

Николай Витальевич Велигжанин

В тени первых Героев. Белые пятна челюскинской эпопеи

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69487225

В тени первых Героев. Белые пятна челюскинской эпопеи.

ISBN 978-5-98797-345-5

Аннотация

Девяносто лет назад, летом 1933 г., пароход «Челюскин» вышел в свой первый и, как оказалось, последний рейс. Цель похода – пройти Северный морской путь за одну навигацию – не была достигнута; раздавленное льдами судно затонуло 13 февраля 1934 г. в Чукотском море. Гибель «Челюскина», эвакуация людей со льда, учреждение звания Героя Советского Союза – эти события стали одной из ярчайших страниц истории страны в XX в. Но официальная историография оказалась сильно искажена в угоду идеологии: одних героев превозносили, а других старательно прятали в тень.

Несмотря на обилие публикаций, хронологического описания челюскинской эпопеи не существует. Книга «В тени первых Героев» – это история спасательной операции, рассказ обо всех ее героях, в том числе неизвестных широкой публике. Выводы, сделанные в книге, могут показаться многим читателям дискуссионными, однако автор изложил свою версию развития

событий, опираясь на воспоминания их участников и прочную документальную базу.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

Вступление	6
Часть первая	11
Герой номер ноль	11
Один герой и три вторых пилота в одном рейсе	17
Спасение Маттерна	34
Конец ознакомительного фрагмента.	54

Николай Велигжанин
В тени первых Героев
Белые пятна
челюскинской эпопеи

© Велигжанин Н. В., текст, 2023

© ООО «Паулсен», 2023

Вступление

Гибель парохода «Челюскин», двухмесячное выживание сотни мужчин, женщин и детей в арктической ледяной пустыне, их чудесное спасение – без сомнения, важнейшее и ярчайшее событие в истории довоенного Советского Союза.

Эвакуация пассажиров и экипажа парохода вызвала огромный резонанс по всему миру. Это было чуть ли не первое в мире реалити-шоу: все человечество практически в ежедневном режиме наблюдало за полной драматических поворотов спасательной операцией, разворачивающейся во льдах полярного океана. Телевидения тогда еще не было, но газеты и радио сумели создать нужный градус эмоционального накала и заставили жителей многих стран следить за судьбой полярных робинзонов и сопереживать им. Триумфальное завершение операции подняло авторитет СССР на невероятную высоту. «Никого не бросим!»; «Спасем всех, чего бы это ни стоило!»; «Вывезли даже ездовых собак!» – конечно, такое не могло не отозваться в сердцах зрителей. Подлинными героями стали летчики, снявшие людей со льдины. Семеро смелых пилотов вошли в историю, по крайней мере в отечественную, они стали первыми отмеченными высшей наградой страны – званием героев Советского Союза.

Их подвиг бесспорен, награды заслуженны. Но... Даже не

знаю, как продолжить, чтобы не бросить тень на уважаемых героев. Советский Союз, «государство нового типа», всегда придавал огромное значение пропаганде, или, говоря современным языком, самопиару. О достижениях трубим, неудачи замалчиваем, о трудностях говорим согласно обстоятельствам. Конечно, любое правительство предпочитает рассказывать о себе только хорошее, но в советской стране это искусство достигло высоты небывалой. Пожалуй, впервые в мире государство начало действовать по законам шоу-бизнеса. А это подразумевает, что в любой сфере возможно существование ограниченного числа героев, сияющих, бесподобных и недостижимых. Все знают: поэт – Пушкин, пролетарский писатель – Горький, вождь – Сталин. Вокруг них может находиться свита из младших соратников, помощников и оруженосцев – возможно, хороших, но не столь безупречных. А все, кто не входит в ближний круг, теряются во мраке неизвестности.

Семь летчиков были назначены коллективным героем. Но в реальности в спасательной операции участвовало множество людей, в том числе и другие летчики, а кроме них еще механики, полярники, пограничники. Многие из них внесли огромный вклад в общую победу. Кто-то, скажем кощунственно, был более достоин, чем... Нет, лучше сформулируем по-другому: некоторые из «неизвестных» были не менее достойны высоких наград. Но сначала они оказались в тени официальных Героев, а потом про них предпочли забыть.

История челюскинской эпопеи, казалось бы, описана необычайно подробно. «Правительственная комиссия по спасению...» регулярно публиковала бюллетени, советские газеты активно освещали события, позже многие из участников оставили свои записи. Но и мифологизация, и редактирование этой истории начались практически сразу же, по ходу событий. И информация подавалась определенным образом, и к воспоминаниям были допущены далеко не все, и писали они только на разрешенные темы. В основном о подвигах, о преодолении трудностей, о достижениях. Почему потребовался героизм, какие события к этому привели – такие вопросы ставить было «не нужно». В чем состоял героизм летчиков? Да тоже не очень понятно.

Из всех позднейших описаний трудно даже восстановить последовательность событий. Летчики как бы возникали из ниоткуда, один за другим. «Героям удалось прорваться в ледовый лагерь». Что значит прорваться? Откуда они прорывались? Возникает твердая уверенность, что самым сложным для них было приземлиться на лед. Между тем это далеко не так.

Челюскинская эпопея и то, как она преподносилась в прессе, на мой взгляд, задали канон освещения больших событий. Позднее подобный же подход был применен и для описания Великой Отечественной войны: вместо точного изложения, что и как происходило, нам показывают отдельные куски целого, которые перемежаются рассказами о подвиге.

гах. Мы не понимаем причин, не в состоянии делать выводы; вместо этого в готовом виде получаем эмоциональную оценку. Можно проследить это и дальше: стиль, заданный челюскинской эпопеей, продолжает проявляться и в современных событиях в России.

Именно это и побудило меня написать книгу. Цели я определил так: в первую очередь – внятнoе и последовательное изложение самой истории. Одновременно это рассказ о неизвестных или, точнее, малоизвестных героях челюскинской эпопеи. Какой вклад они внесли в общее дело и какой оказалась их последующая судьба? В чем же, собственно, состоял подвиг летчиков во время спасательной операции? Реальность часто значительно интересней пьесы, выстроенной по законам шоу-бизнеса.

При написании я пользовался в основном открытыми источниками, опубликованными еще в советское время. Обилие материалов, даже искажающих реальные события, дает возможность докопаться до сути – если просто внимательно сопоставить их между собой, а также с газетными статьями и с более поздними воспоминаниями участников этой эпопеи.

В процессе изучения материалов мне также удалось сделать несколько интересных открытий. Они вроде бы лежали на поверхности, но не вписывались в «канон», и про них никто не упоминал.

Источники информации даны в конце каждой из трех частей книги – на них указывают ссылки в тексте. Орфография

и пунктуация в цитатах сохранены.



Пароход «Челюскин» во льдах. 1933 г.

Часть первая

Хождение за край света

Герой номер ноль

У поэта и журналиста Феликса Чуева в стихотворении «Ляпидевский», посвященном первому Герою Советского Союза, есть такие строчки:

...И встречает в дверях, улыбаясь по-детски,
Хоть прибавилось к детству немало седины,
Анатолий Васильевич, сам Ляпидевский,
У которого Звездочка номер один.

<...>

И, когда про него прозвучали стаканы:
«Каюсь, хлопцы, не я, – он вздохнул тяжело, —
Самым первым Героем был Федя Куканов.
Должен был. И не стал. Просто не повезло...»

Казалось бы, Анатолий Ляпидевский – бесспорный Герой Советского Союза № 1. Он первый обнаружил лагерь «челюскинцев», он снял со льдины десять женщин и двух грудных детей, и против него какой-то Федя Куканов? Почему же Ляпидевский отдает ему первенство? И насколько умест-

но говорить «не повезло», когда звание Героя, «высшая степень отличия», согласно положению, дается за «совершение геройского подвига»?

Но Ляпидевский знал, что говорил, и кое-что понимал в превратностях судьбы. В марте – апреле 1934 г. он, вместе с пятью другими героями-летчиками, эвакуировал из лагеря челюскинцев 102 человека. Несколькими месяцами ранее, в октябре – ноябре 1933 г., Федор Куканов в одиночку вывез 96 человек с трех вмерзших в лед пароходов!¹ Куканов летал в более сложных погодных условиях, в разгар полярной ночи, ближе к дню зимнего солнцестояния. Летать ему было дальше: от мыса Северный, где была авиабаза, до мыса Биллингса, где застряли пароходы «Анадырь», «Хабаровск» и «Север», было более 200 км, а расстояние между поселком Ванкарем и местом гибели «Челюскина», которое преодолел Ляпидевский, – приблизительно 130 км. Челюскинцы не имели проблем с питанием, а пассажиры трех пароходов умирали от голода, цинги и недостатка одежды. Про спасательную операцию Куканова знали все, и правительство тоже. Знал про нее и Ляпидевский, потому что и его отправили на Север именно для той эвакуации, для помощи Куканову, а не для спасения челюскинцев. Что «Челюскин» все-таки утонет, в начале зимы 1933/34 г. мало кто мог предпо-

¹ Разные источники приводят цифры в 62, 93 и 96 человек, вывезенных Ф. Кукановым. В главе «Сколько человек спас Куканов» обосновано число спасенных им людей. – *Здесь и далее, если не указано иное, прим. автора.*

ложить: пароход считался условно «ледового класса» и его судьба опасения не вызывала. Но Куканов никак не был отмечен за спасение терпящих бедствие людей – просто потому, что это были «пассажиры “Дальстроя”», или, попросту говоря, ссыльные, возвращавшиеся после рабочей зимовки. Их спасение не афишировалось, и пропагандистской кампании вокруг него не устраивалось.

А когда началась череда бедствий у «Челюскина», на Чукотке реально находились только два пилота, способные оказать помощь: Федор Куканов и Анатолий Ляпидевский, причем Куканов официально был начальником Чукотского авиаотряда, командиром всех первых Героев.

Ляпидевский и Куканов дружили многие годы, после войны жили по соседству – в знаменитом Доме полярников на Никитском бульваре в Москве. Стихотворение Чуева написано в 1965 г. Федор Куканов умер годом ранее, в 1964-м. Наверное, это можно назвать случайностью: во время застолья Ляпидевский вспомнил про своего умершего друга, а поэт Феликс Чуев услышал и записал.

Но то, что Ляпидевский попал на Север и стал первым Героем Советского Союза, тоже стало результатом стечения обстоятельств – предопределила их нечаянная встреча его с Кукановым в июле 1933 г. в Хабаровске. А Куканову после этой встречи «не повезло» еще несколько раз. Обо всем этом ниже.



Группа курсантов Высшей школы красных морских летчиков. 1924 г.

Федор Куканов – в центре, полулежа



Федор Куканов. 1928 г.

Один герой и три вторых пилота в одном рейсе

В июле 1933 г. в Хабаровске произошла целая серия случайных встреч, которая повлияла на биографии Героя Советского Союза № 1, Героя № 2 и человека, которому «не повезло» стать героем ни под каким номером. Пароход «Челюскин», чью команду и пассажиров они все трое будут спасать менее чем через год, еще не вышел в свой роковой рейс, хотя ему было давно пора. Вышел бы вовремя, может, ничего бы и не случилось?

Федор Куканов («Герой № 0») и Анатолий Ляпидевский (Герой № 1) были приятелями по Высшей школе красных морских летчиков имени Л. Д. Троцкого в Севастополе, которую оба окончили в 1928 г. Сигизмунд Леваневский, будущий Герой Советского Союза № 2, тоже был им знаком по этой школе: во время их учебы он работал там инструктором и непосредственно учил летать Ляпидевского. Незадолго до встречи в Хабаровске всех троих вышибли из военной авиации как политически и морально неустойчивых. Возможно, причина была в социальном происхождении: Федор Куканов был выходцем из купеческого сословия, Анатолий Ляпидевский – сыном священника, а Сигизмунд Леваневский вообще был отпрыском дворянина и к тому же помещика.

Федор Куканов с февраля 1933 г. работал пилотом в по-

лярной авиации Главсевморпути, и на момент тех судьбоносных встреч ему было 29 лет. Для советской полярной авиации начало 30-х годов прошлого века в какой-то степени подобно эпохе освоения американского Дикого Запада. На огромных просторах, часто даже не отображенных на картах, курсировало считаное число самолетов. Каждый полярный летчик был на вес золота. Практически постоянно экипажи действовали в одиночку, на свой страх и риск. Летной инфраструктуры практически не было, связь отсутствовала, навигации – минимум. На Севере нужно было уметь рисковать и выбираться из передряг, принимать решения и досконально знать машину. Условия тяжелейшие. В случае проблем или аварий оказать помощь часто было просто некому. Но зато далеко от начальства и зарплата повышенная. В полярной авиации собирались люди бесшабашные, отчаянные, иногда имевшие проблемы со службой на Большой земле.

Федор Куканов в 1931 г. был судим военным трибуналом Балтфлота и приговорен к одному году лишения свободы условно. Осужден по ст. 113 УК РСФСР (*«Дискредитирование власти, т. е. совершение действий, хотя бы и не связанных с его служебными обязанностями, но явно подрывающих в глазах трудящихся достоинство и авторитет... органов власти, представителем коих данное должностное лицо является»*). Начало карьеры – почти как у Валерия Чкалова, знаменитого летчика эпохи, с которым они были ровесниками; только у Чкалова к тому времени было уже две

судимости.

В июле 1933 г. Куканов ехал на зимовку на мыс Северный, где должен был выполнять обязанности пилота Главсевморпути. Анатолий Ляпидевский после принудительной демобилизации работал в гражданской авиации и летал по стандартному маршруту из Хабаровска на Сахалин. По его словам, на такой работе ему было скучно. Приятели столкнулись в Хабаровске, обменялись впечатлениями, и Куканов сообщил, что начальник летного сектора Северного морского пути Шевелев ищет людей. Особенно ему нужны морские летчики, то есть пилоты, обученные работать на гидросамолетах и летающих лодках, потому что аэродромов на Севере нет, в летнее время взлетать и садиться можно только на реки, озера и морские бухты.

Ляпидевский позже вспоминал:

«– Если ты хочешь работать на Севере, – сказал мне Куканов, – напиши...»

Я подумал и написал. Через некоторое время Шевелев ответил радиogramмой: “Ходатайствую перед Уншлихтом, свое согласие даю”».

Иосиф Уншлихт в это время занимал должность начальника Главного управления гражданского воздушного флота, то есть руководил всей гражданской авиацией. Поначалу эти радиogramмы действия не возымели, но в дальнейшем они предопределили судьбу Анатолия Ляпидевского.

Там же, в Хабаровске, начала восходить звезда летчика

Сигизмунда Леваневского, в будущем Героя Советского Союза № 2. Тоже, можно сказать, почти случайно. Сигизмунд Леваневский во главе экипажа из четырех человек по заданию Главсевморпути перегонял из Севастополя на Чукотку летающую лодку «дорнье-валь» под номером «Н-8». В дальнейшем она должна была выполнять ледовую разведку, или, как возвышенно писали тогда газеты, «быть путеводителем для кораблей северной научной экспедиции». Вообще-то корабль «северной научной экспедиции» был только один, тот самый «Челюскин», но газеты тех лет любили немного преувеличивать.

По номеру, кстати, можно примерно оценить количество самолетов во всей полярной авиации Советского Союза на тот момент. Индексом «Н» отмечались самолеты Главсевморпути, цифра обозначала сквозной порядковый номер самолета в этом ведомстве. Самолет «Н-8» был передан из состава Черноморского флота в полярную авиацию только в мае 1933 г. и, как мы видим, стал там восьмым самолетом. В 1933 г. Главное управление Севморпути получало новые машины, но до самого конца года на всем протяжении арктического побережья, от Кольского полуострова до Чукотки, на многие тысячи километров, их общее число составляло менее двух десятков.

Когда летающая лодка находилась в Хабаровске, Леваневский получил правительственное задание – отправиться на помощь американскому пилоту-рекордсмену Джимми Мат-

терну, совершавшему кругосветный перелет и разбившему самолет на Чукотке.

Спустя год Леваневский об этом написал так:

«Пришлось... срочно вылететь. Второго пилота я списал. Когда у нас бывали трудности, этот пилот страшно ныл. Да к тому же человек недавно женился и очень скупчал по жене. Слюнявый, сидит на берегу, смотрит на море и зовет: "Мария, Мария!" Нервничает. Я его ссадил, сказал ему: "Ты больше не летай, старайся в другом месте приспособиться"».

Новым вторым пилотом в экипаж вошел Федор Куканов, известный Леваневскому по севастопольской Высшей школе морских летчиков. Леваневский с Кукановым вылетают из Хабаровска в Анадырь. Спустя шесть дней в Анадыре Леваневский, по его словам, опять выгоняет из экипажа второго пилота, дав ему не менее убийственную характеристику, а на его место берет очередного, третьего по счету второго пилота, которого тоже позже... Но мы не будем забегать вперед. А лучше, наоборот, отмотаем немного назад и рассмотрим подробней историю дальних перелетов Леваневского, за которые он получил свой первый орден. Эти перелеты подверглись изрядной мифологизации; мы же попытаемся посмотреть, что происходило в действительности.

Сигизмунд Александрович Леваневский был человеком очень незаурядным. Все знали, что он любимец Сталина. Но никто не знал, как, когда и почему он приобрел такой ста-

тус. Первая достоверная встреча вождя и pilota произошла в 1934 г., уже во время челюскинских событий. Годом раньше, весной 1933 г., Леваневский занимал довольно скромную должность начальника школы Осоавиахима в Полтаве, то есть обучал летать общественников, тех, кто осваивал небо без отрыва от работы или основной учебы. Ранее Леваневский служил в Красной Армии, был инструктором в Высшей школе морских летчиков, но его демобилизовали. В партии не состоял, происхождение и биографию имел, с точки зрения большевистской идеологии, очень сомнительные. В книжке «Как мы спасали челюскинцев» он объяснит это так: *«Я давно хотел вступить в партию, но мне мешала моя мнительность: еще скажут – примазывается, приспособливается. Дело в том, что моя мать, брат, сестра живут за границей. Они уехали туда в начале 1919 года. А отец умер, когда мне было 8 лет. Он был дворником»*. Дворник умер и оставил семье квартиру в центре Петербурга, часть которой они сдавали и на эти деньги жили. Интересно.

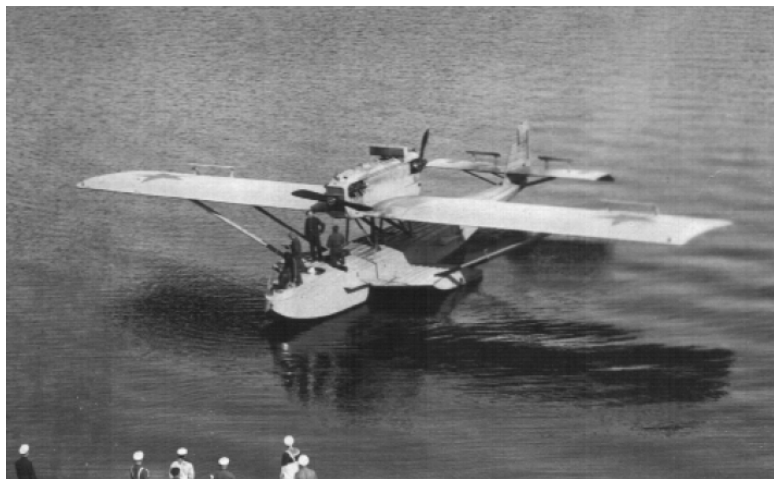
Позже, когда Леваневский попал в когорту первых героев Советского Союза, при этом не эвакуировав ни одного челюскинца, ему пытались создать героическую предысторию, и он сам тоже приложил к этому руку. Многодневные перелеты Севастополь – Хабаровск, Хабаровск – Анадырь, полет на остров Врангеля были поданы как уникальные, совершенные впервые, открывающие новые маршруты. Об этом же писала и пресса. Но это было не совсем так.

Леваневский в своих записках не сообщает имен коллег, с кем именно он летел. Просто: «Я вылетел, я осмотрел мотор, я начал сокращать маршрут». Или: «Мой экипаж состоял из 4 человек. Летнаб приехал из Ленинграда. Второго пилота я списал». Между тем по документам, газетным статьям и свидетельствам современников можно совершенно точно установить состав экипажа. Например, кто был «первым» вторым пилотом, который «ныл», «слюняво скучал по жене» и которому Герой дал напутствие: «Ты больше не летай, старайся в другом месте приспособиться».

Это был Георгий Александрович Страубе, далеко не новичок в летном деле и в полярной авиации, а, наоборот, человек известный и даже легендарный. Он закончил севастопольскую школу морских летчиков в 1925 г. Спустя три года, в 1928 г., про него узнал весь мир. Он был вторым пилотом у Бориса Чухновского, пионера отечественной полярной авиации, и вместе с ним принимал участие в международной арктической операции по поискам и спасению экспедиции разбившегося севернее Шпицбергена дирижабля «Италия»². Советские летчики обнаружили во льдах двух живых членов экспедиции и передали на ледокол их координаты. На обратном пути их самолет в тумане потерпел аварию, и пятеро суток пилоты Борис Чухновский и Георгий Страубе, штур-

² История спасения экипажа дирижабля «Италия» легла в основу советско-итальянского художественного фильма «Красная палатка» (1969 г., реж. М. Калатозов).

ман Анатолий Алексеев, бортмеханики Александр Шелагин и Владимир Федотов провели на льдине в ожидании помощи, пока их не забрал ледокол «Красин». Вместе с ними находился кинооператор Вильгельм Блувштейн. Все, кто знал Георгия Страубе, отзывались о нем как о человеке веселом и неунывающим, про него рассказывали многочисленные байки. Коллеги, например, вспоминали, что сразу после аварии у Шпицбергена, только покинув разбитый самолет, Страубе достал откуда-то из комбеза 200 рублей, показал товарищам и заявил: «Не волнуйтесь, мы обеспечены!»



Летающая лодка «дорнье-валь»

Второй пилот «страшно ныл» каждый раз, «когда быва-

ли трудности»? Удивительно. А вот как про него вспоминал журналист Эмилий Миндлин, участник экспедиции на ледоколе «Красин»: *«В присутствии Джонни Страубе становилось удивительно весело. Увидеть Страубе не улыбающимся было бы так же странно, как улыбку на суровом лице второго бортмеханика Федотова... Страубе – весь в шутке, в юношеском задоре. Но юноша-весельчак Страубе умел быть не по-юношески серьезным, хотя даже в наиболее серьезные минуты жизни не переставал улыбаться».*

За участие в операции 1928 г. Георгий Страубе был награжден орденом Красной Звезды, а количество орденосцев в начале 30-х годов в СССР было весьма небольшим. В 1933 г. Георгий Страубе был куда как более авторитетен, чем Сигизмунд Леваневский.

Более того, бóльшую часть «уникальных» и «впервые пройденных» в 1933 г. маршрутов, которые приписывают Леваневскому, годом ранее, в 1932-м, открыл именно Георгий Страубе в качестве первого пилота. Он их прошел на однотипном самолете «дорнье-валь» под номером «Н-1». Выдающийся географ и геолог Сергей Обручев, участник этих перелетов, оставил о них подробные записки, которые потом были изданы в виде книги «На самолете в Восточной Арктике». Сергей Обручев, кстати, сын академика и писателя Владимира Обручева, автора культового фантастического романа «Земля Санникова».

Сравним эти перелеты.

1932 г. Экипаж самолета: командир летнаб (штурман) Лев Петров, первый пилот Георгий Страубе, второй пилот и механик Виталий Косухин, бортмеханик Борис Крутский. В экспедицию также входили руководитель и картограф С. Обручев, инженер-геодезист К. Салищев, аэросъемщик А. Суше. (Судьба двух человек из экипажа – штурмана Л. Петрова и пилота В. Косухина – позднее окажется связана с «Челюскиным», только по-разному.)

Первый участок: Красноярск – Хабаровск. Расстояние примерно 4000 км. Летели вдоль рек, поэтому получилось дальше, чем по прямой.

Второй участок: Хабаровск – Анадырь. Расстояние примерно 3900 км, полет проходил вдоль побережья Охотского моря, потом через узкий перешеек полуострова Камчатка, затем вдоль берега Тихого океана.

Позже Страубе работал на Чукотке; самая северная достигнутая им точка – остров Врангеля.

1933 г. Экипаж самолета: командир и первый пилот Сигизмунд Леваневский, второй пилот Георгий Страубе, бортмеханик Борис Крутский, помощник механика Борис Моторин.

Первый участок: Севастополь – Красноярск – Хабаровск – примерно 8800 км, причем участок от Севастополя до Красноярска составляет немногим больше половины, около 4800 км, а дальше траектория Леваневского точно повторяет маршрут Страубе. Первая половина маршрута более про-

стая, перелет проходил по обжитым территориям европейской части страны и по сравнительно освоенным пространствам Западной Сибири. Далее перелет проходил по маршруту Страубе, по гораздо менее освоенной восточной части страны.

Тут мы сделаем паузу. И обратим внимание на первую удивительную загадку: в 1933 г. скорее Г. Страубе должен быть командиром самолета, а С. Леваневский – его подчиненным! Казалось бы, по всем критериям это Страубе вправе «гонять» Леваневского. У Страубе выше авторитет и заслуги, у него больше опыта, он знает машину, он знаком с маршрутом – по крайней мере, со значительной и самой сложной его частью. В конце концов, Страубе – штатный летчик Главсевморпути, Леваневский же, по сути, даже не был полярным летчиком, он работал в другом ведомстве, он обучал общественников взлетам и посадкам! Как он сам пишет: *«В 1933 году я обратился в Главное управление Северного морского пути с просьбой отправить меня на Север. Я пришел и к т. Малиновскому, генеральному секретарю Осоавиахима, настаивал, чтобы мне дали поработать так, как я хочу... – Дайте мне возможность хоть раз полетать, как я мечтаю».* (Малиновский – это его самый большой начальник, и Главсевморпуть для него – совершенно посторонняя организация.)

Удивительно! Представьте ситуацию: приходит к директору вашего учреждения абсолютно незнакомый человек и

просит немного поработать. «Конечно, – отвечает директор, – да не вопрос». И тут же дает в подчинение этому незнакомцу одного из своих лучших работников – а незнакомец того через некоторое время увольняет.

Итак, в Хабаровске состав экипажа меняется. Второго пилота Г. Страубе убирают, вместо него вводят Федора Куканова. Заметим, что Куканов, хоть и моложе Леваневского, но является штатным пилотом Главсевморпути и работает на Севере уже давно. В экипаже появляется штурман Виктор Левченко. Леваневский: *«Мой экипаж состоял из 4 человек. Летнаб приехал из Ленинграда. Второго пилота я списал»*. Механики остались те же самые: Б. Крутский и Б. Моторин. Кстати, почему из четырех? Вместе с ним получается пять. В этом составе они отправляются на второй перелет Хабаровск – Анадырь. Как писали тогда газеты, а вслед за ними и историки – «Уникальный перелет на летающей лодке вдоль Охотского моря, первопрохождение маршрута». Но позвольте! Годом ранее такой маршрут уже был пройден, на точно такой же немецкой машине «дорнье-валь». Обручев ясно пишет: *«Пролетев Охотское море по нашему прошлогоднему пути* (выделено мной. – Н. В.), *он (Леваневский) от Гижиги полетел сушей, опасаясь туманов и штормов морского побережья, по трассе, только что пройденной Маттерном, – вверх по р. Пенжиной на Анадырь»*.

В значительной части перелет Леваневского повторяет маршрут Страубе. Разница только в его конечной части, да

и то там уже пролетал Маттерн (см. схему).



Маршруты Г. Страубе и С. Леваневского

Советская пресса, понятно, и в 1933 г., и позже кричала об уникальных дальних перелетах – в этом нет ничего удивительного. Газеты в то время каждый год писали про рекорды, не особенно вспоминая, что ранее про эти достижения они уже сообщали. Но сам Леваневский не догадывался, что повторяет пройденный маршрут? Он же приземлялся и ночевал практически в тех же пунктах, что и Страубе. Неужели никто из местных не воскликнул: «Ой, товарищи опять прилетели!» Ладно, прошлогоднего пилота сменили, но вот есть же бортмеханик Борис Крутский, он в прошлом году летал

со Страубе, он-то уже был в Шантарске, Аяне, Охотске, Нагаево. Неужели бортмеханик ни разу об этом командиру не поведал?

Разумеется, Леваневский знал, что не является первопроходцем. Потому про этот перелет он вспоминает крайне неопределенно, практически не используя никаких географических названий, перескакивая сразу от Хабаровска к Нагаево: *«Положение скверное – нет бензина на перелет от Нагаева до Анадыря. Потеряв один день, решил лететь, чтобы сократить расстояние, сухопутным участком, через тундру. Этот путь является самым кратчайшим участком до Анадыря, и, кроме того, там предполагали открыть линию, надо было использовать случай ее разведать. Другого выхода у меня не было, и я решил лететь сухопутным участком. Нужно сказать, что этот участок был нами пройден впервые. И только в этом году группа летчиков из Хабаровска этим путем летела вторично. Это – Доронин, Гальшиев и Водопьянов».*

— — — — —

.....

А вот там, где Леваневский действительно летел первым, он не забыл это подчеркнуть. Причем так, что создалось впечатление, будто он открыл весь маршрут, от Хабаровска.

Вот, мол, видите, есть и другая группа летчиков, тоже из Хабаровска, и она точно так же летела.

Леваневский нигде не пишет, сколько дней занял перелет. Восполним за него этот пробел. Вылетел он из Хабаровска 13 июля 1933 г., прилетел в Анадырь 18 июля. Для сравнения: Страубе вылетел из Хабаровска 14 августа 1932 г. и прилетел в Анадырь 21 августа. И еще несколько цитат из Обручева о перелете 1932 г.

Шантарские острова. *«На берегу собрались люди – и что-то кричат и машут нам руками. Из-за шума моторов ничего нельзя понять – наверно, это приветствие первому самолету, прилетевшему на Шантары».*

Аян. *«Здесь, как и дальше, наш самолет первый. Мы получаем первые приветствия, радушиное гостеприимство, еще не отравленное усталой привычкой, – но вместе с тем испытываем все трудности перелета, в условиях не изученных и тяжелых».*

Охотск. *«На берегу самолет ожидает толпа народа – а самый спуск украшен красным транспарантом: “Охотско-эвенский комсомол шлет пламенный привет подшефникам воздушного флота экипажу самолета СССР “Н1”. В Охотске уже давно ожидают самолеты, наш был первым и единственным в этом году, посетившим Охотск».*

Пожалуй, со вторым перелетом Леваневского стоит закончить. Далее среди подвигов Сигизмунда Александровича в 1933 г. должен идти главный – спасение американца Маттер-

на. Но он заслуживает отдельной главы, пока же закончим сравнение перелетов.

В Анадыре состав экипажа опять меняется. Как это произошло, я подробнее напишу ниже, а пока коротко, но зато прямо процитирую Героя Советского Союза № 2: *«Экипаж я тогда сменил. В частности сменил второго пилота, потому что он проявил себя как большой лодырь. Кроме того человек очень невыдержанный... любит выпить, а лететь в Америку с таким человеком, который не умеет себя держать, нельзя. Я его списал, а в качестве второго пилота взял Чернявского».*

Не очень понятно, почему Леваневский говорит, что «сменил экипаж», если поменялся всего один человек. Зато стоит отметить, что Герой практически впервые упоминает фамилию коллеги. Остается не ясным также, где он в Анадыре взял нового пилота. Можно подумать, что в 1933 г. там был неограниченный выбор летчиков! Напомним, списанным вторым пилотом был Федор Куканов, про которого Анатолий Ляпидевский говорил, что тому «не повезло». А новым вторым пилотом стал Григорий Максимович Чернявский, молодой летчик 26 лет.

Далее Леваневский с экипажем слетал на Аляску, отвез Маттерна, вернулся на Чукотку. Тут состав экипажа снова поменялся: *«начиная от Уэллена, второго пилота у меня не было – Чернявский остался зимовать».* Ходили слухи, что Леваневский просто бросил там молодого пилота и улетел

без него. Думаю, что возникли они из-за особенностей характера Леваневского и некоторой разухабистости его воспоминаний, в которых он с легкостью меняет вторых пилотов. Но вряд ли он мог себе позволить такое самоуправство. В Уэлене ожидали в скором времени прибытия парохода с двумя разобранными самолетами У-2, но пилотов там не было, поэтому Чернявского и оставили – для предстоящей работы.

Далее Леваневский пролетел вдоль побережья Ледовитого океана до мыса Северный, слетал один раз на остров Врангеля, в этой части также повторив маршрут «нытика» Страубе, и в самом конце августа отправился к устью Лены в Тикси. Леваневский: *«Вылетел я числа 26 августа с мыса Северного, а 27-го был уже в устье Лены»*. Там между Леваневским и Шмидтом произошел странный обмен телеграммами – эпизод этот, достойный отдельного описания, вынесен мной в главу «Еще одна загадка Леваневского». А здесь пока стоит подвести итог: все достижения Леваневского, за исключением «спасения Маттерна», в значительной мере повторили результаты Страубе. Поэтому рекомендация первого второму: «Ты больше не летай, старайся в другом месте приспособиться» – это какая-то невероятная наглость и ничем не оправданное хамство.

Тут самое время разобраться со спасением Маттерна. Что же это была за операция?

Спасение Маттерна

История получилась удивительная. С одной стороны, все всегда знали и знают, что никакого Маттерна Леваневский не спасал. С другой стороны, сам И. В. Сталин неоднократно заявлял, что Леваневский «спасал Маттерна»³ и поэтому является «героем американского народа». Вождь народов же не может ошибаться? Поэтому сложилась ситуация классического двоемыслия: Леваневский Маттерна не спасал, но он его спас.

Кто же такой этот Маттерн и почему ему придавали такое значение, в том числе Сталин?

В начале 30-х годов прошлого века авиация была на пике популярности во всем мире. Она олицетворяла прогресс, новейшие достижения человечества. Передовые страны непрерывно устанавливали всевозможные рекорды: на скорость, на дальность; авиаторы покоряли новые, ранее недоступные районы. Все их достижения широко освещались прессой. Выдающиеся летчики становились героями по всему миру, они были звездами. Никакая страна не могла претендовать на статус развитой, если у нее не было своей авиапромышленности. Советский Союз находился пока в стороне от этого праздника. Если иногда и удавалось засветиться в каком-то

³ Например, Сталин говорил об этом в своем тосте на торжественном приеме в Кремле 20 июня 1934 г.

события, то только на иностранных машинах и только по случаю.

Сталин внимательно следил за развитием авиации и за всем, что происходило вокруг нее. В современном нам мире его могли бы признать выдающимся PR-менеджером: он никогда не упускал возможности поучаствовать в каком-то значимом событии и организовать вокруг этого участия информационную кампанию – и внутри страны, и за рубежом. Но если в Советском Союзе все СМИ были под его полным контролем и рекламировать свои достижения можно было в любое время, то в мировом масштабе нужно было ловить информационные поводы.

Джеймс Маттерн, который предпочитал представляться как Джимми, был довольно известным американским летчиком-рекордсменом. Леваневский писал о Маттерне несколько иронично, и с его подачи в русскоязычных текстах эта ироничность закрепилась, что не совсем справедливо. Можно спорить, был ли Джимми супервыдающимся пилотом, но в высшую лигу он все-таки входил – пусть, на чей-то предвзятый взгляд, и не в первые ряды. И абсолютно бесспорно, что Маттерн был яркий шоумен от авиации, успешный в саморекламе, склонный к эпатажу, – вот на этом поприще он точно имел успех. И его любила американская пресса, которая умела и хотела создавать яркие шоу, и такие фигуры ей были нужны.

3 июня 1933 г. при большом скоплении зрителей, жур-

налистов, фото- и кинооператоров Джимми Маттерн вылетел из аэропорта Floyd Bennett Field (Флойд Беннет Филд) близ Нью-Йорка – вылетел, чтобы побить рекорд скорости кругосветного перелета. Взлетающий ярко-красный самолет был густо облеплен логотипами спонсоров, на борту выделялось горделивое название The Century of Progress («Век прогресса»). Перелет Маттерна не был беспосадочным, его можно было назвать многодневной гонкой. Предыдущий рекорд, составлявший 8 дней, 15 часов и 51 минуту, установил двумя годами ранее выдающийся американский летчик Вилли Пост. В каком-то смысле Пост был противоположностью красавчику Маттерну: низкорослый, крепко сбитый, одноглазый, бывший горняк и циркач, имевший облик простого парня и бесспорные авиационные достижения за плечами. Кстати, Вилли его называли в советской прессе, на английском его имя звучит как Уайли.

Вилли Пост и Джимми Маттерн вместе составляли яркую пару соперников, имевших совершенно разный имидж. Например, самолет у Поста скромно назывался Winnie Mae («Винни Мей» – в честь дочери хозяина фирмы) – разве это можно сравнить с пафосным The Century of Progress у Маттерна? В 1933 г. между двумя пилотами было устроено очное соревнование: красавчик Джимми пытался превзойти рекорд одноглазого Поста, а спустя месяц Пост должен был отправиться в новый полет и постараться ответить. Победитель в этой растянутой гонке получал 50 тысяч долларов –

огромную по тем временам сумму. К тому же это не было простым повторением рекорда двухлетней давности: впервые в мире летчики отправлялись в кругосветное путешествие в одиночку, без штурмана. Самолеты у них были практически однотипны, модель Lockheed Vega («локхид вега») от компании Lockheed Corporation. Яркие соперники, мировые рекорды, огромный денежный приз – неудивительно, что событие вызывало бурный интерес американской и мировой прессы.

6 июня Маттерн был в Москве. Дальше у него начинается череда неудач. В районе Кузбасса при посадке он ломает самолет и вынужден кустарно чинить его в местных мастерских, теряя время. Возле Хабаровска он заблудился и потерял на этом несколько суток. В общем, когда Маттерн достиг Хабаровска, уже было понятно, что мировой рекорд ему не побить. Но у него оставался шанс выиграть денежный приз, если Пост в своем будущем полете покажет худший результат.

Утром 14 июня Маттерн вылетает из Хабаровска через Чукотку на Аляску. И исчезает. Разумеется, про это широко пишет мировая пресса. Бульварные издания строят версии и выдумывают небывлицы.

Леваневский же с экипажем вылетел из Севастополя 30 мая. 13 июня его летающая лодка прибывает в Иркутск, где «проводит несколько дней по вине руководителей гидропор-

та» – так пишут в газетах⁴, хотя Леваневский в мемуарах утверждал, что они чинили оторвавшийся карбюратор. Но в любом случае к моменту вылета Маттерна из Хабаровска Леваневский еще в Иркутске, их разделяет более 2000 км.

Разумеется, Маттерна после исчезновения никто не искал. Во-первых, потому, что непонятно было, где его искать. Расстояние между Хабаровском и Аляской – почти 4000 км: бесконечные пустые пространства непролазной тайги, Охотского моря, Тихого океана, горных цепей, болот и тундр. Это непредставимо огромная площадь, в которой может навсегда затеряться большое число ничтожно маленьких самолетов. Во-вторых, заниматься поисками Маттерна было некому. На всем расстоянии от южного берега Охотского моря до Аляски не было ни одного подходящего самолета. Точнее, там не было вообще ни одного самолета.

Леваневский прилетел в Хабаровск 18 июня, когда от Маттерна не было вестей уже четверо суток. Летящей лодке первым делом нужно было провести замену двигателей. Обычный ресурс авиадвигателей тех лет составлял 100 часов работы, у Леваневского он был полностью истрачен на перелет из Севастополя. На работы требовалось как минимум несколько дней.

Маттерну невероятно повезло. Хотя как сказать: приключений на его долю досталось изрядно. Вылетев 14 июня, он

⁴ Об этом, например, сообщает газета «Восточная Сибирь» (Иркутск, июнь 1934 г.).

за 10 часов преодолел почти 3000 км, благополучно пересек Охотское море, достиг долины реки Анадырь, и тут у него начались проблемы с двигателем. Версии произошедшего расходятся. По одной из них, причина заключалась в топливе. Сам Джимми в своих воспоминаниях писал, что несколькими днями ранее, когда он блуждал возле Хабаровска и у него заканчивался бензин, он сел возле какой-то деревни и там заправился чем-то, что ему дали местные крестьяне, слив это «нечто» с трактора. Возможно, горючее оказалось не очень? (Про типы авиационного топлива тех лет в книге будет особая глава.) Профессор же Обручев утверждал, что в самолете просто замерзла масляная трубка, – знать он это мог только с чужих слов, но зато от летчиков, например от Куканова, который, возможно, обсуждал это с Маттерном. Как бы то ни было, двигатель начал сбойть, Маттерн решил сесть, чтобы устранить неисправность, выбрал поляну, которая сверху казалась ровной площадкой, но в реальности обернулась суровым тундровым кочкарником, и при посадке развалил шасси. Произошло это в 80 км от недавно построенного городка Анадырь, в котором уже было какое-то подобие аэропорта и мастерские консервного комбината. Но Маттерн не подозревал о существовании Анадыря. С этим связана какая-то темная история.

Профессор Обручев утверждает, что Маттерн имел очень старые карты, на которых Анадырь не был обозначен. Ну, дескать, допустил оплошность, сам виноват.

Леваневский в своих записках ведет невидимую полемику с иностранными газетами, якобы заявлявшими, что советское правительство дало Маттерну неправильный маршрут: *«Надо было доказать всем, что участок, которым летел Маттерн, не непроходим»* – так, немного путано, описывал свою задачу Леваневский.

Но, как бы то ни было, о городе и мастерских Маттерн не знал, он разбил самолет в тундре, в неизвестном для себя месте, в 80 км выше по течению реки Анадырь и в 3 км от ее русла. Джимми бросил самолет и вышел на берег. И там, в дикой тундре, стал ждать людей. К счастью, река оказалась довольно оживленной – по чукотским меркам. Спустя 14 дней его обнаружили проплывающие мимо чукчи (Маттерн называет их эскимосами). Они оказали ему помощь, забрали с собой и через неделю привезли в Анадырь-город. Через неделю – потому что чукчи не стали устраивать ему супер-скоростную доставку и двигались по реке по своим делам и в своем темпе. Наконец, 5 июля из Анадыря радисты сообщили миру, что Маттерн найден. Спасать его уже не требовалось. До аляскинского города Ном было всего 800 км, это 3–4 летных часа на любом аляскинском самолете, которых в Номе было предостаточно. Можно было просто дать одному из них разрешение на прилет. Сам Маттерн надеялся, что Lockheed Corporation предоставит ему новый самолет, однотипный разбитому, он вернется на нем к месту крушения и оттуда как бы продолжит свой тур, а авария

«не считается». Вдруг Пост вообще не долетит? Тогда ему достанется денежный приз. Вот такая у него была странная идея. Но он не мог даже представить, какие трудности ему предстоит пережить.

Узнав о том, что Маттерн нашелся, советское правительство решает немедленно приступить к его спасению. Случай для попадания на первые полосы мировых СМИ выдался прекрасный, успех был гарантирован, грех не воспользоваться. И. Сталин, лучший PR-менеджер эпохи, такие шансы не упускал. Вызволить американского рекордсмена должен был советский летчик.

Срочно запускается активная медийная кампания. Советские газеты оперативно откликаются бодрыми заявлениями, примерно такими:

«Москва. 9 июля. Главное управление Северного морского пути предприняло ряд мер для оказания помощи американскому летчику Матерну.

Два мощных гидросамолета под управлением опытных в полярной работе летчиков находятся в настоящее время на пути к Чукотскому полуострову.

Вышедшим из Владивостока к Берингову проливу четырьмя пароходам также дано задание оказать Матерну помощь».

Но, если быть точным, спасательная операция стартовала далеко не сразу. Для ее немедленного начала кое-чего недоставало. Во-первых, не было самолетов. Во-вторых, подхо-

дящих летчиков. Нет, два мощных гидросамолета действительно были, советские газеты же врать не могут. И самолеты в каком-то смысле действительно находились на пути к Чукотскому полуострову, но именно «в каком-то смысле». Вот как это происходило на самом деле.

В советском хозяйстве все делалось по плану. Летом 1933 г. для отправки на Чукотку были намечены два гидросамолета. Один, как мы уже знаем, перегнал из Севастополя Леваневский. В дальнейшем он должен был обеспечивать рекордный проход «Челюскина». Перед выполнением большой задачи машина встала в Хабаровске на работы по капитальному ремонту двигателей и установке дополнительного оборудования. Второй, поплавковый самолет марки «Юнкерс G24», которую в Советском Союзе переименовали в ЮГ-1, вышел после капитального ремонта на авиазаводе Иркутска в начале лета. Это была довольно старая машина, в полярной авиации она имела индекс «Н-4». Летом ее предполагалось использовать для второй экспедиции С. Обручева, организованной для картирования внутренних областей Чукотки – совершенно не исследованной на тот момент земли, которую в неизвестных направлениях пересекали неведомые горные цепи непонятной высоты; на картах тех лет ее изображали белым пятном. Отсутствие карт и информации относительно высоты гор аукнется в дальнейшем при спасении челюскинцев. После 5 сентября «Н-4» должен был прилететь на мыс Северный и обслуживать проход «Челюскина» вместе с

«Н-8» Леваневского.

Поплавковый «юнкерс» с номером «Н-4» вылетел из Иркутска 14 июня. Не позже чем через 10 дней он должен был прибыть во Владивосток, где его ждала экспедиция Обручева, чтобы погрузить на пароход для отправки в Анадырь. Опаздывать было нельзя, так как пароход, в рамках плановой советской экономики, покидал порт 25 июня. Морские летчики, обученные летать на гидросамолетах, были в дефиците, поэтому перегонял его пилот опытный, но «сухопутный». Деликатный Обручев не называет его по фамилии, а просто обозначает «летчик Г.»⁵. При первой же посадке в Верхнеудинске, то есть в современном Улан-Удэ, летчик жестко прикладывает самолет об воду и подгибает одну из стоек. После этого заявляет, что дальше не полетит, и уезжает. Остается второй пилот – Григорий Чернявский, формальный командир самолета, но летчик он молодой и самостоятельно управлять самолетом не может. «Юнкерс» застревает в Верхнеудинске, перегонять его некому. И только когда «севастопольский» «Н-8» прилетает в Хабаровск, Леваневского поездом отправляют обратно в Улан-Удэ на перегонку самолета «Н-4».

Леваневский вылетает из Улан-Удэ 27 июня – перед этим самолет «Н-4», опаздывающий на пароход, простоял без движения 13 дней. Но если вы думаете, что пароход из Владивостока ушел 25 июня, согласно расписанию, то вы ничего

⁵ М. Гаранин.

не понимаете в плановой экономике. Пароход продолжает грузиться, поэтому у самолета остаются шансы попасть на борт, хотя они уменьшаются с каждым днем. Леваневский на «Н-4» прилетает в Хабаровск 30 июня. Следим за диспозицией: Маттерн в это время еще не нашелся, самолет «дортне-валь», номер «Н-8», капитально стоит в ремонте, а «юнкерса» «Н-4» нетерпеливо ожидает во Владивостоке С. Обручев, находясь на грани нервного срыва. Ведь если пароход уйдет, то следующий будет только через месяц, и экспедиция в этом году не состоится.

На следующий день, 1 июля, «Н-4» вылетает из Хабаровска во Владивосток. Ведет его «нытик» Георгий Страубе. Опять отметим, что Маттерн все еще не нашелся, Леваневский правительственное задание на его спасение пока не получил: очевидно, что списал он своего второго пилота, с напутствием «больше не летать», еще до высокого поручения. Страубе же, что также очевидно, напутствие Леваневского не выполнил и летать продолжил. Больше того, нацелился на Чукотку первым пилотом. А может быть, Леваневский его и не списывал? Может, все дело в том, что кому-то надо было срочно гнать самолет во Владивосток, а других пилотов не было? Второй пилот «Н-4», Чернявский, как мы помним, самостоятельно большими машинами не управлял. Интересно, что при этом он числился командиром самолета, – возможно, потому, что был при нем постоянно, а Страубе прикомандировали?

Вечером 1 июля Страубе пригнал трехмоторный «юнкерс» в порт Владивостока. Сергей Обручев, уже было поставивший крест на экспедиции, все же дождался и машины, и летчиков, и двух механиков – и все это раньше, чем ушел пароход. За два дня самолет разбирают и поднимают на палубу парохода «Охотск». Обручев подробно описывает перипетии отправки: *«Теперь остается только погрузить бензин. Как водится, мы получаем от уполномоченного Авиаслужбы меньше, чем нам нужно для работы в Анадыре, вместо 90 часов – на 60. Но большего количества пароход не возьмет, мы явились на пароход тогда, когда все почти погружено, места распределены, и надо вытеснить другой груз. А погрузить горючее заранее было нельзя – только вчера цистерна пришла в Владивосток».*

То есть пароход должен был уплыть 25 июня, бензин пришел только 2 июля, но в результате все сложилось как нельзя лучше, все всё успели – слава плановой экономике. Бензина, правда, досталось на треть меньше, чем нужно. Где-то после 3 июля пароход покинул Владивосток и ушел курсом на Анадырь. То есть 5 июля, когда нашелся Маттерн, один мощный гидросамолет действительно находился на пути к Чукотке, только в слегка разобранном состоянии и на борту парохода. Спасать Маттерна на нем было немного неудобно. Пока он доплывет, пока его сгрузят да соберут...

Поэтому 5 июля, когда нашелся Маттерн, его спасение естественным образом поручают Леваневскому.

Газеты сообщают: *«Как только местонахождение Маттерна стало известно, авиаслужба Главного управления Северного морского пути приняла срочные меры, обеспечивающие оказание немедленной помощи потерпевшему аварии летчику.*

Командиру самолета “СССР Н-8” авиаслужбы ГУСМП тов. Леваневскому, находящемуся в Хабаровске и вылетающему на о. Врангеля, предложено сделать посадку у Анадыря, установить с Маттерном связь и оказать ему необходимую помощь».

Леваневский, правда, тоже не мог немедленно приступить к выполнению правительственного задания. Его самолет был «на пути на Чукотку» несколько в философском смысле. Его действительно туда направили, но физически он находился, как мы помним, в ремонте по замене двигателей и оборудования. К Леваневскому уходит телеграмма с приказом «форсировать вылет». Леваневский в воспоминаниях сообщает: *«Поэтому пришлось прекратить оборудование самолета и срочно вылететь».* Срочно вылететь получилось 13 июля, спустя неделю после обнаружения Маттерна. Бедный Джими все это время ждал спасения в Анадыре, находясь в четырех часах лёта от американской земли.

Газеты, понятно, не могли прямо написать, что самолетов нет. Приходилось изображать активность. Потом мы увидим, что подобный же прием будет использован при освещении челюскинской эвакуации. Каждый день газеты выходят с

какими-либо сообщениями. Действия, изображаемые прес-сой, явно не совпадают с реальностью.

«Вылет гидросамолета “СССР Н-8” под управлением пи-лота Леваневского, назначенный на 10 июля, задержался по метеорологическим условиям. Самолет вылетел 11 июля.

В беседе с корреспондентом “Известий” т. Леваневский сообщил:

– Я получил распоряжение от Главного управления Север-ного морского пути оказать помощь американскому летчи-ку Маттерну. Принимаю все меры к исполнению этого при-казания в кратчайший срок. В Анадыре предполагаю быть вечером 14 июля, где предложу Маттерну услуги по достав-ке его и приборов потерпевшего аварию самолета на Аляску. Путь Анадырь – Ном (Аляска) постараюсь покрыть в одни сутки».

В реальности самолет 11 июля не вылетел. И Леванев-ский вряд ли мог пообещать быть в Анадыре 14 июля. На его летающей лодке это было невозможно. Если бы пилот засомневался, то механик Крутский мог бы ему подсказать, что годом ранее на такой перелет ушло шесть дней. Кстати, в газетах можно увидеть использование очень интересного пропагандистского приема: летающая лодка «дорнье-валь» немецкого производства путем несложного присвоения но-мера превращается в советский самолет «СССР Н-8». А по-плавковый «юнкерс G24» – в самолет «СССР Н-4». А еще

его можно ЮГ-1 называть⁶. Это же другое дело!

Но все-таки 13 июля Сигизмунд Леваневский вылетает из Хабаровска. С ним по-прежнему механики Крутский и Моторин, к экипажу присоединяются штурман Левченко и Федор Куканов – в качестве второго пилота. Оба, и штурман и пилот, появились в Хабаровске между 1 и 13 июля. В Анадырь самолет прибыл на шестой день, вечером 18 июля.

Советская пресса немедленно окрестила перелет невероятно трудным и потрясающим. «Героический рейс летчика Леваневского» – это становится устойчивым словосочетанием. Нет, конечно, пройти такой маршрут в то время было действительно непростым испытанием. Но все же годом ранее такой же рейс на таком же самолете, наверное, тоже был героическим? Нет, все про тот забыли. Советский летчик, спасающий американскую знаменитость, совершает небывалое, уникальное деяние первым в мире. Так ведь звучит значительно весомей?

Оставим пока в стороне прессу, вернемся в реальность. Вот что пишет Леваневский: *«Прилетаем в Анадырь. Здесь встречает нас Маттерн, страшно обрадованный. Местное население жалуется, говорит, что Маттерн ничего не ест,*

⁶ Согласно реестру продукции фирмы Junkers, самолет, получивший в Главном управлении Севморпути номер «Н-4», был построен в Limhamn (Швеция) и затем модернизирован в Филях в апреле 1928 г. Самолет «Н-8» был построен в 1929 г. в Италии фирмой Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S. A., Marina di Pisa (CMASA) по советскому заказу для воздушных сил Черноморского флота. Эксплуатировался 63-й эскадрилей Черноморского флота до мая 1933 г.

как бы не помер. Спрашивают нас, не привезли ли мы что-нибудь из продовольствия – он только шоколад ест. У меня был с собой аварийный паек, вынул я плиток 10–15 шоколада и отдал Маттерну. С ним мы объяснялись через переводчика. Он нас благодарит и все интересуется, когда же мы летим».

Трудно не понять радости Маттерна – человек уже 14 дней сидит в Анадыре и ждет, когда же его начнут спасать. Что он «ест только шоколад», звучит сомнительно – с момента аварии прошло уже больше месяца, вряд ли бы Джимми протянул на нем столько времени, или сильно исхудал бы. Стоит отметить интересную особенность: Леваневский утверждает, что с Маттерном они общались через переводчика. Интересно, откуда в Анадыре, население которого составляло едва ли пару тысяч человек, взялся переводчик? Конечно, в те годы некоторые чукчи, ранее имевшие дело с американцами, могли изъясняться на английском, но чтоб прямо переводчик? А Маттерн беспокоился не зря. Дело в том, что немедленно начать операцию по его спасению было никак невозможно. Для полета в Америку в Анадыре не было бензина! Никто же не планировал вывозить отсюда американца.

Бензин, приготовленный для двухмесячной авиаразведки Чукотки, был у Обручева. Он плыл на пароходе «Охотск» и медленно приближался к Анадырю. Сергей Владимирович, будущий академик и лауреат Сталинской премии, еще не подозревал, что в ближайшее время его немного раскула-

чат в отношении топлива. А в Анадыре спасательная операция откладывалась до его прихода.



Разбитый самолет Маттерна. На обороте надпись:

«To a grand old pal of the rescue of me in Anadir. July 18th 1933. Jimmie Mattern» («Большому старому приятелю, спасшему меня в Анадыре, 18 июля 1933 г. Джимми Маттерн»)

To a grand old pal of the
rescue of me in Anadyr
July 18th 1933.

Jimmie Mattern

Спасателям и спасаемому пришлось вместе коротать время. Джимми Маттерн подарил фотографию своего самолета Куканову.

Надпись датирована 18 июля – днем, когда «Н-8» прилетел в Анадырь. Вот, сам Маттерн пишет, что его спасли. При этом дарит фотографию своему спасителю Куканову. Не Леваневскому. Что за загадки? Думаю, что Маттерн, шоумен по складу характера, понимал все про свое спасение и по мере сил ему подыгрывал. Кроме того, нельзя исключать и иронию. А вот что его спас Куканов... Тут самое время вернуться к вопросу, как Леваневский описывал увольнение своего второго пилота. В прошлой главе я использовал сокращенную цитату из его воспоминаний. В более развернутом виде

она выглядит так:

«Я взял с собой две бутылки спирта на тот случай, что, может быть, кто-нибудь простудится, придется лезть в воду и т. д. И вот, когда мы приехали в Анадырь, устроили “банкет”. Я разрешил одну бутылку спирта ликвидировать. В этом “банкете” принимали участие Маттерн и ребята из пограничного пункта. Нажарили рыбы, выпили. Потом Маттерн ушел к себе, я тоже, все разошлись. Через 2 часа просыпаюсь, прохожу через комнату, смотрю – что-то шумно. Оказывается, вторая бутылка спирта тоже распита. Маттерн, в дымину пьяный, философствует о чем-то со вторым пилотом. И хотя друг друга не понимают, но разговаривают громко. Одним словом – человек любит выпить, а лететь в Америку с таким человеком, который не умеет себя держать, нельзя. К тому же он был лодырь. Я его списал, а в качестве второго пилота взял Чернявского».

Возможно, во время этой пирушки Маттерн и подарил фотографию Куканову. Кстати, насчет «друг друга не понимают» Сигизмунд Александрович покривил душой. Федор Куканов учился в Царскосельской Николаевской гимназии, в совершенстве знал французский и латынь и по-английски, наверное, тоже мог изъясняться. Его альма-матер была прекрасным учебным заведением, дававшим блестящее гуманитарное образование, воспитавшим невероятное количество поэтов. Достаточно сказать, что гимназию закончил Николай Гумилев, в ней же учился Николай Пунин, второй

муж Анны Ахматовой, ее брат... перечислять можно долго.
Но мы сейчас не о поэзии.

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.