Часть III

(Окончание. Начало «В» от 17.03.2021 , 24.03.2021)

Несостоявшаяся встреча

На Камчатке появления машины Валерия Чкалова ждали с раннего утра 22 июля. На западном побережье полуострова выставили усиленные пограничные наряды. От них требовалось сообщить о приближении самолета. Впрочем, привычная низкая охотоморская облачность не позволяла надеяться, что пограничники сумеют что-то рассмотреть.

Оба легковых автомобиля ГАЗ-А секретаря обкома и председателя облисполкома на халактырском аэродроме появились часам к десяти. Руководство рангом пониже съезжалось, как принято сегодня говорить, на гужевом транспорте. Звено пограничной эскадрильи, появившейся на Камчатке осенью 1933 года, готовилось в воздухе встречать АНТ-25.

Как водится, томительное ожидание каждую реальную минуту превращало в три субъективных. Первая информация о приближении экипажа Чкалова к полуострову появилась только после 13 часов. Ее сообщили связисты пограничного отряда.

На них возлагалась задача по обеспечению радиообмена с бортом самолета, как только АНТ-25 окажется в зоне, доступной для их передатчиков. Радисты Кандор и Ласкин в 13 часов 10 минут по камчатскому времени получили с борта самолета короткую радиограмму: «Погода от Хабаровска принята. Находимся на Камчатке в районе горы, которая торчит из облаков. Земли не видно. Идем курсом на Петропавловск-Камчатский. Беляков».

На аэродроме оживились. По всем подсчетам получалось, что АНТ-25, чтобы пересечь

полуостров, потребуется час или чуть больше… Техники начали прогревать двигатели машин, которым предстояло в воздухе встретить экипаж Чкалова. Первый секретарь обкома Василий Орлов принялся перечитывать заготовленную по этому случаю речь…

Прошел час. Самолет не появился. Техники заглушили двигатели машин. В накрывшей летное поле тишине минуты ожидания потянулись еще томительнее…

Прошел второй час. Приподнятое настроение сменилось тревогой. Кто-то сообщил, что самолет с красными крыльями видели над городом. Он якобы выплыл из надвигающихся с запада плотных облаков, проплыл через небольшое окно ясного неба над Петропавловском, повернул на юг и исчез. Тревожную неизвестность развеяла очередная радиограмма от экипажа Валерия Чкалова.

В 15 часов 25 минут с борта АНТ-25 передали: «В три часа (Гринвич) сбросили вымпел. Сняли город Петропавловск-Камчатский с высоты четыре тысячи метров. Все в порядке».

Аэродром опустел. После долгого ожидания камчатские руководители и обыватели летное поле покидали уже без чувства тревоги, но с разочарованием от несостоявшейся встречи. Впрочем, обеспокоенность скоро вернется. К вечеру связь с экипажем прервалась. Неизвестность продлится почти сутки. Лишь к исходу следующего дня поступит сообщение о том, что экипаж АНТ-25, преодолев 9 374 километра, побил рекорд дальности беспосадочных перелетов на 270 километров, установленный за три года до описываемых событий французскими летчиками Морисом Росси и Полем Кодо.

«Дзержинский» идет к острову Удд

Чкалов не смог из-за погодных условий, как надеялся, дотянуть до материка. Самолет совершил аварийную посадку на острове Удд, который расположен неподалеку от устья Амура. При ударе машины о грунт бортовая радиостанция получила повреждения, поэтому о достаточно благополучном завершении полета Чкалов и его товарищи долго не могли сообщить. На Большой земле считали, что АНТ-25 упал в море, но, поскольку на борту самолета находились спасательные средства, оставалась надежда, что экипаж жив. Развернулась поисковая операция.

К ней привлекли самолеты пограничного авиационного звена, расположенного в Магадане. Его командир Алексей Шестов и обнаружит пропавшую машину утром 23 июля. Пограничный летчик до того, как получил назначение в Магадан, с 1933 года служил на Камчатке.

Вот как описывает встречу с Алексеем Шестовым участник чкаловского перелета Георгий Байдуков: «Мы стали обсуждать план действий, направленный на поиски пригодной для старта АНТ-25 площадки, когда в избу вошла Фетинья Андреевна (*хозяйка дома, в котором на острове ночевал экипаж Валерия Чкалова. –*
Авт.
) с человеком в летной форме.

Это был командир звена авиации пограничных войск Шестов, прилетевший к нам на гидросамолете Ш-2. Он стал так радостно нас обнимать и целовать, Валерий вновь обрел жизнерадостный юмор…»

К спасательной операции подключили и морских пограничников.

«Дзержинский» во время описываемых событий в паре с другим пограничным сторожевым кораблем «Воровским» нес службу в Охотском море. 22 июля оба ПСКРа получили радиограммы из Хабаровска, требующие от кораблей усилить наблюдение за воздухом и быть готовыми в случае необходимости прийти на помощь экипажу Валерия Чкалова. Пришедшая вскоре вторая радиограмма адресовалась только «Дзержинскому». После ее получения кораблю надлежало оставить место несения службы и выйти в Сахалинский залив, в район Охотского буя, продолжая вести усиленное наблюдение за воздухом.

На переходе к указанному району весь свободный от вахты экипаж находился на верхней палубе, но туман и штормовая погода мешали вести наблюдение.

Третья радиограмма, полученная «Дзержинским», не исключала, что АНТ-25 мог совершить посадку на Шантарских островах. К ним и пошел корабль на максимальной

скорости. В 22 часа 45 минут 22 июля сигнальщик «Дзержинского» услышал шум авиадвигателя, но низкая облачность не позволила морякам разглядеть саму машину. Запеленговав самолет по звуку, корабль взял курс по маршруту предполагаемого движения АНТ-25.

ПСКР всю ночь, рискуя сесть на мель, курсировал в Сахалинском заливе, в надежде обнаружить самолет. Ближе к утру на «Дзержинский» пришла четвертая радиограмма. Она извещала, что экипаж Чкалова вышел в эфир на резервной радиостанции с коротким сообщением: «Экипаж АНТ-25 совершил благополучную посадку вблизи Николаевска на остров Удд». К его берегам «Дзержинский» подошел ранним утром 24 июля.

Словно специально для пограничников, сильный порыв ветра сорвал с острова плотную вуаль тумана. Сигнальщик с марсовой площадки корабля, не сдерживая восторга, доложил командиру ПСКРа Иустину Подсевалову: «Вижу самолет!» Экипаж ответил сигнальщику громким «Ура!». Ветеран корабля мичман Николай Евстигнеев, прослуживший на Камчатке почти двадцать лет, хорошо запомнил встречу с чкаловским экипажем:

«Медленно подошли к берегу. Спустили катер. В него сели командир Подсевалов, комиссар Попов, врач Коноплев и я, моторист Евстигнеев. Как только катер ткнулся носом в песок, все бросились к самолету. Он стоял в полукилометре от берега, чуть накренившись на один бок. Не мудрено, что посадка ночью на пересеченную местность не обошлась без поломки…

Конечно, мы сразу бросились обнимать героев перелета. «Ты смотри, Егор, – смеясь, говорил Чкалов, обращаясь к Байдукову, – не успели сесть вблизи границы (*до 1945 года южная часть Сахалина принадлежала Японии. –*
Авт.
)
, а пограничники тут как тут. Молодцы!»

Моряки вначале поздравили летчиков с успешным завершением рекордного перелета, а затем деятельно включились в работу по ремонту машины. Пограничники также взяли на себя охрану АНТ-25.

Помощник командира корабля капитан-лейтенант Талинг и начальник медицинской службы корабля военврач 3 ранга Коноплев с группой матросов начали экстренный ремонт АНТ-25. На станках корабельной мастерской моряки электромеханической боевой части под руководством инженера корабля Удалова изготовили детали для сломанного при посадке шасси самолета. Пока механики трудились за токарным и фрезерным станками, а потом подгоняли ось вручную, остальной экипаж «Дзержинского» сколачивал взлетную полосу.

Материалы для нее привезли из Николаевска-на-Амуре. Вместе с досками и брусом прибыла бригада плотников. Но труженики пилы и топора, посмотрев сколь охотно включились в работу пограничники, участие в сооружении взлетной полосы в основном свели к консультациям, советам и снабжению материалами.

Моряки трудились без отдыха до тех пор, пока Чкалов, пройдя все пятьсот метров дощатой взлетки, не убедился в ее надежности. Проверяя крепость настила, он не то подпрыгивал, не то бросался плясать вприсядку, но ни одна доска под сильными ударами его ног не дрогнула.

Радиостанция «Дзержинского» в эти дни отдыха не знала. Не спавший двое суток кряду радист корабля Живулин не чувствовал усталости. После того, как ему довелось принять радиограмму в адрес участников перелета, под которой стояла подпись «Сталин», он просто обезумел от радости. А радиограммы все шли, шли и шли…

Матрос «Дзержинского» Алфимов по просьбе чкаловского экипажа тщательно выведет краской, которой необыкновенно щедро поделился главный боцман корабля, на фюзеляже самолета надпись: «Сталинский маршрут». На ее фоне летчиков скоро начнут с бешеной активностью фотографировать журналисты во время посадок на всем пути домой от Хабаровска до Москвы.

Вечером 28 июля по приглашению командира корабля Валерий Чкалов, Александр Беляков и Георгий Байдуков прибыли на «Дзержинский». Прославленный летчик рассказал экипажу «Дзержинского» о полете, пообещал, что скоро у Красной Армии появятся лучшие в мире истребители и бомбардировщики. В завершение беседы Валерий Павлович, очень благодарный морякам за их помощь, обратился к экипажу:

«Кто хочет письма отослать – прошу писать».

Комиссар «Дзержинского» Попов вспоминал, что «буквально все моряки написали письма родным и, конечно, рассказали в них о встрече с чкаловским экипажем». Валерий Павлович обещание выполнил. Все письма дошли до адресатов.

После того как моряки отремонтировали шасси, Чкалов вновь поднялся на корабль, чтобы оставить запись в вахтенном журнале: «Я и мои товарищи по беспосадочному перелету выносим сердечную благодарность морякам-пограничникам корабля «Дзержинский» за оказанную помощь. Мы, летчики, а вы – моряки – будем и впредь прославлять нашу великую Родину!» Затем уже неофициально добавил: «Кто бы мог подумать: здесь, у черта на куличках, вы сделали такое дело!» Через радиостанцию «Дзержинского» Валерий Павлович запросил и получил разрешение на продолжение полета.

2 августа самолет Чкалова приземлился в Хабаровске. Через 8 дней на Щёлковском аэродроме в Подмосковье АНТ-25 во главе правительственной делегации встречал Сталин. Всему экипажу были присвоены звания Героев Советского Союза. Удд стал именоваться островом Чкалова.

Вместо послесловия

Два члена экипажа Валерия Чкалова – Георгий Байдуков и Александр Беляков станут свидетелями тому, как по проложенному ими маршруту вдоль арктического побережья страны начнутся регулярные беспосадочные пассажирские перевозки между Москвой и Петропавловском-Камчатским. Первый такой рейс лайнер «Аэрофлота» Ил-62М совершит спустя 42 года после легендарного перелета АНТ-25 – 1 июля 1978 года. Валерий Чкалов трагически погибнет гораздо раньше.

В июне 1937 года экипаж великого советского пилота совершит очередной исторический перелет из Москвы через Северный полюс в США. После триумфа своего и отечественной авиации комбриг (*персональное воинское звание в РККА с 1935 по 1940 год. –* ***Авт.****)* Валерий Чкалов вернется к испытательской работе в конструкторском бюро «советского короля истребителей»

Николая Поликарпова – создателя хорошо известных машин И-15, И-15бис, И-16 и других.

В 1938 году КБ готовилось к летным испытаниям нового истребителя, получившего обозначение И-180. Хотя называть эту машину «новой» достаточных оснований все же нет. Она представляла собой модернизацию находившегося в серии истребителя И-16 с установкой на нем нового двигателя. Первый же полет на И-180 в декабре 1938 года стал для Валерия Чкалова трагическим.

Существует конспирологическая версия причин катастрофы. Мне довелось её услышать от сына легендарного пилота – Игоря Валерьевича во время его очередного визита в летно-исследовательский институт советских ВВС (ныне центр), носящий имя В. П. Чкалова. Из рассказа вытекало, что гибель пилота подстроил Лаврентий Берия, узнавший, по словам Игоря Валерьевича, что Сталин в частной беседе предложил легендарному летчику возглавить Народный комиссариат внутренних дел. Документального подтверждения этой версии, конечно, не существует. И, по моему мнению, она несостоятельна, хотя потомки Валерия Павловича продолжают в нее верить.

Причиной трагедии, согласно выводу госкомиссии, стало нарушение Чкаловым задания испытательного полета на машине, впервые поднятой в воздух. Валерий Павлович верил в свои силы и в конструктора Николая Поликарпова…

О причинах трагедии подробно говорится в приказе наркома обороны СССР Климента Ворошилова № 070 от 4 июня 1939 года «О мерах по предотвращению аварийности в частях ВВС РККА»:

«Герой Советского Союза, известный всему миру своими рекордными полетами комбриг В. П. Чкалов погиб только потому, что новый истребитель, который комбриг Чкалов испытывал, был выпущен в испытательный полет в совершенно неудовлетворительном состоянии, о чем Чкалов был полностью осведомлен. Больше того, узнав от работников НКВД о состоянии этого самолета, тов. Сталин лично дал указание о запрете тов. Чкалову полетов впредь до полного устранения недостатков самолета. Тем не менее комбриг Чкалов на этом самолете с неустраненными полностью дефектами через три дня не только вылетел, но и начал совершать свой первый полет на новом самолете и на новом моторе вне аэродрома. В результате чего вследствие вынужденной посадки на

неподходящей захламленной местности самолет разбился, и комбриг Чкалов погиб».

Самолет врезался в опору электропередачи. Шанса выжить у пилота не было. В пользу официальной версии говорит и тот факт, что после возобновления испытаний И-180 аварии машины, в том числе с человеческими жертвами, продолжались.

Существует и еще одна неподтвержденная конспирологическая версия, связанная с перелетом АНТ-25 на Дальний Восток. Согласно ей основные действующие лица, принимавшие участие в спасательной операции на острове Удд в 1937–1938 году, оказались расстреляны.

Что ж, давайте вспомним их, что называется, поименно.

Летчик Алексей Шестов продолжил службу в авиации пограничных войск. Он стал первым, кто пролетит в 1937 году по маршруту бухта Нагаева – Хабаровск. С 1943 года летчик возглавляет в Хабаровске авиационный отряд, чуть позже преобразованный в 3-й отдельный легкобомбардировочный авиационный полк погранвойск. Часть под командованием Алексея Шестова принимала участие в Советско-японской войне в 1945 году. Затем летчику поручили формирование пограничной авиаэскадрильи в Одессе.

Командир пограничного сторожевого корабля Иустин Подсевалов с сентября 1938 года по январь 1939 года находится в Восточном железнодорожном лагере НКВД. С августа следующего года он принимает под командование ПСКР «Коралл» Прибалтийского пограничного округа. В годы войны руководил дивизионом тральщиков Балтийского флота. Награжден многими орденами и медалями.

Дольше всех оставался на Камчатке мичман Николай Евстигнеев. Во время боя с неизвестными самолетами в августе 1945 года в районе Гаврюшкина камня получил ранения и ожоги. После излечения продолжил службу в Петропавловске-Камчатском.

Кстати, хорошо известна судьба и членов экипажа «Страны Советов». Они продолжали служить в авиации. С. Шестаков долгое время командовал соединением

бомбардировщиков на Дальнем Востоке. С началом войны добился направления в Действующую армию, командовал истребительным авиаполком. Полковник Шестаков погиб во время Курской битвы.

Б. Стерлигов стал главным штурманом ВВС Красной Армии. В 1942 году он прокладывал трассу Алсиб, по которой из США и Канады перегоняли боевые и транспортные самолеты, поставляемые в СССР по ленд-лизу. Некоторые отрезки трассы прошли по тому самому пути, которым в 1929 году летела «Страна Советов».

Д. Фуфаев в тридцатые годы работал в авиаотряде «Дальстроя», который дислоцировался в Магадане. Несколько раз попадал в авиакатастрофы, но сумел уцелеть.

Ф. Болотов принимал участие в спасении экипажа и пассажиров парохода «Челюскин». С началом войны перешел на испытательскую работу. Поднял в воздух первый советский специализированный транспортный самолет ЯК-6. Уволился в запас по состоянию здоровья в 1946 году.

Как видим, слухи о репрессиях в очередной раз оказались несколько преувеличены.

Владимир СЛАБУКА