«Сталинский маршрут» на Камчатку

(часть II)

Первые самолеты в небе над Петропавловском

18 сентября 1929 года в Петропавловске-Камчатском произошло чудо. Во всяком случае таковым большинство жителей города посчитали посадку громадного самолета на акваторию Авачинской губы. Натужно ревя двумя моторами, моноплан, тускло отсвечивая на закатном солнце гофрированным алюминием фюзеляжа, устало коснулся поплавковыми шасси темного изумруда воды...

Объективности ради следует отметить, что первое знакомство жителей Камчатки с авиацией не имело отношения к отечественному воздушному флоту. На борту японского вспомогательного крейсера «Канто», зимовавшего в 1921–1922 годах в Петропавловской гавани, находился гидросамолет, который, пока Авачинская губа не покрылась льдом, совершил несколько полетов над городом и его окрестностями.

В августе 1928 года в Авачинской губе совершила посадку летающая лодка «Советский Север» (Дорнье «Валь»), экипаж которой возглавлял Александр Волынский. Летчики пытались совершить перелет по маршруту Владивосток – Ленинград, который рассматривался как один из этапов освоения Северного морского пути.

Завершить перелет, к сожалению, не удалось. Дорнье «Валь» Александра Волынского с несколькими приводнениями вдоль берегов Камчатки и Чукотки добрался до Колючинской губы, где после вынужденной посадки разбился о прибрежные камни. Экипаж уцелел. Ему потребовалось 26 дней, чтобы добраться пешком до стоянки парохода «Ставрополь».

Но все самолеты, которые доводилось видеть жителям полуострова, не шли ни в какое

сравнение с машиной, прилетевшей на Камчатку 18 сентября 1929 года. Она имела громкое собственное название «Страна Советов» и направлялась в Соединенные Штаты Америки, с которыми СССР еще даже не имел дипломатических отношений. Самолет, как и АНТ-25, сконструировали в КБ Андрея Туполева. Серийно он выпускался как тяжелый бомбардировщик под обозначением ТБ-1.

Туполев впервые в мире создал серийно выпускавшийся цельнометаллический моноплан. Скорость машины достигала двухсот километров в час. При практической дальности полета в 1360 километров она могла нести около тонны бомб. Максимальный потолок составлял 4600 метров. И что самое удивительное, новаторская машина появляется в разоренной мировой и гражданской войнами стране, где большая часть населения безграмотна, а в нищих и голодных лапотных деревнях высшим достижением цивилизации считают галоши и керосиновые лампы. Впрочем, Советскому Союзу еще многократно предстоит удивить мир, в том числе полетами экипажа Валерия Чкалова. ТБ-1 придется поучаствовать даже в Великой Отечественной войне, правда, уже в составе транспортной авиации под обозначением Г-1.

В мае 1929 года у руководства ВВС РККА, пораженного техническими возможностями нового бомбардировщика, возникает идея о перелете на нем из Москвы в Нью-Йорк. Первоначально рассматриваются несколько маршрутов, но в конечном итоге остановились на восточном направлении – через Урал, Сибирь, Камчатку и Тихий океан.

Политическое руководство страны идею перелета из Москвы в Нью-Йорк поддержало. Некоторые сомнения вызвала предложенная авиационными специалистами кандидатура командира экипажа. Командующий ВВС Петр Баринов полагал, что лучше всего с этой задачей справится его личный пилот Семен Шестаков.

В 1927 году именно он с механиком Дмитрием Фуфаевым совершили на самолете Р-3, который также создал Андрей Туполев, первый советский международный сверхдальний перелет из Москвы в Токио и обратно.

Но «в пассиве» летчика Шестакова числилось открытое несогласие с экономической политикой большевиков, высказанное на партсобрании Управления ВВС. Демарш сопровождался выложенным на стол партбилетом. Через некоторое время Шестаков «одумался», и партбилет вернулся в левый нагрудный карман френча летчика.

В ЦК о демонстрации, устроенной пилотом, знали, потому и раздумывали, стоит ли ему доверить штурвал машины с политическим названием «Страна Советов». В конечном итоге практические расчеты пересилили идеологические колебания, и кандидатуру Семёна Шестакова Иосиф Сталин, который в подробностях интересовался предстоящим перелетом, утвердил.

В состав экипажа вошли второй пилот Филипп Болотов, имевший опыт полетов над морем, штурман Борис Стерлигов и бортмеханик Дмитрий Фуфаев. Начали готовить к перелету и машины – основную и дублирующую. Для этой цели из лётно-исследовательского института ВВС промышленности затребовала два ТБ-1. С них сняли вооружение, проделали в фюзеляже дверь, установили дополнительные топливные и масляные баки, оснастили машины радиостанциями иностранного производства.

Параллельно шла подготовка к перелету и самой трассы. В предполагаемые пункты посадки, как на территории СССР, так и США, доставлялось топливо – смесь авиационного бензина и бензол, а еще двигатели. Моторесурс германских моторов, установленных на ТБ-1, составлял всего 60 часов, а самолету только в воздухе, не считая времени прогрева двигателей, предстояло провести как минимум в два с половиной раза больше.

На корабли Морских сил Дальнего Востока «Воровский» и «Красный вымпел» возлагалось аэронавигационное обеспечение перелета «Страны Советов» над Охотским морем и Тихим океаном. «Красный вымпел», кроме того, должен был подготовить основную посадочную площадку у острова Атту и запасную – у острова Беринга. Не остались в стороне и пограничники. Их радиостанции в Петропавловске-Камчатском поручалось поддерживать связь со «Страной Советов» на участке от Николаевска-на-Амуре до Алеутских островов.

В Хабаровске на самолет для полета над Тихим океаном планировали установить поплавочные шасси, а в Сиэтле – вновь колесные.

Но, вопреки тщательной подготовке, первая попытка «Страны Советов» долететь до Америки завершилась неудачей.

Семьдесят дней «Страны Советов»

Самолет стартовал с подмосковного аэродрома 8 августа 1929 года в 2 часа ночи. Столь поздний взлет предприняли для того, чтобы первую запланированную посадку в Омске совершить в светлое время суток. Проблемы возникли уже в первые часы полета. Над Уралом в самолет врезался орел. Птица оставила в передней кромке правого крыла изрядную вмятину, но до Омска добрались почти вовремя. Садись в сумерках. Однако погода стояла отличная, и летчики хорошо различали улицы старинного сибирского города.

Без осложнений прошел перелет и до Красноярска. Но взлететь на следующие сутки «Страна Советов» смогла только во второй половине дня. Забарахлили двигатели, и Фуфаев в окружении местных техников долго колдовал над ними. Машина все-таки взлетела. Шестаков, поднявшись над аэродромом, помахал крыльями, благодаря красноярцев за помощь, и взял курс на Верхнеудинск, где планировалась следующая посадка. Но командир, учитывая, что полет проходит нормально, решил дотянуть до Читы. Шестакова поддержал второй пилот, их решению противился Стерлигов, но его доводы в расчет не приняли. Считается, что в темноте летчики, а точнее штурман, заблудились, причиной последовавшей затем аварийной посадки в тайге стали пустые баки машины.

Но 13 августа в записке по прямому проводу уполномоченному ОГПУ при СНК СССР Мееру Триллисеру и заместителю председателя Революционного военного совета страны Иосифу Уншлихту полномочный представитель ОГПУ по Дальневосточному краю Филипп Медведь сообщал:

«Из разъезда Тальцы (железнодорожная станция вблизи Улан-Удэ. — **Авт.**) 11/8 в 9 час. вечера был виден самолет очень низко над лесом ТИХИСИ и блуждающим полетом. Скрылся по направлению юга, одновременно получено со станции Илька (также в Бурятии, в 65 км восточнее разъезда Тальцы. —

Авт.

) следующее: самолет «Страна Советов» 15 ч. 30 м. моск. времени пролетел сильно ст. ИЛЬКА низким полетом с частыми перерывами работы мотора, при значительном сокращении хода мгновенно оказался в самолете огонь».

Пусть читатель не удивляется некоторым несуразностям в записке Медведя. Напомню, она передавалась по прямому проводу, то есть азбукой Морзе телеграфным ключом. Что-то напутал передающий, кое-что не понял принимающий, и в архивы легла вот такая записка. Из нее, впрочем, ясно, что самолет не заблудился, машина следовала на восток вдоль Транссиба, и на последнем участке пути на борту возник пожар.

При аварийной посадке никто из экипажа серьезно не пострадал. 12 и 13 августа из Читы на поиски «Страны Советов» вылетали группы самолетов. Когда экипаж уже считали погибшим, Шестаков со товарищи 14 августа сошли с поезда в Чите и заявили в транспортный отдел ОГПУ, который также вел их поиски через агентуру.

К счастью летчиков, вскоре после аварии они наткнулись на местных жителей, те, хоть без энтузиазма, но дали пилотам лошадь с телегой. На ней Шестаков и его товарищи добрались до ближайшей железнодорожной станции Кука, которую от Читы отделяли 80 километров.

Для возвращения в Москву Шестакову предоставили специальный самолет. Трое суток от командира не поступало никаких известий. Экипаж, томимый недобрыми предчувствиями, готовился к самому худшему развитию ситуации. К исходу третьих суток Шестаков позвонил сам: «Выезжайте в Москву. Перелет не отменили».

Повторный старт назначили на 23 августа. Перед вылетом с каждым из авиаторов встречался Петр Баринов. Он всем задал единственный вопрос: готовы ли они лететь в составе прежнего экипажа? Летчики ответили утвердительно...

Вторая попытка также началась неудачно. На полете к Уралу у «Страны Советов-2» забарахлил левый мотор. Пришлось совершить незапланированную посадку в Челябинске. Двигатель починили, но тут оказалось, что в городе нет бензино-бензольной смеси. За топливом пришлось лететь в Курган.

Дальнейший маршрут также не обошелся без приключений. В Иркутске пришлось менять двигатель. Когда пролетели над местом падения первой машины, никто не проронил ни слова. Не хотелось вспоминать о трагических событиях. Авария могла повториться. Погода стояла отвратительная. Низкая облачность прижимала почти к самой земле.

Сопки приходилось преодолевать, чуть ли не касаясь вершин чахлых забайкальских лиственниц. Со стороны самолет казался машинкой парикмахера медленно ползущей по нестриженной башке дремучего местного старателя. Первого сентября сели в Чите. Из нее без задержки вылетели в Хабаровск.

На берегах Амура «Стране Советов» с помощью московских инженеров меняли шасси на поплавки. Поставили на самолет и новые двигатели.

9 сентября хабаровчане провожали «Страну Советов». Место в левом, командирском, кресле занял Филипп Болотов. Ему предстояло пилотировать машину на всем морском отрезке маршрута, от Хабаровска до Сиэтла. Самолет разбежался и начал, форсажно ревя моторами, скользить вниз по течению Амура. Поплавки яростно вспенивали гладь реки, но оторваться не смогли. Спустя четверть часа самолет вернулся туда, откуда начал разбег по воде.

Проверив установку шасси, экипаж сделал еще одну попытку взлететь.

Не получилось. Дождались, когда ветер подул посильнее и попробовали взлететь поперек Амура, используя подъемную силу вихря. Безрезультатно. Покинуть Хабаровск удалось только 12 сентября. За три дня экипаж и московские специалисты постарались максимально облегчить машину. Но в Николаевске-на-Амуре ситуация повторилась. Теперь уже с морской акватории Болотов не смог взлететь. Вновь развернулись работы по облегчению машины. На берегу оставили спасательные средства, осветительное оборудование, пришлось даже слить часть топлива. Только после этого «Страна Советов» тяжело и неохотно поднялась в воздух.

Над Охотским морем бушевала непогода. Пришлось лететь под тучами, которые то плакали мелкой сеткой дождя, то вдруг начинали осыпать машину густыми хлопьями мокрого снега. Иногда экипажу приходилось снижаться до ста метров, и тогда казалось, что уже не дождь, а брызги от бушующих волн ложатся на крылья машины.

Блестяще в этих условиях сработал штурман. Он точно вывел самолет на сторожевой корабль «Воровский», который ожидал «Страну Советов» посреди Охотского моря. Болотов сделал приветственный круг. Весь экипаж «Воровского», несмотря на дождь и

сильную качку, высыпал на верхнюю палубу и долго махал вслед летящей над морем машине. Летчики и ждали появления Камчатки, и боялись увидеть ее берега затянутые туманом и тучами. В условиях непогоды сопки и вулканы полуострова окажутся непреодолимыми и придется идти на внеплановую посадку в районе Усть-Большерецка.

Стерлигов, кроме штурманской работы исполнявший еще и роль радиста, отстучал позывные «Страны Советов», адресуясь к радиостанции пограничников в Петропавловске-Камчатском. Приятное известие оттуда пришло быстро. На южной Камчатке, сообщал пограничный радист Леонов, стоит прекрасная погода, сопки открыты.

Вечером 18 сентября «Страна Советов», скользнув над поселком Завойко (ныне Елизово), приводнилась на гладь Авачинской губы.

Прилет «Страны Советов» стал настоящим праздником для жителей Камчатки. Состоялся митинг. На нем выступил Семен Шестаков. Митинг по просьбе пилотов особенно не затягивали. Летчикам требовался отдых. Впереди их ждал самый трудный участок маршрута – трансокеанский перелет. От Камчатки до острова Атту предстояло преодолеть 1100 километров. И требовалось точно выйти к конечной точке маршрута – крохотному клочку суши, затерянному в океане. Малейшая ошибка штурмана вела к неминуемой гибели экипажа. Топлива на борту в обрез, его хватит только до острова Атту. Но Стерлигов вновь проложил курс блестяще. Он точно вывел самолет на остров. У его берегов «Страну Советов» ждал «Красный вымпел».

«Он привез на остров для нас горючее, – писал впоследствии Б. Стерлигов, – и в ожидании прилета передавал по радио в Петропавловск погоду и состояние моря... Радостная встреча с моряками. Они, бедняги, ждут нас здесь больше месяца, сидят почти без провианта, мало угля... 24 сентября взлетаем на Аляску».

И вновь экипажу при взлете приходится столкнуться с серьезной проблемой. Выход из бухты, в которой самолет совершил посадку, закрывала подводная скала. Из-за нее самолет не мог взлететь, не хватает двух сотен метров для разбега. Все, что можно снять с машины для ее облегчения, уже сброшено. Остается только экипаж. И Шестаков принимает уникальное решение – ему и технику покинуть самолет. На борту останутся Болотов и Стерлигов. Шестаков и Фуфаев присоединятся к ним в Ситке, куда доберутся по морю. Ополовинивание экипажа да еще мощный японский тайфун, налетевший на

Алеутские острова, помогли «Стране Советов» покинуть Атту.

До острова Уналашка Болотов и Стерлигов долетели без всяких приключений. Здесь советских летчиков гостеприимно встретили американские моряки. Благодаря их конструктивной помощи полет удалось продолжить уже на следующий день.

В Ситке, ожидая товарищей, пилот и штурман занялись ремонтом левого двигателя. С помощью американских техников выяснили, что неисправен масляный насос. Его починили. Тем временем в Ситке объявились Шестаков и Фуфаев. Товарищи обнялись, обменялись новостями и начали готовиться к очередному этапу перелета.

Из Ситки вылетели 30 сентября, намереваясь к исходу дня добраться до Сиэтла. Не получилось. Через сорок минут полета вновь отказал левый двигатель. Пришлось сажать машину в первой попавшейся бухточке. До Сиэтла оставалось 1300 километров. Экипажу Шестакова все-таки удалось связаться с находившимся там специально для обеспечения перелета представителем КБ Туполева Владимиром Петляковым. Он обеспечил доставку по морю нового двигателя для «Страны Советов». Удалось вылететь только 13 октября. В Сиэтле поплавки заменили на колесное шасси. Экипажу придется совершить еще одну вынужденную посадку между Сиэтлом и Сан-Франциско. Вновь отказал двигатель и вновь – левый.

Удивляет то количество трудностей и препятствий, которые довелось преодолеть участникам перелета. У многих могли опуститься руки, но эта четверка выдержала всё. И наградой за выпавшие на долю летчиков испытания стал восторженный прием, который «Стране Советов» устроила Америка.

Завершился перелет 1 ноября в Нью-Йорке. Трансконтинентальный перелет длился 70 дней. За 153 часа полетного времени экипаж «Страны Советов» преодолел 21 242 километра.

Напомню, что Чкалову спустя семь лет удалось долететь до Камчатки за невероятные для того времени неполные двое суток...

Владимир СЛАБУКА

(Окончание следует)