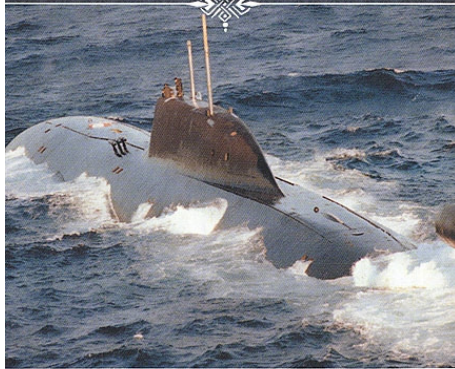


Николай
НИКОЛАЕВ



ТАСС УПОЛНОМОЧЕН...
ПРОМОЛЧАТЬ



ЛИТЕРАТУРНАЯ
ГАЗЕТА



Великие тайны истории

Николай Николаев

ТАСС уполномочен... промолчать

«ВЕЧЕ»

2010

Николаев Н. Н.

ТАСС уполномочен... промолчать / Н. Н. Николаев — «ВЕЧЕ», 2010 — (Великие тайны истории)

«Спасите наши души! Мы бредим от удушья. Спасите наши души, спешите к нам!..» Страшный в своей пронзительной силе поэтический образ из стихотворения В. Высоцкого лучше всяких описаний выражает суть сенсационной книги, которую вы держите в руках. Это повествования о советских людях, которые задохнулись в гибнущих подлодках, в разрушенных землетрясениями городах, горели заживо среди обломков разбившихся самолетов, сознавая, что их гибель останется не известной миру. Потому что вся информация о таких катастрофах, – а их было немало, – тут же получала гриф «Совершенно секретно», дабы не нарушать идиллическую картину образцового социалистического общества. О разрушительных американских торнадо советские СМИ сообщали гораздо больше, чем об Ашхабадском землетрясении 1948 года, которое уничтожило многонаселенный город. Что уж говорить о катастрофических событиях на военных кораблях и подводных лодках, на ракетных полигонах! Сейчас кажется странной эта политика умолчания, ведь самоотверженность и героизм, проявленные во время катастроф, и были достойны стать примером верности самым высоким идеалам человеческих отношений. И потому столь нужны книги, которые приподнимают завесу тайны не только над землетрясениями в Ашхабаде или Спитаке, трагедией «Челюскина» или гибелью подлодки «Комсомолец», но и над теми событиями, что остались не вполне понятны даже их участникам...

© Николаев Н. Н., 2010

© ВЕЧЕ, 2010

Содержание

Предисловие	6
Выше ординара	7
Трагедия «Челюскина»	8
Тайна гибели самолета «Максим Горький»	11
Полет в неизвестность Сигизмунда Леваневского	18
Злополучный рекордный перелет	20
Конец ознакомительного фрагмента.	25

Николай Николаев

ТАСС уполномочен... промолчать

Предисловие

Век XX насыщен катастрофами, как никакой другой. А может, это нам только кажется, потому что они подробно описаны и по времени гораздо ближе к нам, чем, скажем, Великий потоп или даже извержение вулкана Кракатау в Индонезии в 1883 году...

Вместе с тем сведения о катастрофах – как природных, так и техногенных, имевших место на «одной шестой части суши», именовавшейся СССР, весьма скудны. Власти, конечно же из гуманных соображений, щадили население: не информировали его о подробностях того или иного бедствия. Причем делали это настолько тщательно, что порой даже родственники пострадавших людей не могли понять, когда и от чего погиб тот или иной человек и где искать хотя бы место его гибели, не то что останки... (Надо сказать, что это было в традициях СМИ всех социалистических стран – успокаивать население и преуменьшать степень той или иной опасности, да так, что люди порой оказывались не готовы к тому или иному бедствию... На Кубе, к примеру, о надвигающихся ураганах, в отличие от других стран Карибского бассейна, не сообщалось вообще. Считалось, что на острове Свободы по определению не должно случаться катастроф.) Поэтому об ураганах в Америке мы знали больше, чем о страшном Ашхабадском землетрясении 1948 года, практически уничтожившем город и повлекшем огромные человеческие жертвы.

В этой книге мы приподнимаем завесу тайны и расскажем о разных катастрофах, происходивших на территории Советского Союза на памяти еще живущих сегодня людей, которые, смело можем утверждать, до сих пор не подозревают об их подробностях. О многих катастрофах население вообще ничего не слышало...

Выше ординара

Наводнение 23 сентября 1924 года в Ленинграде, когда вода достигла отметки 369 см над ординаром, стало вторым по масштабу после потопа 19 ноября 1824 года (тогда уровень воды достиг 410 см). Первое из трех катастрофических наводнений, случившихся в Петербурге – Ленинграде, произошло 21 сентября 1777 года – уровень воды 310 см.

Жизнь города была серьезно нарушена. В «Официальном сообщении губернского исполнительного комитета», опубликованном в «Ленинградской правде» 24 сентября 1924 года, говорилось: «Днем 23 сентября, при сильном ветре с моря, после 3 часов началось быстрое прибытие воды, уровень которой к 8 часам вечера достиг 4 метра выше ординара. Благодаря этому Василеостровский район, Петроградская сторона и часть Центрального, Выборгского и Володарского районов оказались затопленными. Население было предупреждено об угрожающем наводнении и в большинстве мест успело своевременно очистить улицы и перейти в верхние этажи. Количество единичных жертв, захваченных наводнением, выясняется. Сильно пострадали порт, ряд фабрик и заводов, а также склады. Были частичные пожары. Снесено несколько мостов: Сампсониевский, Гренадерский и другие.

Ввиду чрезвычайно широких размеров наводнения, а также в целях строжайшего поддержания революционного порядка и своевременной помощи населению губернский исполнительный комитет постановил объявить в Ленинграде военное положение, поручив проведение его чрезвычайной тройке в составе коменданта города тов. Федорова, заместителя начальника ГПУ тов. Леонова и заместителя заведующего административным отделом губисполкома тов. Ильина».

Еще недели две в местных и центральных газетах под крупными заголовками печатались статьи о наводнении и его последствиях. В описаниях мужественного сопротивления красного питерского пролетариата природному бедствию преобладал тон пафоса революционного. Приводились стихи: «...иль страшна мне Нева озверелая, испугается ль страна моя краснотелая?..» Но было достаточно много и серьезных сообщений о многомиллионных убытках, мародерстве, спекуляциях, панике, бесхозяйственности. В город вошла кавалерийская дивизия для помощи милиции и рабочим отрядам. Число «единичных» жертв так и осталось неопределенным: по официальным сообщениям, их было семь, но эта цифра противоречила сведениям из различных районов города и пригородов, где обнаруживали погибших.

Трагедия «Челюскина»

Моряки верят в приметы, те, кто связан с морем, – тоже. Поэтому все, кто так или иначе имеет отношение к историям Челюскиных – и человека и парохода, поражаются мистике, связанной с его (парохода) короткой историей.

В 1932 году уже не молодая советская республика, а юный СССР заказал в Дании пароход. Дело в том, что советское правительство осуществляло традиционную русскую идею освоения восточных и северных районов страны. Зародилась она еще в XVI веке у Ермака Тимофеевича, научно ее сформулировал Михайло Ломоносов, к осуществлению ее приложил свои усилия и штурман Семен Челюскин. Но с наибольшим размахом идея воплотилась в жизнь в советское время, когда была учреждена Арктическая правительственная комиссия, которая руководила созданием на побережье Северного Ледовитого океана морских и авиационных баз, метеостанций и регламентировала движение судов.

В 1932 году ледокол «Сибиряков» смог пройти (правда, с трудом – в Беринговом проливе он, лишенный винта, двигался кормой вперед под самодельными парусами) от Мурманска до Владивостока Северным морским путем за одну навигацию, т. е. за летне-осенний период. Начальником экспедиции был профессор Отто Юльевич Шмидт, а капитаном ледокола – Владимир Иванович Воронин. Сразу по ее окончании было создано Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть), которому было поручено освоить этот путь, обеспечить его техническим оборудованием, построить поселки и многое другое. Начальником Главсевморпути был назначен О.Ю. Шмидт.

Пароходу, заказанному в Дании под названием «Лена», было суждено сменить имя на «Челюскин» и повторить рейс «Сибирякова», вернее не суждено, а приказано. Только что построенный, приспособленный к плаванию во льдах (а вовсе не ледокол) пароход «Челюскин» водоизмещением 7500 тонн должен был пройти за одну навигацию от Ленинграда до порта приписки Владивостока.

Экспедицию на «Челюскине» снова возглавил О.Ю. Шмидт, а капитаном он уговорил пойти В.И. Воронина. На «Челюскине» плыло более ста человек: команда корабля, научные работники, журналисты, смена зимовщиков и строителей на остров Врангеля.

На рассвете 16 июля 1933 года «Челюскин» вышел из Ленинграда. Путь до восточного района Чукотского моря в сложной ледовой обстановке он прошел за четыре месяца. Однако преодолеть льды Чукотского моря пароход не смог. Четыре месяца он дрейфовал во льдах в непосредственной близости от Берингова пролива.

13 февраля 1934 года напором льда у «Челюскина» разорвало корпус. Корабль затонул. Благодаря четкой организации спасательных работ на лед успели перенести много необходимых грузов. Спаслись 104 человека. Был создан большой лагерь, который назвали «Лагерем Шмидта».

Сразу же развернулись широкомасштабные работы по спасению челюскинцев. Предполагалось использовать разные технические средства: ледоколы, дирижабли, аэросани, предлагали даже воспользоваться шарами-прыгунами. Но основная ставка была сделана на авиацию. И она оправдала надежды. 13 апреля 1934 года все челюскинцы, включая даже ездовых собак, были вывезены самолетами из «Лагеря Шмидта» на материк. В чрезвычайно сложных погодных условиях, на не очень надежных самолетах того времени, это осуществляли летчики М.В. Водопьянов, И.В. Доронин, Н.П. Каманин, С.А. Леваневский, А.В. Ляпидевский, В.С. Молоков, М.Т. Слепнев.

Вся эта героическая эпопея, в которой все, казалось, было на виду с самого начала, стала обрастать загадками и легендами. Во-первых, зачем понадобилось переименовывать пароход. Это дурная примета. Имя меняют в случаях, когда судно попало в плен или чем-либо опозо-

рило свое имя и флаг. За новорожденной «Леной» никаких грехов не числилось. Во-вторых, «как вы лодку, так она и поплывет».

Семен Иванович Челюскин – личность загадочная, по мнению большинства – образцовый русский флотский офицер, в тяжелейших условиях, после смерти Василия Прончищева возглавивший полярную экспедицию, первым открывший северную точку Евразии, мыс, впоследствии названный его именем.

Но есть исследователи, подозревающие Семена Ивановича в убийстве Прончищева и его молодой жены, поехавшей с мужем в далекую Сибирь (при вскрытии могилы Прончищева обнаружилось, что у него были переломаны ноги). Возможно, это очередная «сенсация» любителей «горяченького», но факт есть факт: интрига и загадка налицо. И, наконец, в-третьих – в хронологии челюскинской эпопеи изобилует цифра 13: вмерз 13 ноября, раздавлен 13 февраля, вывезены последние челюскинцы 13 апреля.

Вопросы возникли сразу после того, как отгремели фанфары. Шмидт и все челюскинцы стали почетными членами различных обществ и даже шахтерских бригад, которые рубали уголек с учетом плана на почетных членов. Были написаны даже оперы, следов которых мы пока, правда, не отыскали. Зато нашли следы «телег», написанных на Шмидта. Приложение к докладной записке датировано 24 марта 1934 года (челюскинцы еще были на льдине), поданное в ОГПУ неким Петром Александровичем Орловским, озаглавленной им «О рейде «Челюскина» и его гибели». Автор приходит к выводу, что причинами трагедии «Челюскина» были некомпетентность и легкомыслие руководства экспедиции. Это прямое обвинение О.Ю. Шмидта находится в деле архива Главсевморпути с заголовком «Личное дело тов. Шмидта О.Ю.». Хранится в архиве ЦК ВКП(б) и упоминание о том, что капитан Воронин сдал обратно дубликат ордена, выданного ему взамен якобы утраченного на «Челюскине» во время катастрофы, так как он нашел свой орден дома по возвращении. Целая цепочка разных несоответствий тянется за этой эпопеей до наших дней. Чего только стоит «утка» о некоей мифической «Пижме» – корабле-двойнике, якобы везшем вслед за «Челюскиным» 2000 зек, и ее взорвали по приказу чуть ли не самого Сталина. Мало того, уцелевшие (взрыв не совсем удался) зеки связались по радию с Америкой и добрались до нее, то ли по льду, то ли с помощью американских летчиков.

Полна противоречий и история поисков «Челюскина», начавшаяся еще в 1935 году. Во многих публикациях СМИ и в Интернете даются самые разные варианты этой истории и ее отдельных моментов.

Из картотеки поисков

1935 г. – предложение ЭПРОНа поднять затонувший «Челюскин»; отрицательная резолюция Шмидта («экономически нецелесообразно, для мемориальных целей – слишком дорого»); 1974 г. – рейс гидрографического судна «Малыгин», определившего координаты парохода; 1975 г. – группа ленинградских аквалангистов под руководством Виталия Каштанова готовит экспедицию, проводит большую подготовительную работу, беседует с еще живыми челюскинцами. Найдено экспедиционное судно, приготовлено оборудование, однако все застопорилось из-за отсутствия финансирования на транспорт на Чукотку и другие организационные расходы; 1979 г. – группа магаданских аквалангистов под руководством Валентина Герасимова (в ней были любители подводного плавания – летчики, журналисты, моряки, а впоследствии к ним присоединилась команда профессиональных водолазов из Мурманска) на базе гидрографической экспедиции под руководством О.Ф. Михеева на двух гидрографических судах «Максимов» и «Маяк» достигла нужной точки. Гидрографы вновь обнаружили объект, и аквалангисты в тяжелейших условиях (глубина – 50 метров, ледяная вода, видимость – не более 1 метра) сумели достигнуть остатков парохода, ушедшего по ватерлинии в донные

осадки, и поднять на поверхность спинку кровати (из тех, что везли на о. Врангеля), фрагмент леерного ограждения палубы и несколько болтов и гаек. Если учесть, что водолазы могли каждый раз находиться у «Челюскина» всего несколько минут, то это блестящий результат. Судьба этих экспонатов неизвестна; они хранились в помещении Магаданского подводного клуба, который сегодня разрушен. Герасимов не передавал найденные экспонаты в «большие» музеи, так как, несмотря на полную уверенность в том, что найдены остатки «Челюскина», до проведения серьезной экспертизы не решался утверждать это официально, – нормальная реакция порядочного исследователя. В 1980 г. экипаж подводной лодки ВМФ, посетившей точку, подтвердил факт погружения группы Герасимова. Один из офицеров лодки, сам водолаз-инструктор 1-го класса, Генрих Костин, позвонил в Магаданский клуб и сообщил, что видел через иллюминатор обрывки тросов, зацепленных водолазами за конструкции «Челюскина». Правда, сам факт посещения этого района какой бы то ни было подводной лодкой за последние 70 лет еще не подтвержден официальными источниками ВМФ. В 1989 г. состоялась гидрографическая экспедиция на судне «Дмитрий Лаптев». На борту по настоятельной просьбе комсомольских руководящих органов (ЦК ВЛКСМ, хабаровского обкома ВЛКСМ и газеты «Комсомольская правда») находилась экспедиция в составе журналиста и аквалангиста Сергея Мельникова (в настоящее время гражданин США Сергей Мельникофф), его жены и малолетней дочери и корреспондента «Молодого дальневосточника» Вадима Наймана. Корреспондент сообщил, что «Дмитрий Лаптев» вновь обнаружил пароход, и Мельников совершил погружение в весьма непригодном снаряжении (хотя после экспедиции Герасимова прошло уже 10 лет). Погружение занимает чуть более четырех минут, и Мельникова поднимают на борт в полуобморочном состоянии. Однако впоследствии он утверждал, что за это более чем непродолжительное время, что дотрагивался до «Челюскина», видел буквы на борту и сделал даже фотоснимок. На нем изображено (совсем нечетко) некое переплетение чего-то с чем-то. Это может быть все, что угодно. Поэтому сегодняшним утверждениям г-на Мельникоффа, по единодушному мнению квалифицированных экспертов (как сегодняшних специалистов, так и действующих ветеранов Каштанова и Герасимова), доверять нельзя. Скорее всего, он так и не смог опуститься к «Челюскину», а завершил погружение на меньшей глубине, что при его экипировке совсем неплохо, и только. В 2004 г. состоялась экспедиция «Челюскин-70» на НИС «Академик Михаил Лаврентьев». Обследованы все известные по результатам прошлых экспедиций точки. Нехватка или неверный подбор оборудования и острейший дефицит времени не позволили обнаружить «Челюскина».

В 2006 г. остов «Челюскина» обнаружен подводной арктической экспедицией «Челюскин-70» под руководством А. Михайлова.

Тайна гибели самолета «Максим Горький»

Рассказывает военный летчик Л. Вяткин:

Идея построить самолет-гигант родилась в октябре 1932 года, в связи с 40-летним юбилеем литературной и общественной деятельности Алексея Максимовича Горького. Инициатором ее был известный журналист М.Е. Кольцов. В те годы Сталин заигрывал в своих конъюнктурных интересах с «великим пролетарским писателем» и идею поддержал. В то же время он стал проявлять повышенный интерес к авиации, кстати бурно развивающейся во всех странах Европы и под влиянием первого замнаркома М.Н. Тухачевского. Через газету «Правда» и радио Михаил Кольцов организовал всенародный сбор средств на строительство самолета-гиганта. В короткий срок удалось собрать 6 миллионов рублей, что по тем временам составляло весьма значительную сумму.

Главным руководителем проекта был назначен авиаконструктор Андрей Николаевич Туполев. С помощью конструкторов-руководителей бригад В.М. Петлякова, А.А. Архангельского, Б.А. Саукке, Б.М. Кондорского и других самолет-гигант был создан, и это было поистине техническое чудо!

Постройка самолета «Максим Горький» была начата 4 июля 1933 года, а 3 апреля 1934 года, всего через 10 месяцев, разобрав каменную кладку стены заводского цеха (этот цех сохранился), инженеры и рабочие дружно выкатили свое детище на бетонные плиты Ходынского аэродрома.

24 апреля специальная правительственная комиссия приняла самолет. 17 июня 1934 года летчик-испытатель М.М. Громов впервые поднял его в воздух. Самолет хорошо слушался рулей, был устойчив в полете и через два дня, во время встречи челюскинцев совершил торжественный полет над Красной площадью в сопровождении истребителей, которые рядом с гудящим всеми восемью моторами гигантом казались игрушечными.

Мировая пресса немедленно отреагировала на столь знаменательное событие, отметив, что СССР становится сильной мировой авиационной державой, способной создавать самые современные самолеты, подобные агитсамолету-гиганту «Максим Горький», что было бы невозможно без хорошей научной базы и талантливых конструкторов. Отмечалось также, что в создании флага советского авиационного флота принимали участие более ста учреждений и предприятий-смежников, не считая ЦАГИ и ЦИАМ.

Иностранные журналисты, совершившие полет над Москвой, подробно описали внутреннюю и внешнюю конструкцию самолета, пассажирский салон, отдельные каюты с «прозрачным полом», буфет, центральную телефонную станцию, киноустановку, типографию, выпускавшую малотиражную газету прямо в полете, фотолабораторию, пневмопочту, радиостудию и туалет. Кроме 8 членов экипажа, самолет мог брать на борт 72 пассажира, что было рекордным показателем для данного класса самолетов. Отмечалось и то, что впервые у нас на пассажирском самолете был установлен автопилот отечественной конструкции. Управление было двойное (дублированное). На самолете было 14 топливных баков. Двигатели запускались сжатым воздухом. Масса пустого самолета составляла 28,5 тонны.

Однако иностранные журналисты не знали того, что гигант в случае необходимости можно было быстро переоборудовать в тяжелый «ШКАС».

К сожалению, «Максим Горький» просуществовал недолго. В небе над Москвой произошла страшная катастрофа...

Из официального сообщения ТАСС:

«18 мая 1935 года в 12 часов 45 минут в городе Москве, в районе Центрального аэродрома (Ходынское поле.), произошла катастрофа с самолетом «Максим Горький».

Катастрофа произошла при следующих обстоятельствах. Самолет «Максим Горький» совершал полет под управлением летчика ЦАГИ т. Журова при втором летчике из эскадрильи им М. Горького В. Михееве, имел на борту ударников ЦАГИ в количестве 36 человек¹. В этом полете «Максим Горький» сопровождал тренировочный самолет ЦАГИ под управлением летчика Благина². Несмотря на категорический запрет делать какие бы то ни было фигуры высшего пилотажа во время сопровождения, летчик Благин нарушил этот приказ и стал делать фигуры высшего пилотажа в непосредственной близости от самолета «Максим Горький» на высоте 700 м.

При выходе из мертвой петли, летчик Благин своим самолетом ударил в крыло самолета «Максим Горький».

Самолет «Максим Горький» вследствие полученных повреждений от удара тренировочного самолета стал разрушаться в воздухе, перешел в пике и отдельными частями упал на землю в поселке Сокол в районе аэродрома.

При катастрофе погибло 11 человек экипажа самолета «Максим Горький» и 36 человек пассажиров-ударников из инженеров, техников и рабочих ЦАГИ, в числе которых было несколько членов их семей. При столкновении погиб также летчик Благин, пилотировавший тренировочный самолет.

Похороны погибших приняты на государственный счет и состоятся 20 мая с.г.

Правительством решено выдать семьям погибших по 10 000 рублей единовременного пособия каждой семье и установить повышенное пенсионное обеспечение. Образована комиссия по похоронам в составе: Хрущев, Харламов, Ткачев».

Из сухих строк официального сообщения ТАСС следует, что катастрофа самолета-гиганта произошла исключительно по вине «воздушного хулигана» Николая Благина. Однако при этом, как считают многие старые авиаторы, у которых, как известно, прекрасная память, здесь присутствует некая тайна, доселе нераскрытая.

Старший летчик Григорий Степанович Малиновский, очевидец гибели «Максима Горького», был убежден, что всегда дисциплинированного и имевшего прекрасную репутацию летчика ЦАГИ Николай Благин совершить этот сомнительный «акробатический трюк» в воздухе, ставший для самолета роковым уговорило некое высокое начальство.

«Самый бесшабашный лихач ни за что не будет подвергать опасности, столь явной, жизни других, – рассказывал об этой катастрофе Малиновский. – А на борту «Максима Горького» было полно пассажиров... И по своей инициативе Благин не стал бы рисковать чужими жизнями... Ведь и кинохронику пригласили! Даже если бы «мертвая петля» вокруг крыла летящего гиганта закончилась благополучно, Благина немедленно бы судили. Но кем-то явно ему была гарантирована безопасность!»

Представляется весьма логичным, что начальство ЦАГИ³ Благину передало чью-то «интересную идею»: совершить петлю во время полета в «рекламных» целях перед объективом кинокамеры. Опытному летчику такая идея не могла прийти в голову, так как петлю по правилам безопасности можно выполнять лишь вокруг неподвижного объекта, скажем, воздушного шара.

Поразительно, что Николай Благин все же выполнил прихоть начальства и совершил невероятное. Помог профессиональный опыт. Он заменил классическую мертвую петлю неправильной бочкой с большим радиусом. Делалось это так: истребитель Благина со снижением разогнался и затем шел на вертикаль и одновременно выполнял бочку с большим ради-

¹ Цифра занижена, на самом деле погибло 50 человек.

² В оригинале обращают на себя внимание «усеченные» при редактировании Сталиным абзацы.

³ Начальником ЦАГИ был Н. Харламов, сначала подтвердивший такое указание, но затем в газете «Правда» от 20 мая 1935 г. всю вину переложивший на Благина. Полетный лист до сей поры не найден.

усом. Оказавшись над флагманом в перевернутом положении и под некоторым углом, Благин пропустил его несколько вперед и затем завершил эволюцию. При этом, описывая большую кривую, истребитель одновременно переходил от одного крыла к другому. С земли наблюдателю это казалось мертвой петлей и выглядело весьма эффектно.

Летчик-испытатель, Герой Советского Союза М.А. Нюхтиков, видевший несколько лет тому назад фильм в ЦАГИ, говорит, что Благин выполнил благополучно две эволюции и только на третьей таранил «Максима Горького», явно не справившись с управлением.

Известно, что снимал злополучный полет кинооператор Щекутьев, который впоследствии погиб на фронте...

Съемка велась с самолета Р-5 (конструкции Н.Н. Поликарпова) в довольно сложных условиях из открытой кабины. Перед полетом кинооператор, опасаясь, что истребитель Благина окажется за кадром, попросил пилота: «Ты, давай, получше крути!» Благину не нравились противоречивые указания, и он был мрачен...

Самое поразительное в истории гибели «Максима Горького» началось через четыре месяца после страшной катастрофы.

Выходившая в Париже газета русских эмигрантов «Возрождение» в номере от 12 сентября 1935 года перепечатала из польской газеты «Меч» предсмертное письмо Николая Благина.

Как рассказывает директор научно-мемориального музея Н.Е. Жуковского Владимир Бычков, русский летчик Николай Павлович Благин был сыном потомственного дворянина, полковника царской армии и получил хорошее образование.

Летом 1920 года он закончил теоретические курсы авиации при дивизионе воздушных кораблей «Илья Муромец», Московскую школу авиации и затем Высшую школу военлетов.

В 1930 году он стал инструктором 1-го разряда в Научно-испытательном институте ВВС РККА, а в январе 1932 года был принят в ЦАГИ ведущим летчиком-испытателем при ОКБ А.Н. Туполева.

По отзывам работников ЦАГИ, Николай Благин летал на всех типах самолетов, был прекрасным товарищем, любил летную работу и проявлял склонность к изобретательству.

Благин провел ряд ответственных испытаний авиационного вооружения и стартовых пороховых ускорителей тяжелого бомбардировщика ТБ-1, что по тому времени было новинкой.

Он отличался добросовестностью, эрудицией и трудолюбием. Правда, это не спасло Николая Павловича от недремлющего ока НКВД, он был «под колпаком», и приставленный к нему стукач регулярно сообщал «куда следует» обо всех разговорах Благина. Работники ЦАГИ знали, что Благин был независим в своих суждениях и оценках и не любил «политической жвачки»...

О «предсмертном письме летчика Благина» стало известно недавно. Это весьма любопытный документ. Вот его полный текст: «Братья и сестры! Вы живете в стране, зараженной коммунистической чумой, где господствует красный кровавый империализм. Именем ВКП(б) (Всероссийская Коммунистическая Партия большевиков) прикрываются бандиты, убийцы, бродяги, идиоты, сумасшедшие, кретины и дегенераты. И вы должны нести этот тяжелейший крест. Никто из вас не должен забывать, что эта ВКП означает второе рабство.

Хорошо запомните имена этих узурпаторов, этих людей, которые взяли на себя труд восхвалять самих себя и которые называют себя мудрыми и любимыми народом. Никто из вас не должен забывать голод, который свирепствовал с 1921 по 1933 год, во время которого ели не только собак и кошек, но даже человеческое мясо.

А в это время коммунисты организовали торгсины (магазины для иностранцев с особым ассортиментом), чтобы пустить им пыль в глаза, говоря: «Смотрите, как мы хорошо живем!»

В этих торгсинах можно было купить золото и импортные товары за бесценок, но все это было не для вас, братья и сестры. В то время как вы умирали с голода, бандиты-коммунисты экспортировали за границу нашу лучшую продукцию по самым низким ценам для того, чтобы показать, что в стране Советов все идет хорошо.

Братья и сестры! Не забывайте, что означает «все идет хорошо» в действительности. В то время как у нас отбирали последние средства в виде принудительных займов и т. д., бандиты-коммунисты организовывали крупные попойки, танцевальные вечера и дикие оргии с проститутками и разбазаривали народные миллионы.

Никогда не забывайте этого, братья и сестры! Не забывайте также и то, почему был убит бандит Киров! Вам прекрасно знакомы гримасы грабителей-узурпаторов Сталина, Кагановича, Димитрова и других коммунистов. Не забывайте о том, кто в случае войны должен быть убит в первую очередь!

Надо будет воевать, чтобы освободиться от цепей рабства, от тяжелой кабалы, от кровавого большевизма и сумасшедших коммунистов.

Никогда и нигде в мире не будет покоя до тех пор, пока коммунизм, эта бацилла в теле человечества, не будет уничтожена до последнего большевистского убийцы.

И когда эти бандиты уверяют мир в том, что не хотят войны, это наглая ложь. Коммунисты используют каждую предоставленную им возможность, чтобы вселять повсюду волнения, разруху, голод и нищету! И если они не хотят войны, то только потому, что очень хорошо знают, что это будет их последняя битва и что коммунизм исчезнет с лица земли, как заразная бацилла.

Братья и сестры! Помните это и мстите за себя до последней капли крови тем, кто выступает за Советский Союз, управляемый бандитами-коммунистами!

Власть находится в руках коммунистов-евреев, которые распространили свое господство также и на музыку, литературу, искусство и т. д.

Необходимо бороться с коммунистической заразой, используя ее собственные методы, т. е. прокламации!

Братья и сестры! Завтра я поведу свою крылатую машину и протараню самолет, который носит имя негодяя Максима Горького!

Таким способом я убью десяток коммунистов-бездельников, «ударников» (коммунистических гвардейцев), как они любят себя называть.

Этот аэроплан, построенный на деньги, которые вас вынудили отдать, упадет на вас! Но поймите, братья и сестры, всякому терпению приходит конец!

Перед лицом смерти я заявляю, что все коммунисты и их прихвостни – вне закона! Я скоро умру, но вы вечно помните о мстителе Николае Благине, погибшем за русский народ!

Москва, 17 мая 1935 года

Николай Благин, летчик».

Это так называемое «предсмертное письмо летчика Благина» в 1992 году опубликовала научный сотрудник Л. Кудрявцева, которая указывает, что редактор варшавской газеты «Меч» гарантировал его подлинность. Более того, она пишет: «За несколько дней до происшествия по всей Москве упорно распространялись слухи, что Сталин намеревается занять место в «Максиме Горьком» в компании Молотова, Кагановича, Орджоникидзе и других высокопоставленных лиц...» Казалось, ситуация накануне полета Благина выглядит вполне правдоподобно, и злой умысел Благина, таким образом, получает логическое обоснование.

Но так кажется только на первый взгляд. Вдова Благина Клавдия Васильевна заявила, что о существовании столь странного воззвания, более похожего на письмо японского летчика-смертника «камикадзе», она слышит впервые. А сам стиль письма совершенно не свойственен Николаю Павловичу.

Действительно, анализ показывает, что в письме имеются явные несуразности, говорящие о том, что перед нами письмо-фальшивка, рассчитанное на сенсационность. Похоже, оно написано политическим эмигрантом-журналистом с целью использовать гибель советского флагмана авиации в политических целях.

Достаточно для этого сопоставить несколько абзацев из письма с фактами: «Таким способом я убью десяток коммунистов-бездельников...» Эти строки не мог написать Благин, так как он отлично (по именам) знал многих пассажиров. Это были его сослуживцы, работники ЦАГИ, их жены и дети (детей шестеро – от 8 до 15 лет). Многие из них не были коммунистами, а уж бездельниками тем более...

Кроме того, если бы Благин накануне решил покончить с «Максимом Горьким», он бы перед объективом кинокамеры совершил свой «акт возмездия» куда как более решительно, а не после двух «примерочных» бочек вокруг флагмана.

Перед полетом 18 мая Николай Благин явно нервничал. (Накануне он сказал жене: «Не нравится мне эта затея...») Оператор кинохроники запечатлел суету перед вылетом, возбужденных пассажиров, смущенно улыбающийся экипаж: командира корабля Ивана Михеева, второго летчика Николая Журова, бортинженера Матвеевко, механика Медведева и остальных членов экипажа: Лакрузо, Власова, Фомина (всего 11 человек).

Орденосца летчика Ивана Михеева знала вся страна. Бывший авиамеханик, он, чтобы научиться летать, переделал одноместный старый «Моран-Ж» в двухместный. В 1925 году Михеев участвовал в рекордном перелете Москва – Пекин, в 1926 году был командиром авиотряда по борьбе с саранчой, а в последующие годы освоил полеты на новых машинах АНТ-9 и пятимоторном АНТ-14.

Михеев, Благин, Рыбушкин уточнили задание, стоя под громадным крылом «Максима Горького». Затем последовал полет над Москвой в сопровождении самолетов-истребителей И-5. Самолеты летели плотным строем «крыло в крыло». Громкоговорящая установка «голос с неба» передавала марши...

Далее предоставим слово летчику-испытателю НИИ ВВС В.В. Рыбушкину. Эти показания записал корреспондент «Правды», и они наверняка имеются в материалах расследования НКВД, но до них до сей поры никто не добрался...

«Задание я получил в 5 часов вечера 17 мая вместе с летчиком Благиным. (Полет не был проигран на земле.) Мне было приказано взять на борт кинооператора Щекутьева... Я поднялся первым, за мной взлетел Благин. Затем поднялся «Максим Горький». Я пристроился слева от него. Благин – справа.

На втором круге «Максим Горький» сделал разворот влево и пошел по направлению к аэродрому. Я поднялся немного выше и шел метрах в пятидесяти от левого крыла самолета. Смотрю, Благин, находясь на правом крыле, сделал правую «бочку» и отошел по инерции вправо от самолета. Затем он перешел на левое крыло; я немного отошел в сторону и поднялся выше, решив, что он будет делать левую «бочку», и его самолет отнесет влево. (На самом деле, судя по кадрам фильма, Рыбушкин взял принижение и съемка велась на фоне неба.)

Благин прибавил газу, вышел вперед и стал делать новую фигуру высшего пилотажа. Это было очень опасно, так как его по инерции могло затащить на «Максима Горького». Фигура у него не получилась, он потерял скорость и врезался в правое крыло «Максима Горького», около среднего мотора. Видимо, он ударился в масляные баки (ибо взвился клуб черного дыма), пробил мотором верхнюю и нижнюю обшивки крыла и сломал лонжероны.

Удар был чудовищной силы, «Максим Горький» накренился вправо, от него отделился черный капот и куски тренировочного самолета. «Максим Горький» пролетел по инерции еще 10–15 секунд, крен все увеличивался, и он начал падать на нос. Затем оторвалась часть правого крыла, потом отлетела часть фюзеляжа с хвостом, самолет перешел в отвесное пикирование и перевернулся на спину.

Машина ударилась о сосны, стала сносить деревья и окончательно рассыпалась на земле. Я сбавил газ и круто спланировал над местом катастрофы...» Далее в рассказе Рыбушкина следует нечто невероятное, свидетельствующее о том, что вышеприведенный текст подвергся изрядной правке с добавлением большой дозы самого вульгарного вранья:

«В этот момент кинооператор, перепугавшись, схватил меня за горло, начал душить и тащить назад, я потерял управление (?!), и самолет начал штопорить. Мне пришлось сильно ударить оператора в лицо, и только после этого он сел на свое место и не двигаясь сидел до посадки. Сделав два круга над местом аварии (катастрофы. – Л.В.), я ушел на посадку».

Проанализируем эти прелюбопытнейшие события. Во-первых, душить летчика в полете, находясь во второй кабине, невозможно. Расстояние между ними довольно велико (около 2 метров), и кинооператору Щекотьеву пришлось бы, отстегнув привязные ремни и избавившись от громоздкой кинокамеры, и, вероятно, с надетым парашютом, полностью вылезть из кабины и через плексиглазовый козырек дотянуться «до горла» летчика. При этом его неминуемо сдуло бы набегающим потоком воздуха, как пушинку. Во-вторых, летчику легко «усмирить» в задней кабине кого угодно: для этого достаточно несколько раз создать отрицательные перегрузки. Если пассажир не привязан ремнями, он попросту вылетит из нее.

Наконец, в-третьих, штопор на этой довольно небольшой высоте самолета Рыбушкина не зафиксирован. Так что драма в воздухе на Р-5 после гибели «Максима Горького» явно вымышлена.

При этом уместен вопрос, кто это мог придумать? Главный редактор газеты «Правда» Н. Бухарин?

Причина этих вымыслов одна – для советских людей цензура спешно подгоняла всю информацию под одну версию, сделав «козлом отпущения» Николая Благина, который уже не мог себя защитить и оправдаться перед общественностью. Горькая судьба этого человека – быть оклеветанным на долгие годы...

Трупы людей вместе с обломками самолета усеяли сады в поселке Сокол. Туда были посланы курсанты военных училищ и милиции, части НКВД. А фильм? Он был арестован и засекречен.

На похоронах жертв воздушной катастрофы многие обратили внимание на удивительное «снисхождение», проявленное к погибшему главному виновнику страшной катастрофы Николаю Благину: его похоронили вместе со всеми на Новодевичьем кладбище, а семье выплатили единовременное пособие и обеспечили пенсией. Такое решение могли принять только «на самом верху», то есть на уровне правительства. Говорят, Н. Хрущев звонил И. Сталину и спросил: «Как быть с телом Благина?». Сталин после долгой паузы сказал: «Хоронить вместе со всеми». И положил трубку.

После гибели самолета «Максим Горький» было решено построить аналог АНТ-20. Главный конструктор Андрей Николаевич Туполев внес в конструкцию ряд улучшений, поставил более мощные моторы. Самолет испытал М.М. Громов, и затем на нем перевозили пассажиров по маршруту Москва – Минеральные Воды. Во время войны на АНТ-20 транспортировали грузы, пока в одном из рейсов в декабре 1942 года он не разбился при посадке...

Ветераны-авиаторы до сей поры с сожалением и любовью вспоминают красавца «Максима Горького». Им когда-то любовалась вся страна. Авиацию тогда любил весь народ, особенно молодежь.

На «Максиме Горьком» 17 мая совершил полет Антуан де Сент-Экзюпери и дал самолету высокую оценку: *«Я летал на самолете «Максим Горький». Эти коридоры, этот салон, эти каюты, этот мощный гул восьми моторов, эта внутренняя телефонная связь – все было непохоже на привычную для меня воздушную обстановку. Но еще больше, чем техническим совершенством самолета, я восхищался молодым экипажем и тем порывом, который был общим для всех этих людей. Я восхищался их серьезностью и той внутренней радостью, с*

которой они работали. Чувства, которые обуревали этих людей, казались мне более мощной движущей силой, нежели сила восьми великолепных моторов гиганта.

...Я знаю, что эта трагедия вызвана не технической ошибкой, не невежеством создателей или оплошностью экипажа. Эта трагедия не является одной из тех трагедий, которые могут людей заставить усомниться в своих силах. Не стало самолета-гиганта. Но страна и люди, его создавшие, сумеют вызвать к жизни еще более изумительные корабли – чудеса техники».

После гибели «Максима Горького» был брошен клич по сбору средств на постройку 16 самолетов типа «Максима Горького». За короткий срок было собрано 68 миллионов рублей. Но построили только один самолет-гигант, о котором шла речь выше. Куда ушли остальные миллионы – неизвестно.

Сталин стал недолюбливать авиаконструктора Туполева и обвинил его в «гигантизме» – стремлении строить только большие самолеты, что не соответствовало действительности. А затем Туполев был объявлен «врагом народа»...

Я навестил вдову летчика Благина Клавдию Васильевну. Несмотря на преклонный возраст (около 90 лет), у нее в волосах было совсем мало седины, хорошая память, живой ум. Мы долго беседовали, разговор поддерживала ее дочь (юрист по образованию) Елена Николаевна. Мы внимательно рассматривали потемневшие от времени фотографии, документы, личное дело. Вот фотография отца Благина – полковника царской армии. Вот он сам, видимо, в тот период, когда осваивал полеты на тяжелых самолетах «Илья Муромец», вот он на Ходыньском аэродроме в общем строю вместе с Чкаловым (они были друзьями). А здесь Благин у боевого «Ньюпора», рослый, в хорошо подогнанной форме.

Сохранилось описание одного из девяти изобретений Николая Павловича – звукозаписывающего аппарата, выписка из послужного списка. Он много летал, причем без аварий. В конце альбома на последней фотографии тело Николая Благина среди обломков самолета...

На мои вопросы Клавдия Васильевна отвечала охотно, иногда со вздохом. Она подтвердила, что, получив накануне злополучного полета необычное задание – сопровождение «Максима Горького» с выполнением рекламного трюка перед кинокамерой, он пришел домой вечером усталый (она даже воспроизвела характерную для него позу усталости), снял летные перчатки-краги и хлопнул ими раздосадованно: «Завтра опять лечу сопровождать эту «бандуру». Начальство приказало...» («Ему что-то не нравилось в ходе испытаний «Максима Горького», кажется, неполадки в работе двигателей», – рассказывала Клавдия Васильевна.) Пользуясь отсутствием главного конструктора А.Н. Туполева, который в то время находился в командировке в США, начальник ЦАГИ Харламов и вышестоящее начальство явно «положило глаз» на самолет-гигант, разговоры о котором захлестнули страну. Отсюда – катание, кино съемки, интервью, активная пропаганда...

«Никакого письма с обещанием уничтожить самолет-гигант посредством тарана в воздухе Благин не писал, – говорила Клавдия Васильевна. – НКВД наверняка им занималось основательно и, видимо, без особого труда вычислило автора. Поэтому, должно быть, меня не лишили персональной пенсии».

Разговор продолжался еще долго. Уже в метро я думал над ошибкой Благина (ему бы отказаться от полета, сказать «нет» начальству, а это бывает трудно), анализировал детали, сопоставлял факты и решил воспользоваться советом Клавдии Васильевны – запросить досье Благина и материалы расследования гибели флагмана. А еще кино пленку (негатив), отснятую кинооператором Щекотьевым, которая пылится на архивной полке КГБ. Получу ли?

Полет в неизвестность Сигизмунда Леваневского

13 августа 1937 года в безмолвии Арктики исчез самолет «СССР Н-209». Командовал Герой Советского Союза Сигизмунд Леваневский.

Этот незаурядный и честолюбивый летчик прославился в челюскинской эпопее, а еще в некоторой степени тем, что однажды, после неудачного полета на «АНТ-25», на встрече в Политбюро, в присутствии Сталина, Молотова, Ворошилова и Туполева, объявил последнего «вредителем и врагом народа». После благополучных перелетов в США В. Чкалова и М. Громова Леваневский решил направиться в США по иному маршруту, но уже не только для установления рекорда, а и с коммерческой целью – с товаром на борту. В экипаж вошли: второй пилот, опытный заводской летчик-испытатель Николай Кастанаев, штурман Виктор Левченко, авиамеханики Николай Годовиков и Григорий Побежимов, радист Николай Галковский.

12 августа 1937 года состоялись торжественные проводы на Чкаловском аэродроме Москвы. По воспоминаниям современников, Леваневский внешне выглядел совершенно спокойным, а вот в настроении членов экипажа чувствовалась какая-то подавленность.

В 18 часов 15 минут тяжело груженный самолет с трудом оторвался от бетонной полосы и вскоре исчез в вечернем московском небе. В эту минуту вряд ли кто-нибудь из провожавших подумал, что его больше не увидит ни один человек на Земле.

Непоправимой ошибкой был старт самолета именно в те дни, когда над просторами Арктики бушевал мощный циклон. Следствием этого была многокилометровая облачность и сильнейший встречный ветер, который мог уменьшить почти вдвое среднюю скорость самолета, составлявшую двести с небольшим километров в час. И все же, несмотря на крайне сложные условия, через 19 часов 25 минут полета (в 13 часов 40 минут 13 августа) самолет «СССР Н-209» достиг Северного полюса планеты, о чем штаб перелета был извещен радиограммой № 18. А следующая радиограмма – № 19, полученная в 14 часов 32 минуты, – несла крайне тревожную весть: «Отказал крайний правый мотор из-за неисправности маслосистемы. Идем на трех моторах в сплошной облачности. Высота 4600 метров. Очень тяжело». Едва ли кто в тот момент мог предположить, что эта радиограмма окажется последней ясно и четко принятой информацией с борта самолета. Все последующие сообщения радиостанции Леваневского были отрывочны и невняты. В 15 часов 58 минут в Якутске приняли: «Все в порядке. Слышимость очень плохая». В 17 часов 53 минуты на мысе Шмидта: «Как меня слышите? Ждите...»

Все радиостанции Советского Союза, а также американского и канадского корпусов связи, многочисленные станции радиолюбителей вели непрерывное прослушивание эфира на волнах радиостанции «СССР Н-209». Но эфир молчал. Связь с экипажем прервалась.

Первыми уже 14 августа на поиски вылетели три американских самолета. Стартовав с Аляски, они направились в северном, северо-восточном и северо-западном направлениях. Безрезультатно. Когда исландские рыбаки нашли у берегов Гренландии доски с надписью «Август – 1937», к поискам подключился известный американский полярный исследователь и летчик Губерт Уилкинс. С Аляски же совершили несколько вылетов два советских пилота – Алексей Грацианский и Василий Задков. Никаких следов «СССР Н-209» обнаружено не было.

Между тем выяснилось, что несколько радиостанций в СССР и в городе Анкоридже (Аляска) сумели поймать новые фрагменты передач радиостанции Леваневского. Так, 14 августа в 17 часов 44 минуты московского времени радиостанция в Анкоридже перехватила: «Не имеем ориентировки. Затруднения с передатчиком». 16 августа радиостанции в Иркутске и Архангельске прослушивали неразборчивые обрывки работы радиопередатчика на аварийной частоте РЛ.

Однако лишь месяц спустя – 14 сентября – поисковая экспедиция под командованием начальника полярной авиации Марка Шевелева прибыла на остров. Но уже наступала полярная

ночь, к тому же бушевала метель. Только 7 октября Михаил Водопьянов совершил, по сути, один-единственный серьезный поисковый полет. Он продолжался 10 часов – это был первый в мире ночной полет за Северный полюс. К сожалению, экипаж из пяти человек ничего не обнаружил.

Многомесячные поиски в Северном Ледовитом океане, на побережьях Таймыра, Чукотки и Аляски не дали никаких результатов, хотя не подтвердившихся сведений об обнаружении остатков самолета, его груза или следов передвижения экипажа было немало. В мае 1938 года вышло постановление советского правительства о прекращении поисков.

Об этой трагедии написаны десятки статей с самыми разнообразными версиями происшедшего, вплоть до совершенно абсурдных типа «тайного бегства экипажа на Запад в поисках защиты от репрессивного советского монстра» или «захвата экипажа гигантским инопланетным кораблем». Между прочим, когда в Великую Отечественную войну был сбит фашистский ас, внешне напоминавший Леваневского, военные летчики находились в замешательстве, пока не разобрались, что это не он... Тайна арктической катастрофы 13 августа не разгадана до сих пор.

Злополучный рекордный перелет

Рассказывает военный летчик Л. Вяткин:

В 1968 году в Хабаровском крае в 12 км от поселка Дуки таежные охотники наткнулись на место давней авиакатастрофы: искореженный большой самолет с гофрированной алюминиевой обшивкой 1930-х годов. В деформированном от сильного удара фюзеляже охотники обнаружили разбросанные в беспорядке полуистлевшие останки людей...

К большому удивлению, после тщательного обследования места катастрофы нашли удостоверения личности, паспорта некоторых погибших, на которых хоть и с трудом, удалось прочесть фамилии и год выдачи документов.

Вернувшись в поселок, охотники по телефону связались с Хабаровском, рассказали о своей таежной находке. Состоялось расследование, благодаря которому было установлено, что охотники нашли тяжелый бомбардировщик ТБ-3. Он участвовал в поиске пропавшего самолета «Родина», выполнявшего рекордный перелет по маршруту Москва – Дальний Восток и потерпел катастрофу 4 октября 1938 года после столкновения с другим самолетом, также участвовавшим в поиске...

Всплыл потрясающий факт. Тогда с места катастрофы были извлечены почему-то тела только двух человек: героя Гражданской войны и Хасана комдива Якова Сорокина и Героя Советского Союза, флаг-штурмана ВВС Александра Бряндинского, которых и похоронили со всеми воинскими почестями в Комсомольске-на-Амуре, при этом почему-то намеренно изменив дату гибели. Остальных приказано было забыть навсегда...

Вот что вспоминала о рекордном, но злополучном перелете знаменитая летчица Валентина Гризодубова:

«При подготовке к этому полету было столько препятствий и волнений, что уже и не верилось, полетим ли мы вообще, тем более, что погода к осени стала портиться, трасса надолго могла «закрыться». А тут еще возникли сложности с моторной группой: долго не могли отрегулировать. Наконец 24 сентября 1938 года долгожданный вылет. Марина Раскова поднялась в кабину и доложила, что радиосвязь не в порядке. Я решила, что разберемся в полете. Всегда летали по компасу. Широковещалка работала. Нам этого вполне хватало, хотя и был риск, конечно (из-за этой оплошности их найдут в тайге лишь на девятые сутки. – *Авт.*). Устранение неполадки с радио могло вообще затянуть вылет. Могли и отказать до следующего года. Никто из нас этого не хотел... В конце концов маршрут ясен. Главное – работали бы моторы.

Взлетели с грунта легко. Через 150 км вошли в сплошную облачность. Я была уверена, что Полина Осипенко мастерски водит самолет и ночью, и за облаками. И мне к ночным полетам не привыкать – много летала с метеорологами вслепую.

Трудности были в другом: бензочасов нет, а под рукой... 17 баков с топливом. В ногах 30-минутный топливный расходный бачок. Когда горючее в нем кончится, надо переключиться на другой. Ошибиться нельзя. Это держало в напряжении все время (при этом в каждом оставались нерасходоанные килограммы топлива, что сокращало время полета. – *Авт.*).

Летим. Марина открывает астролюк для наблюдений за звездами. Вижу, как из ее кабины воздушным потоком мгновенно выдуло роскошные карты, которые нам вручили перед вылетом. (Далее полет проходил без карты и без радио. – *Авт.*)

Пишу записку: «Полина, не беспокойся! Меня с курса не собьешь – буду лететь по компасу! Займись Мариной, потому что на высоте 5000 метров она скоро превратится в сосульку. Наблюдать ей там нечего, а вот замерзнет по-настоящему!» (Действительно, штурман не мог выполнять свои обязанности, прокладывая линию фактического пути, определять снос на высоте и т. д. – *Авт.*)

Сплошная облачность – земли не видно. Наконец неожиданно оборвались облака: как на ладони Охотское море, видны острова в Тугурском проливе. Разворачиваюсь к югу, но землю вновь затягивают облака. Позади – 26 часов 29 минут полета, более 20 часов вслепую (без карты, без связи, не зная своего местонахождения, невозможно выбрать подходящий аэродром и сесть при критическом остатке топлива. – *Авт.*).

Тут загорелась красная лампочка – кончилось топливо. Проверяю все баки – пусто. Придется совершать вынужденную посадку.

«Марина, прыгай!» – кричу я. Но она не хочет покинуть самолет. (Естественно, такой вариант действий экипажа вообще не был предусмотрен и был слишком рискованным: прыгать на деревья в тайгу, без продуктов. – *Авт.*). Завыла сирена – через 30 минут заглохнет мотор. Планировать на таком тяжелом самолете трудно – может сразу спикировать.

«Прыгай!» – приказываю я Марине. Но пока мы спорили, нас пронесло мимо выбранной площадки. Марина прыгнула в тайгу, а Полина отказывается: «Я сижу на хвосте, он всегда остается цел, тайги же я боюсь!» «Тогда проследи, где приземлится Марина!» А сама рассчитываю посадку на болоте, которое маячит впереди. Это было заросшее озеро вблизи реки Амгунь. (Эту реку она приняла за Амур, который значительно юго-восточнее. – *Авт.*)

Сели удачно, чуть-чуть лопасти винта погнули. (Действительно, посадка на «таежный пятак» свидетельствует о прекрасном летном мастерстве. – *Авт.*)

Развернули аварийную радиостанцию. Оказалось, нам забыли положить сухие батареи, поэтому пришлось крутить «солдат-мотор» динамомашин. На запросы никто не отвечал. Как оказалось потом, нам дали позывные прошлого месяца (видимо, запасную частоту на случай аварии. – *Авт.*), поэтому нас никто не слышал.

Полина, как умела, вызывала известные ей станции, но ответа не было (лучше всех «на ключе» морзянкой работала штурман, летчицы могли принимать морзянку лишь на слух. – *Авт.*).

Было совершенно очевидно, что самим нам отсюда не выбраться. Прошло несколько дней с разными происшествиями: то хозяин тайги медведь нас посетил, а когда мы пугнули его выстрелом из ракетницы – загорелась сухая трава на болоте... Так что натерпелись страху. Запас еды у нас на борту был, а вот Марина выпрыгнула с одной шоколадкой в кармане. Когда она наконец-то нас нашла, на нее страшно было смотреть...

Но мы были молоды, и все нам было нипочем!..

Скоро мы с Полиной предприняли попытку покинуть самолет, но за восемь часов смогли пройти всего двенадцать километров (они знали, что в тайге легко заблудиться, но полагали, что могли залететь в Китай. – *Авт.*). Потом сообразили, что самолет найдут быстрее, чем мы куда-нибудь выйдем.

Наконец над нами появился гидросамолет и сбросил код: как выложить полотнища, чтобы нас поняли – все ли живы, где искать пропавших, какая нужна помощь (существует международный код подобных визуальных сигналов, которого не оказалось на борту. – *Авт.*).

Мы ответили: «Все у нас в порядке. Самолет сами поднять не можем, поэтому ждем помощи».

Скоро нас вывезли...»

Уже девять суток шли поиски пропавшего самолета «Родина». Прочесывали район возможной посадки и с воздуха, и пешими партиями. Наконец пришли скудные вести от жителей таежных приисков. Шум моторов низколетящего самолета слышал охотник близ поселка Хурмули. Колхозники из деревни Каменка, жители селений Экимчан и Стойба, связист из пункта Дуки донесли, что какой-то большой серебристый самолет пролетел курсом на прииск Керби...

Свидетельствует Михаил Евгеньевич Сахаров, первым обнаруживший самолет «Родина» в тайге:

«В то время я был пилотом – командиром двухмоторного корабля МП-6. Это 9-местный гидросамолет на 7 пассажиров, с поплавками 10-метровой длины. Мы с экипажем летели с материка на Сахалин.

30 сентября я летел с пассажирами по маршруту через Комсомольск-на-Амуре, 1 октября получил от командира гидроотряда телеграмму с заданием принять участие в поисках машины «Родина». В этот же день вылетел на своем гидросамолете не мешкая. Надо было осмотреть бассейн Амура в его среднем течении и прибрежную полосу Охотского моря в районе Шантарских островов.

Прежде чем начать поиск, я (как летчик) представил себе, что бы делал на месте командира корабля «Родина», выполняя такой длительный полет практически без радиосвязи с землей и не имея сведений о погоде как по маршруту, так и на Дальнем Востоке.

Логичное решение: вылетев из Москвы, выдерживать курс 90 градусов, не изменяя его. По карте было видно, что кратчайший путь по маршруту – полет по параллели от столицы до берега Охотского моря с постоянным курсом, обеспечивающим выход самолета к Тугурскому заливу. Экипаж «Родины», как известно, так и сделал.

Наиболее вероятным местом посадки самолета «Родина» мне представлялся район недалеко от побережья Охотского моря. Аэродромов там нет, ближайший – в Комсомольске-на-Амуре. Но, осмотрев все заданные районы, машины я не обнаружил.

3 октября я получил задание осмотреть местность в районе поселка Керби и реки Амгуни. С таким же заданием вслед за мной – через 15 минут – вылетел летчик Н. Бурлаков, а еще через полчаса – летчик А. Романов, бывший учлет В. Гризодубовой. Оба на самолетах МП-1 – пассажирском варианте летающей лодки МБР-2.

Дальний Восток был мне известен хорошо – летал там по многим трассам. Западный, обрывистый берег Амура покрывают сплошные непроходимые болота, сохранившиеся до сих пор. А в районе Амгуни – мари, то есть болота с кочками, по которым хотя и с трудом, но можно пройти. Для посадки самолета они подходят лучше – на них меньше воды. Мне невольно подумалось, что экипаж «Родины» это учитывал и вел самолет ближе к Амгуни. Поэтому особенно тщательно осматривал именно эти места.

После двухчасового поиска заметил на болоте, среди разводий, пятно с непрерывно изменяющейся конфигурацией. Этим оно привлекло внимание. Снизился к нему с 700 до 50 метров.

Им оказался двухмоторный серебристого цвета самолет с крылом большого размаха. Рядом находилось два человека. Они встряхивали расправленными куполами парашюта, подавая сигналы, благодаря чему и удалось различить их на фоне разводий.

То обстоятельство, что людей было двое, вызвало сомнение, что найдена действительно «Родина», ведь ее экипаж состоял из трех человек. К тому же названия самолета не было видно. Сделал несколько кругов, снизился еще...

Позже мы узнали, что название было написано только на нижней поверхности крыла и по бокам носовой части фюзеляжа, поэтому увидеть его сверху оказалось невозможным.

Мой радист Володя Быстров дал на аэродром радиограмму, сообщив, что, по всей видимости, мы обнаружили в районе Амгуни «Родину», а Кузьма Домкин, механик, лоскут от исподнего отхватил, записку замотал, как вымпел, и бросил им: «Завтра прилетим снова...»

Хабаровск новости не поверил. Как девушки могли там оказаться? Почему их только двое? Отчего не отвечают на радиозпросы?

И тут началась раскрутка лихорадочных «поисков» уже найденного самолета. Примчался комдив Яков Сорокин, герой Гражданской и Хасана, грудь в трех орденах Красного Знамени,

недоверчиво выслушал меня и говорит: «Сам полечу, осмотрю, доложу правительству и лично товарищу Сталину».

Согласно сброшенному мною коду сигналов девчата выложили парашют слева от самолета, что означало, что нет штурмана Расковой.

Километрах в десяти от «Родины» было озеро, на которое можно было сесть, но через тайгу и болото мы не добрались бы до цели. Решили возвращаться на базу и пошли в Комсомольск-на-Амуре. Возвратившиеся вслед за мной летчики Н. Бурлаков и А. Романов доложили, что они тоже обнаружили самолет.

Интересно, что сначала хотели было поднять девушек прямо на борт самолета-спасателя с земли. Поставили лебедку особую у люка, спустили трос со стальным карабином – с ходу цеплять за подвесную систему парашюта, которую должны надеть летчицы. Но попробовали с мешком – задели за деревья, едва самолет не угробили. Решили «цирковой трюк» отменить и на место посадки бросать десант спасателей.

Решив лететь к месту посадки «Родины», комдив Сорокин приказал было мне лететь на его ТБ-3 за штурмана. Но я всегда сторонился крикливых и шальных начальников и объяснил комдиву, что уже имею задание от своего начальства. Это меня спасло от верной гибели...

Скоро я стал очевидцем страшной катастрофы в воздухе, о которой до сей поры не могу вспоминать без содрогания.

На следующий день, 4 октября, я опять вылетел. Запомнилась странная подробность перед вылетом. Флаг-штурман ВВС А. Бряндинский, которому я хотел показать, как лучше и с большой точностью выйти к месту вынужденной посадки самолета «Родина», в довольно резкой форме отмахнулся от меня. Красным карандашом он обвел на своей карте круг и поставил на нем крест. Кто-то из тех, кто наблюдал эту сцену, мрачно пошутил, что как бы этот крест не оказался дубовым...

Плотно пообедав, он и комдив Сорокин – один на ТБ-3, другой на «Дугласе» ДС-3 командующего армией И. Конева, не спросив его разрешения, взлетели на поиск «Родины».

Вслед за ними вылетел и я на своем МП-6. Оказалось, Сорокин и Бряндинский спешно отобрали парашютистов-спасателей в том числе и спортивных комиссаров. Решили так: с первого ТБ-3 к Гризодубовой и Осипенко прыгнут два спортивных комиссара – осмотреть барографы, составить акт о рекорде. С ними прыгнут врач Тихонов и опытный десантник Олянишин. Остальных 14 парашютистов комдив Сорокин взял в свой ТБ-3. Из Москвы все настойчивее запрашивали о судьбе Расковой, поэтому если она обнаружится в тайге, то ей на подмогу выбросили бы этот десант.

С высоты я увидел на юго-востоке ТБ-3 Сорокина и «Дуглас» ДС-3 Бряндинского – оба зеленого цвета, плохо различимые на фоне осеннего леса. Они кружили над небольшой долиной, видимо, не вышли точно к месту посадки «Родины» и теперь были заняты поиском.

Как потом рассказывал спасшийся на парашюте командир ТБ-3 Наумов, летевший в их самолете комдив стоял в пилотской кабине между креслами. Увидев приближающийся «Дуглас», стал грозить кулаком, крича: «Убьет он нас!» И в этот момент произошел удар. Сорокин – на нем была надета парашютная подвесная система – бросился за перегородку к штурману за лежавшим там парашютом, но не успел...

Я видел из своей кабины в воздухе, как «Дуглас», явно поглощенный поиском, крылом ударил по хвосту ТБ-3, перешел в глубокую неуправляемую спираль и, упав, взорвался.

ТБ-3 Сорокина с разрушившимся хвостом пошел вверх, стал вертикально, перевернулся на спину и перешел в отрицательное пикирование.

За несколько секунд до удара о землю воздушные стрелки и оба летчика, висевшие вниз головой на привязных ремнях, успели выброситься из открытых кабин. Приземлившись, все четверо бросились к горящему «Дугласу», стали сбивать пламя – чтобы огонь не поджег тайгу и в надежде, что кто-нибудь спасся. Но на «Дугласе» погибли все...

На ТБ-3 погиб комбриг, корреспондент и все остальные. Самое трагическое в этой эпопее то, что этот полет ТБ-3 и «Дугласа» ДС-3 не был вызван необходимостью. Более того, особой телеграммой из Москвы Сорокину категорически запрещалось вылетать к месту посадки «Родины», он должен был руководить полетами из штаба, а Бряндинскому надлежало встречать летчиц в Хабаровске.

Но «коронным номером» неразберихи был «самостийный» полет и посадка учебного У-2 Комсомольского авиазавода, ухитрившегося сесть на болотный «пяточок» рядом с «Родиной» с цветами и шампанским! Его потом, зимой эвакуировали вместе с «Родиной»...

Гризодубова и Осипенко, стоя на крыле своего самолета, видели столкновение самолетов в воздухе и их гибель. Из полотнищ разорванного парашюта они выложили сигнал «ТБ-3 SOS» и стрелу, указывающую направление к месту катастрофы. Эти знаки я видел хорошо. Подоспевший к месту посадки «Родины» второй ТБ-3 направился туда, куда указывали полотнища, потом вернулся и сбросил двух парашютистов – летчика Еремина и командира парашютной бригады Полежаев – спорткомиссаров, которым поручили снять барографы для регистрации рекорда, и еще трех, которые должны были помочь девочкам пройти болото и тайгу...

Возвратившись на своем гидросамолете в Комсомольск, я доложил обо всем начальнику ДВТУ ГВФ, а недремлющий начальник НКВД заставил написать подробный рапорт о всем случившемся и о том, что я видел с воздуха...»

Злополучный рекордный перелет прославленных летчиц имел еще одну труднообъяснимую странность: согласно сообщениям ТАСС летчицы регулярно докладывали обо всем с маршрута (?!), что не вяжется с показаниями В.С. Гризодубовой и М. Расковой. В чем же дело?

Только в 1988 году стали известны выдержки из протоколов госкомиссии, которые хранятся в деле № 91 Хабаровского краевого партархива, из них видно, что по указанию свыше ТАСС явно «блефовало».

Москва: Почему допускаете кавардак? Предупреждаем: никакой горячки! Потребуйте от экипажей соблюдения летной дисциплины. Сколько погибших?

Комсомольск (В. Пегов, секретарь горкома ВКП(б): Неизвестно, уточняем. Как быть с корреспондентами: осаждают, требуют сведений, жалуются на меня наркомам.

Москва: Не обращайтесь внимания. Здесь считают, что вы делаете все правильно. Ничего прессе не давать...

Москва: Чем вызвана посадка в данной местности?

Керби (место посадки «Родины»): Отказом всей рации (курсив мой. – Л.В.) и отсутствием бензина после слепого полета (Раскова уточняет: заблудились. – Авт.). Моторы целы. Погнуты винты. Немного попорчен низ самолета. Сели, не выпуская шасси, 25 сентября в 10.41 по московскому времени.

Москва: Поздравляем вас с блестящим выполнением перелета!

Но как сделать перелет «блестящим» при таком количестве трупов? Член Военного совета И. Литвиненко с согласия В. Пегова приказал летчику заводского гидросамолета П. Генаеву произвести посадку на реку Амгури вблизи катастрофы «Дугласа» и ТБ-3 и забрать тела только комбрига Сорокина и Бряндинского, а об остальных «забыть».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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