пилотажа на новом самолете.

Сегодня Герой Советского Союза тов. Беляков передал вашему корреспонденту от своего имени, а также от имени товарищей Чкалова и Байдукова следующее приветствие:

«В День авиации, когда вся страна будет чествовать отважных пилотов, механиков, штурманов, экипаж АНТ-25 вновь будет гордо реять над лесами, полями и реками, чтобы доказать, что краснокрылый самолет, закончивший перелет по Сталинскому маршруту без единой аварии, готов лететь дальше, куда ему укажут. В этот день наши взоры обращены на Дальний Восток.

Вспоминаем наших друзей и руководителей, с которыми нам пришлось работать после посадки на острове Чкалова. Мы тепло вспоминаем маршала Советского Союза тов. Блюхера, секретаря крайкома партии Лаврентьева, дивизионного комиссара Вайнероса, комбрига Кошелева, капитана Государственной Безопасности Липовского.

Еще раз жмем вам руки, хотя нас разделяют тысячи километров...»

В ходе изучения доступных материалов о перелете у меня сложилось убеждение в том, что награждения дальневосточников состоялись не без участия В. Чкалова.

Многочисленные факты свидетельствуют о том, как это происходило. По прилете в Москву В. Чкалов встречался с С. Орджоникидзе и подробно рассказывал ему о помощи, оказанной экипажу на заключительном этапе полета, а также о строительстве на острове Удд взлетной полосы. Орджоникидзе решил отметить наиболее отличившихся пограничников и воинов ОКДВА. Так как времени на оформление наградных листов было в обрез, представления готовились наспех. Фамилию комбрига Кошелева напечатали в Постановлении ЦИК Союза ССР с инициалами «С. А.», хотя Кошелева звали Алексей Александрович. Его заслуги были обнародованы в краевой прессе:

«Маршал Советского Союза В. К. Блюхер комбригу Кошелеву поручил лично руководить работой и обеспечить успех взлета с острова Удд.

Боевое задание маршала комбриг выполнил с честью».

И за это правительство наградило комбрига Кошелева орденом «Знак Почета».

О заслугах капитана государственной безопасности, начальника 65-го морского пограничного отряда в обеспечении успешного перелета АНТ-25 пресса умолчала по вполне понятным причинам. Все его действия носили засекреченный характер. Они заключались в том, что на вверенном погранотряду участке государственной границы Липовским была организована надежная охрана.

Как я уже говорил, Охотское море не являлось внутренним морем Советского Союза. В Сахалинском заливе, на островах залива Счастья АНТ-25 пересекал охраняемую погранзону, заходил со стороны нейтральных вод. Он был обнаружен погранпостом острова Лангр. Сообщение об этом оперативно ушло в Москву.

Своевременное обнаружение терпящего бедствие самолета в воздухе, передача на борт телеграммы с требованием прекратить полет, оперативное обнаружение совершившего посадку и продолжавшего молчать в радиоэфире самолета на острове Удд — положительно характеризовали начальника погранотряда. Отличился Л. Ф. Липовский и тем, что держал постоянную связь с Москвой, толково выполнял поручения М. М. Кагановича, который несколько раз выходил на него по

прямою проводу, а также тем, что сделал, казалось бы, невероятное — за два-три дня организовал заготовку, производство и доставку баржами леса и пиломатериала на остров Удд в объемах, исчисляемых тысячами кубометров.

В самом центре событий, связанных с обеспечением успешной посадки самолета, его обнаружением и строительством взлетной полосы находился мой отец — начальник погранпоста острова Лангр Федор Григорьевич Быков. Его наградили именным нарезным оружием и многочисленными правительственными подарками.

Не был обойден вниманием вышестоящего руководства и дивизионный комиссар Вайнерос. Он получил повышение по службе. В дни чествования экипажа АНТ-25 из Москвы пришел приказ о назначении Вайнероса начальником политуправления ОКДВА.

Награждения и поощрения участников оказания помощи экипажу АНТ-25 на острове Удд проводились различными ведомствами закрытыми приказами и распоряжениями. В Государственном архиве Хабаровского края, муниципальном учреждении «Муниципальный архив Николаевского района» Хабаровского края на хранении никаких документов, связанных с награждениями, нет. На запрос в Центральный пограничный архив ФСБ РФ о награждении отца в 1936 году, как сказано в его личных делах — «За активное участие в обеспечении посадки АНТ-25 на остров Удд», пришел ответ:

«Документы 65-го морского пограничного отряда по 1942 год на хранение в Центральный пограничный архив Федеральной службы безопасности Российской Федерации не поступали, и сведениями о месте их нахождения архив не располагает».

И все же даже в этом историческом вакууме удалось найти подтверждение того, что многие пограничники, а также другие участники обеспечения посадки АНТ-25 и строительства на острове взлетной полосы были поощрены.

В конце августа 1936 года газета «Правда» опубликовала выдержки из приказа С. Орджоникидзе о премировании колхозников и рыбаков острова Чкалова.

Отмечая помощь и товарищеское содействие, оказанное экипажу самолета АНТ-25 во время пребывания его на острове Чкалов, Орджоникидзе объявил им благодарность и премировал председателя колхоза Чимчак и колхозника Пхейм ружьями и патефонами с пластинками. Смирнову Ф. А., у которой на квартире останавливался экипаж, швейной машинкой и патефоном с пластинками.

Орджоникидзе приказал также перевести в распоряжение секретаря Нижне-Амурского обкома партии Мякинена для премирования колхозников острова Чкалов — 100 охотничьих ружей, 50 патефонов с пластинками, 200 метров мануфактуры и разного хозяйственного инвентаря на три тысячи рублей.

На острове Удд располагалось лишь несколько рыбацких домиков. Это хорошо видно по фотографии, сделанной в 1936 году с самолета. Зачем нескольким рыбакам такой ружейный арсенал и столько хозяйственной утвари? Если одарить рыбаков острова всеми выделенными Орджоникидзе ружьями, то получится несколько штук на брата.

Никаких документов, свидетельствующих о поступлении подарков Орджоникидзе в адрес обкома партии и распределении их рыбакам, в архивных фондах также нет. Скорее всего, их вообще не было. Дело в том, что истинное назначение подарков тогда засекретили. На самом деле они предназначались не рыбакам, а военным. Ведь о подробностях ситуации в воздухе и строительстве на острове взлетной полосы центральная пресса не распространялась. Наградили воинов и пограничников закрыто и буднично. Документы о награждении тут же засекретили.

Глава тринадцатая **ГОД РОКОВОЙ, РАССТРЕЛЬНЫЙ**

С вылетом АНТ-25 в Москву праздник на Нижнем Амуре закончился. Жизнь пошла своим прежним чередом. Остров Удд, теперь уже остров Чкалова, по вечерам снова стал погружаться во тьму: электрогенератор и кино войны ОКДВА увезли с собой на материк.

Собираясь по вечерам вокруг костра, разложенного на берегу острова, нивхи неторопливо курили трубки и оживленно обсуждали невероятное событие в их спокойной, размеренной жизни. Были безмерно счастливы тем, что стали свидетелями и участниками грандиозного свершения советской авиации. «Это надо же подумать, — как бы не веря свершившемуся чуду, говорили нивхи, — на наш маленький остров прилетели большие люди».

Особо вспоминали, сколько народа собралось на острове строить взлетную полосу. Такого количества людей в одном месте нивхи никогда не видели. Они даже не смогли пересчитать всех. Вспоминали, каким ужасным был рев самолета на взлете. Имея такой рев и огонь в железной утробе, самолет не мог не взлететь, рассуждали они. А еще нивхи особо вспоминали, как жаловались летчикам на бездеятельность и беспробудное пьянство директора промысла, как просили рассудить их семейные и соседские споры, как умоляли помочь в розыске председателя сельсовета. Еще в конце мая он с одним из колхозников ушел бить нерпу. Лед сорвало, и льдину, на которой находились люди, унесло в море.

— Теперь лед весь стаял, а людей нет. Возможно, оказались на Сахалине. Нельзя ли их разыскать? — просили Чкалова нивхи.

Как правило, подобные воспоминания длились долгими часами и заканчивались всеобщим соглашением: о посадке самолета на остров должны помнить не только дети, но и внуки, и правнуки. Ведь появление на острове железной птицы — доброе предзнаменование, однако. С этим предзнаменованием они связывали всю свою жизнь, свои сокровенные мечты. Жизнь на острове в дальнейшем будет замечательной. Исполнятся все вековые чаяния коренных островитян. Молодежь сбросит одежду, пошитую из рыбьих шкур, будет учиться на капитанов, на острове вырастет весь в огнях город. Точно такой же, какой они увидели в кино...

У краевых властей и воинского начальства были свои заботы и планы на будущее. На жизнь они смотрели более приземленно, через иные «прицелы».

В связи с тем что прибытия на остров еще одного самолета в ближайшие годы не ожидалось, деревянную взлетную полосу разобрали. Часть лесоматериалов передали прославившимся в глазах пилотов пограничникам, которые построили из них на острове Лангр, переименованном в остров Байдукова, несколько добротных домов. Улучшили свои служебные и бытовые условия. Как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло. В нашем семейном архиве сохранилась фотография этих новеньких тогда строений.

За пределами островов залива Счастья жизнь тоже вошла в прежнее русло и ничем не отличалась от той, которая текла в других уголках необъятного Советского Союза в приближении рокового, особо трагического 1937 года, положившего начало длительному расстрельному периоду в жизни страны.

Как отмечают историки, политические репрессии на Дальнем Востоке носили особенно массовый характер. Только в Хабаровском крае за короткое время в застенках НКВД погибло сорок тысяч человек. В том числе многие видные военачальники, все краевые и областные руководители, организовавшие помощь героическому экипажу. По стандартным обвинениям в «участии

в антисоветских организациях, в военных заговорах», за «шпионаж в пользу Японии», за «участие в троцкистско-зиновьевских блоках», то есть за измену Родине и контрреволюционную деятельность к высшей мере наказания — расстрелу были приговорены: маршал Советского Союза, командующий Отдельной Краснознаменной Дальневосточной Армией В. Блюхер; начальник политуправления ОКДВА, дивизионный комиссар И. Вайнерос; секретарь Дальневосточного обкома, член партии с 1910 года, с 1930-го по 1934 год — кандидат, с 1934 года — член ЦК ВКП(б) Л. Лаврентьев; председатель Дальневосточного краевого исполнительного комитета, видный государственный деятель Г. Крутов; секретарь Нижне-Амурского обкома партии Н. Мякинен; председатель Нижне-Амурского областного исполнительного комитета Б. Толпыго; тысячи других военачальников и руководителей. После XX съезда КПСС все они были реабилитированы.

Комбрига А. А. Кошелева, коменданта Нижне-Амурского укрепрайона, обеспечившего строительство на острове Удд взлетной полосы, арестовали в 1937 году. День в день, ровно через год после выхода Указа о награждении орденом «Знак Почета», то есть тринадцатого августа 1937 года расстреляли как врага народа. Кошелев разделил трагическую участь двухсот двадцати из четырехсот имевшихся в СССР комбригов. Реабилитирован в 1957 году.

Аналогичной оказалась судьба начальника управления госбезопасности Нижне-Амурского областного управления НКВД, начальника 65-го морского погранотряда Л. Ф. Липовского.

В органах ЧК Липовский служил с 1918 года. В его послужном списке значатся Особый отдел ВЧК Южного фронта, Особый отдел 2-й конной армии, ряд губернских отделов ГПУ, два пограничных отряда... Награжден знаком «Почетный работник ВЧК — ГПУ» № 197. В 1938 году без суда и следствия расстрелян в Николаевске-на-Амуре.

На мой запрос по делу Липовского в военную прокуратуру Дальневосточного военного округа пришел ответ за подписью полковника юстиции Сухопарова: «...Сообщаю, что действительно Липовский Л. Ф., 1892 года рождения, арестованный 15 декабря 1937 года по обвинению в совершении преступлений, предусмотренных ст. ст. 58-1 п. б, 58-9, 58-8 и 58-11 УК РФ, на основании постановления НКВД СССР, Прокурора СССР и Председателя Военной коллегии Верховного суда СССР (дата не указана) 12 февраля 1938 года расстрелян в Николаевске-на-Амуре.

Он же, как не совершивший преступления, перечисленные ст. 4 Закона РФ от 18 октября 1991 года «О реабилитации жертв политических репрессий» и осужденный несудебным органом по политическим мотивам, на основании п. б ст. 3 указанного Закона 30 января 1996 года признан подлежащим реабилитации».

В конце XX века на пересечении объездной дороги и старинного тракта, ведущего из Николаевска-на-Амуре в прибрежное поселение Власьево, обнаружено массовое захоронение жертв сталинских политических репрессий. На месте захоронения на пожертвования жителей и предприятий города построен мемориал. На нем начертано: «Вечная память и сострадание жертвам репрессий 30–40 гг. XX века».

На мемориале установлены гранитные пилоны, на которые занесены девятьсот восемьдесят девять фамилий безвинно расстрелянных людей. Липовский Л. Ф. значится в этом скорбном списке.

Трагически сложилась судьба и семьи Л. Липовского. Его жена и двое малолетних детей были арестованы и помещены в лагерь. Жену освободили только в конце 50-х годов прошлого столетия. В лагерях ее продержали более двадцати лет.

У Л. Липовского сохранились родственники. На его родине, в Селянском сельском поселении Архангельской области, живут со своими семьями внучатый племянник и внучатые племянницы. В Ростовской области живет внук...

В 1938 году В. П. Чкалова не стало. У отца в этот год закончился пятилетний срок пограничной службы. Он не уехал на родину. Его не репрессировали. Более того, участие отца в обеспечении посадки АНТ-25 на остров Удд положительно (а может быть, и фатально) сказалось на его дальнейшей судьбе.

В то время путь в партию служащим был заказан. Членами ВКП (б) беспрепятственно могли стать только рядовые крестьяне и рабочие. Но отец был молод, ему исполнилось лишь двадцать семь лет, энергичен, обладал большим опытом работы с людьми, не раз отличался по службе. Поэтому незадолго до демобилизации, после семи лет пребывания кандидатом, его приняли в члены ВКП (б) через партийную комиссию при политотделе Управления погранвойск УНКВД по Дальневосточному краю. Начальником политотдела в то время был бригадный комиссар Телегин, будущий ближайший друг и соратник маршала Г. К. Жукова. Как и второй пилот чкаловского экипажа Г. Байдуков, Телегин оказался выходцем из г. Татарска Новосибирской области.

Николаевский обком партии направил отца на должность комсорга ЦК ВЛКСМ Амуррыбтреста, а в дальнейшем рекомендовал секретарем партийного комитета рыбокомбината в Озерпaxe, затем — Чныррахе. В 1940 году родился мой старший брат. Отец получил многомесячный отпуск и всей семьей приехал к родным, в Новосибирскую область. Здесь и застала его война.

Как показало время, ни один из репрессированных руководителей и военных, участвовавших в 1936 году в событиях на острове Удд, не вошел в рамки советской идеологической цензуры. Все они оказались вычеркнутыми из истории. А заодно исчезли из истории перелета все те, кто хоть и не был репрессирован, но находился рядом с «врагами народа». Их изображения тоже были «сошкрябаны» с музейных фотографий в г. Чкаловске.

На острове Удд находились многие известные фото- и кинорепортеры из Москвы, но в Российском государственном архиве кинофотодокументов нет ни одной фотографии, ни единого метра киноплёнки с места посадки и строительства взлетной полосы АНТ-25.

Как уже говорилось, ни единого упоминания о своих спасителях и помощниках нет даже в обширных и многократно переизданных мемуарных воспоминаниях Г. Байдукова и А. Белякова. Приведу в этой связи лишь один характерный пример.

Там, где необходимо было рассказать о событиях с участием Л. Липовского, Байдуков подменил его летчиком Шестовым. Якобы в тот момент, когда Чкалов мучился угрызениями совести, что не сдержал данное Сталину слово, не установил рекорд дальности полета, Шестов, а не Липовский, доставил на остров благою весть о присвоении пилотам звания Героев Советского Союза и «...стал так радостно нас обнимать и целовать, что Валерий вновь обрел жизнерадостный юмор и сказал гостю: «Ты вот Фотю, нашу хозяйку, поцелуй лучше, милоч! Мы таких объятий не заслуживаем...»

Неудивительно, что сегодня в фондах Центрального пограничного музея ФСБ РФ из материалов, связанных с завершением перелета экипажа В. Чкалова на Дальний Восток и его пребыванием на острове Удд, имеются только: «служебная

карточка на Шестова А. А. — летчика пограничной авиации, оказавшего техническую помощь экипажу В. Чкалова, да несколько его фотографий». Такой ответ на мой запрос дал начальник этого музея.

Изучение многих документов, в том числе и связанных с личным делом А. Шестова, дают мне основание сказать, что А. А. Шестов вошел в историю отечественной пограничной авиации заслуженным пилотом. Это был храбрый и отлично подготовленный летчик. Он действительно первым из летчиков прилетел на остров Удд. После того как там уже побывали пограничники с острова Лангр. Никакой технической помощи он оказать не мог и не оказывал. Его миссия заключалась в том, чтобы забрать одного или всех членов экипажа АНТ-25 и доставить их в Николаевск-на-Амуре для доклада начальнику Особого отдела Главного управления госбезопасности СССР.

Нарезное оружие А. Шестов получил за участие в спасении челюскинцев. А вот в 1936 году в связи с операцией по спасению АНТ-25 ничем отмечен не был. По крайней мере, в его личном деле никаких данных о награждении или поощрении нет.

Глава четырнадцатая **В ИСТОРИИ НАВЕЧНО**

Феномен взрывной, невиданной ранее в истории страны популярности и славы, выпавшей на долю Чкалова, принадлежит, конечно же, государству. Иосиф Сталин был великим психологом своего времени. Он обладал непоколебимой убежденностью в том, что человек по своей природной сути это зависимое, ведомое существо. Оно должно строго соответствовать параметрам, меркам и стандартам социалистического общества. Чтобы сформировать унитарного, соответствующего коммунистической идеологии и морали стандартного человека, необходимо комплексное воздействие на его психику, внутренний мир и убеждения. В основе такого воздействия должны лежать кнут как мера устрашения и лакомый пряник. Сталинский кнут в тридцатые годы был превращен, по существу, в коммунистическое прокрустово ложе — жестокий внутривнутриполитический террор. Сталинским «пряником» стали ласковые, сродни отцовским, идеологические наставления людей на путь истинный примерами избранных возвышенных героев. Когда вспоминают таких избранников судьбы и былой эпохи, обычно называют шахтера Стаханова, ткачиху Ваганову, кузнеца Бусыгина. Это были действительно наиболее яркие представители, всесоюзные маяки трудовых свершений. Другие имена как-то забылись, растерялись на ухабах советской истории. А ведь свои Стахановы, Вагановы, Бусыгины, ни в чем не уступавшие им, были в то время в каждой отрасли народного хозяйства, на каждом заводе, предприятии, конторе. Были они и в каждом виде вооруженных сил, в каждом армейском подразделении. В. Чкалов поднялся над всеми — и гражданскими, и военными героями, стал примером воздушного романтизма, высокой мечты советской молодежи. Его возвышенный образ, наполненный беспредельным героизмом и преданностью Сталину, партии и народу, был призван вдохновлять людей на великие трудовые и боевые свершения.

При подготовке этого материала я не ставил цель раскрыть сущность коммунистической идеологии, а также контролировавшей все стороны жизни и мысли людей, довлевшей над обществом былой партийной пропаганды. Вопросы и факты этой стороны жизни нашего государства и народа всплывали передо мною в неразрывной спайке, глубоком срастании с основной темой исследования — достовер-

ным описанием полета АНТ-25 на Дальний Восток и выявлением незаслуженно вычеркнутых из истории перелета людей.

Не было у меня и цели изучить личностные характеристики В. Чкалова и членов его экипажа. Хотя бы потому, что я всегда знал: чем больше знаменит человек, чем больше он имеет заслуг перед страной, тем в несоизмеримо больших идеологических тисках и шорах находится. Не в его власти жить так, как ему хочется. К нему всегда приковано повышенное внимание и начальства и толпы. К таким людям всегда предъявляют особые требования: к их облику, одежде, поведению, пристрастиям, привычкам. Таких людей одни обыватели пытаются наделить особым складом ума, небывалой решительностью, бесстрашием и так далее. Другие же, наоборот, видят в них только человеческие пороки. Хотя не правы ни те, ни другие. Чем более терпимо мы относимся к знаменитостям, чем ближе, с более доброжелательных позиций узнаем их, тем более ясно, более отчетливо видим, что это всего лишь люди. Люди, которым ничто человеческое не чуждо. Основное их отличие от окружающих людей в том, что их дела, мысли, поступки и даже риски свершаются глубоко осознанно, по велению разума, души и сердца.

По этому поводу у меня произошел весьма интересный диалог с В. В. Чкаловой.

Не секрет, что советская пропаганда в своих оценках авиационных событий забегала вперед, использовала приемы героической мифологии.

В одном из писем Валерии Валерьевне я допустил выражение: «описание полета в духе героической мифологии».

На что В. В. Чкалова незамедлительноотреагировала:

«...Фраза «описание полета в духе героической мифологии» не дает мне покоя.

Вы считаете, что не было никакой героики в последние часы их полета?»

Пришлось пояснять. Здесь я привожу выдержку из письма В. В. Чкаловой потому, что в ней содержится мое убеждение в том, как я оцениваю весь полет с точки зрения героизма экипажа. Это моя сугубо личная точка зрения:

«Во вчерашнем письме я не развернул толкование некоторых выражений. Вы их не поняли, поэтому хочу дать пояснение.

В моем понимании выражение «героическая мифология» не содержит знака равенства с мифическим героизмом. Оно не таит в себе отрицания наличия героизма. Героическая мифология — это обособленная форма, стиль художественного выражения, описания, при котором превалируют соображения идеологии, а истинные черты характера героя, его чувства, переживания, устремления отодвигаются на задний план...

Что касается Вашего вопроса о героике экипажа в последние часы полета, то я уже отвечал на него, но добавлю. Героями летчики стали не в момент выхода Указа ВЦИК о присвоении им звания Героев Советского Союза, а еще когда они только поднялись в воздух и взяли курс на Север. Это был их добровольный героический и исторический выбор. Весь полет и особенно последние часы полета стали для экипажа испытанием... Слабые духом в подобных ситуациях гибли. Чкалову удалось посадить самолет. Экипаж выжил. Поэтому Указ ВЦИК явился закономерным и заслуженным общественным признанием героизма летчиков. Вырвать из этой цепи какие-то моменты было бы нелогично и неправильно...»

Старт АНТ-25 с построенной на острове Удд взлетной полосы стал восхождением к вершинам небывалой всенародной славы командира экипажа В. П. Чкалова. Все другие летчики страны тогда как бы отошли на второй план. В. Чкалов стал, по выражению Сталина, «лучшим летчиком страны», сменив на правительственном пьедестале почета С. Леваневского.

Прошло без малого восемьдесят лет. Число признанных героев стало исчисляться в стране тысячами. Появились авиаторы, которые стали дважды и даже

трижды Героями Советского Союза. С распадом СССР в России выросла целая плеяда летчиков — Героев России. Однако имя Чкалова, славного сталинского сокола, по-прежнему в первом ряду самых признанных и почитаемых пилотов.

Я многократно задавал самому себе вопрос. Почему история выбрала имя именно Чкалова и, в отличие от тысяч имен других героев, оно не уходит в тень? Ведь если быть объективным, то нужно признать, что и при жизни пилота рядом с ним находились летчики, не уступавшие ему в мастерстве и мужестве. Они тоже бесстрашно покоряли небо и устанавливали мировые рекорды.

Видимо, ответ на мой вопрос кроется вовсе не в рекордах, не в мастерстве летчика, не в его биографии... Мне кажется, что происходит так потому, что в книгах, кино, воспоминаниях друзей и родных очень удачно создан былинный образ Чкалова, обладающего такими притягательными чертами характера, которые во все времена дороги каждому россиянину. Прежде всего это великий дух романтизма, стремление к освоению непознанного, внутренняя, не всегда осознанная потребность риска, заложенного в человеческих генах, ощущение неповторимого личного превосходства над силами природы.

Как утверждают авторы воспоминаний о Чкалове, все эти черты у него были обострены эпохой зарождения научно-технического прогресса в воздухоплавании, а также открывающимися огромными возможностями освоения неба и мировых пространств. Не знаю, насколько это правдоподобно, но отраженное эхо созданного пропагандой идеального человеческого образа звучит и в наши дни. Ну а коль звучит — значит, оно нужно людям. Значит, по-прежнему людей влекут в неведомую даль чувства романтики и самоутверждения. Примером тому являются хотя бы продолжающиеся экспедиции на острова залива Счастья энтузиастов на самодельных катамаранах, дельтапланах, моторных лодках...

Вот что по этому поводу рассказывает летчик-испытатель РФ А. В. Акименков: «В пору молодости судьба свела меня с Борисом Григорьевичем Чухновским, известным полярным летчиком, замечательным инженером, конструктором. Летать он начал еще до революции. В 1917 году окончил школу морских летчиков, а с 1924 года начал летать в Арктике. В 1928 году участвовал в спасении экипажа потерпевшего катастрофу в Арктике дирижабля «Италия». В тридцатые годы испытывал дальние арктические самолеты-разведчики, которые строились по его предложению и при его непосредственном участии.

Чухновский был живым, жизнерадостным, радушным, предельно откровенным и доброжелательным человеком. В общении с ним нас интересовали его богатая летная практика, а также огромный жизненный опыт. Ведь многих пилотов довоенной поры, ставших легендой отечественной авиации, Чухновский знал лично. Естественно, мы интересовались и Чкаловым. Каким он был? Как стал столь широко известным?

Б. Г. Чухновский рассказывал: «Если отбросить надуманные легенды и мифы о Чкалове, то секрет его небывалой славы кроется в том, что он был действительно смелым человеком. Он жил так, как велела ему душа. Ни на кого не равнялся, словно дикорастущий цветок. А душа велела ему быть смелым и в воздухе, и на земле. Такое сочетание воли и смелости в любых жизненных ситуациях встречается в людях нечасто. Бывает, человек смелый в воздухе, но трус в быту, и наоборот. А он везде преуспел.

Ни до Чкалова, ни после него никто даже из самых приближенных к вождю не посмел предложить ему выпить на брудершафт. А Чкалов принародно предложил. Сталин подумал и — согласился. Они выпили, скрестив руки в локтях, по обычаю поцеловались.

В результате Чкалов стал побратимом Сталина и мог обращаться к нему на «ты».

Или другой пример. Нужно было обладать даже не смелостью, а огромным мужеством, чтобы ходить к Сталину со списками и добиваться отмены репрессий многих людей.

А еще он был большим романтиком, не мог жить без неба. Словом, универсальный образец русского человека. За все это ему и воздалось в истории».

По воспоминаниям А. В. Акименкова об экипаже Чкалова, нелегких повседневных буднях авиаторов нашего времени я подготовил большой материал. Здесь я его не привожу и, видимо, уже никогда не напечатаю. Дело в том, что когда я в очередной раз позвонил в Москву, чтобы согласовать с Александром Вениаминовичем написанное, трубку взяла его дочь... Александра Вениаминовича не стало. Он навечно ушел в мир иной, в бескрайнее небо, которое любил так же, как и Чкалов.

Глава пятнадцатая **ЭПИЛОГ**

В одном из адресованных мне писем Валерия Валерьевна Чкалова рассказала о поездке на Дальний Восток в годовщину семидесятилетия первого дальнего перелета легендарного экипажа АНТ-25. Подводя итоги поездки, она написала:

«У меня сложилось впечатление, что перелет 1936 года мало отражен в музеях, особенно в Хабаровске, и вести какой-либо поиск они не будут. Появилась вот такая мысль: написать только об этом перелете более подробно книжку. Предлагаю Вам вместе со мной принять в этом участие. Конечно, нужно будет найти спонсоров, но я думаю, что книжка будет такой же, как «Чкалов без грифа секретно» или немного больше.

Жду Вашего ответа, замечаний и предложений».

Совместная работа над задуманной Валерией Валерьевной книгой не получилась. Очевидно, сказались разные взгляды на многие былые события и разные оценки возникавших в ходе полета ситуаций. В результате Валерия Валерьевна решила работать над переизданием своей книги об отце. Затем сообщила, что будет готовить главу о перелете 1936 года в новую книгу о Байдукове. Попросила разрешение использовать собранные мною материалы. Мне ничего не оставалось, как пожелать ей творческих успехов.

Осознаю, что мои изыскания не являются исчерпывающими. Ведь я и не ставил перед собой такую задачу. Однако они приподнимают густую завесу секретности и загадочности, витавшую над реальными событиями сложного и непредсказуемого в свое время дальнего трансарктического перелета. Публикация имеет документальную основу. В ней названы многие забытые имена тех, кто совместно с героями-авиаторами вершили в тридцатые годы прошлого века историю нашей страны на Дальнем Востоке.

Хотелось, чтобы сделанные мною шаги по устранению вакуума знаний о легендарном перелете 1936 года были продолжены. Ведь Дальний Восток в тридцатые годы был местом многих героических свершений. Полетами на Дальний Восток, по примеру экипажа В. П. Чкалова, пилоты, рискуя жизнью, отрабатывали авиационные маршруты будущего, на практике утверждали зарождение отечественной авиационной науки и техники.

