«Сталинский маршрут» на Камчатку

Вымпел

Сброшенный с самолета вымпел на Камчатке искали долго. 22 и 23 июля 1936 года первого секретаря областного комитета ВКП(б) Василия Орлова несколько раз краевые хабаровские власти вызывали к прямому проводу, чтобы задать короткий вопрос: «Нашли?» После отрицательного ответа белая телеграфная лента приносила с десяток гневных фраз, которые, если избавиться от эмоциональных излишеств, напоминали о важности материального доказательства того, что самолет, вылетевший из Москвы, без посадки достиг Петропавловска-Камчатского. «Вымпелом интересуется САМ!» – восклицала телеграфная лента.

Василий Орлов прекрасно понимал, что речь идет о главе государства Иосифе Сталине, и первый секретарь обкома предпочитал свалиться со смертельным недугом, чем навлечь на себя гнев САМОГО, но пока ничего изменить не удавалось. И никто не знал, что вымпел, в поисках которого милиция, пограничники, мобилизованные коммунисты и комсомольцы методично, квадрат за квадратом обследуют Петропавловск-Камчатский и его окрестности, лежит в бараке у рыбака Моховской базы Федора Агламасова.

Рабочий нашел его вечером 22 июля. Вымпел представлял собой цилиндр из нержавеющей стали с двухметровым хвостом из алого шелка. Материя и привлекла внимание рыбака. Шелк он спрятал подальше, а цилиндр, даже не отвернув крышку, бросил в ящик с инструментами, надеясь потом для чего-нибудь использовать.

23 июля «Камчатская правда» опубликовала объявление, в котором обещала награду тому, кто принесет вымпел в редакцию. Объявление несколько раз повторила в своих вещаниях, транслируемых по телефонным линиям, созданная при областной газете радиосекция. Сам Федор ничего о сообщениях не знал. Газета до него не дошла, радиоточкой рыбак не располагал. О возможной награде ему рассказал кто-то из работников базы. Отнести вымпел в редакцию Агламасов осмелился не сразу. Не хотелось расставаться с шелком – немалым по тем скудным временам достоянием. Но больше всего опасался рыбак, что кто-нибудь поинтересуется у него, отчего так долго держал вымпел у себя.

Рыбак все-таки решился. Вымпел в «Камчатскую правду» он принес 27 июля. Федора Агламасова провели в кабинет редактора газеты Льва Никольского. Тот, к великому облегчению рыбака, вполне удовлетворился рассказом о найденном накануне вымпеле. Выслушав просьбу осмелевшего Федора отдать ему шелк, Никольский позвонил в обком. Там не возражали против такого поощрения представителя рабочего класса, нашедшего вымпел.

Вымпел сбросили 22 июля с самолета АНТ-25, который двумя днями ранее вылетел из Москвы и впервые за всю историю мировой и отечественной авиации достиг Петропавловска-Камчатского без посадок.

Куском шелка да заметкой в областной газете награды Федора Агламасова ограничились. К тому времени как он принес вымпел в «Камчатскую правду», о беспосадочном перелете Валерия Чкалова, Георгия Байдукова и Александра Белякова из Москвы на Дальний Восток сообщили все мировые агентства. Вымпел, как документ, свидетельствующий об успехе советской авиации, больше не требовался. Он имел чрезвычайное значение в те несколько часов, когда связь с экипажем оказалось потерянной и появились опасения, что перелет завершился трагедией…

Изначально планировалось совершить посадку в Петропавловске-Камчатском. Но запас топлива в баках АНТ-25, после того как машина достигла полуострова, позволял продолжить полет, и командир экипажа Валерий Чкалов, сбросив вымпел над городом, принял решение идти к Александровску-Сахалинскому – до 1945 года административному центру советской части острова. Реализовать замысел помешала погода. Столкнувшись с циклоном, самолет повернул на запад. Экипаж надеялся долететь до Хабаровска или Николаевска-на-Амуре, но обстоятельства сложились так, что пришлось искать место для вынужденной посадки…

Как ни странно это прозвучит, но старт перелету на Камчатку дала авария, произошедшая за 11 месяцев до описываемых событий…

«… Нам чрезвычайно нужен беспосадочный полет из Москвы в Петропавловск-Камчатский»

Легендарный самолет АНТ-25, создававшийся изначально для рекордных перелетов, впервые поднялся в воздух летом 1934 года. Аббревиатура в названии машины означала, что он создавался в конструкторском бюро Андрея Николаевича Туполева.

Хотя, объективности ради, машину следовало назвать – ПОС, по имени ее главного создателя – Павла Осиповича Сухого, другого выдающегося советского авиаконструктора, долгое время остававшегося в тени своих коллег. Некоторые из историков авиации уверяют, что накануне войны он создал гораздо более совершенный штурмовик, чем Ил-2, получивший название Су-6. За него конструктор даже получит Сталинскую премию, но в серию машина не пошла. Говорят, что Сергей Владимирович Ильюшин опирался на влиятельных друзей в Наркомате авиационной промышленности, что и определило исход спора между Ил-2 и Су-6.

Но АНТ-25 конкурентов не имел. Машина успешно прошла летные испытания. К 1935 году удалось построить два самолета. На одном из них известный советский летчик, принимавший участие в спасении экипажа и пассажиров парохода «Челюскин», Сигизмунд Леваневский предпринял попытку в августе 1935 года через Северный полюс долететь из Москвы до Сан-Франциско.

Подготовка к полету проходила с большой помпой. Почта СССР даже выпустила специальную марку, преждевременно фиксирующую успех экипажа Сигизмунда Леваневского. К сожалению, сам полет завершился неудачей. Двигатель машины забарахлил, преодолев 2 тысячи километров. Считается, что причиной неполадок стал слишком большой объем масла, залитого в мотор.

При аварийной посадке Леваневского в Новгородской области самолет загорелся. Машину удалось спасти только благодаря оперативным действиям красноармейцев из команды аэродромного обслуживания.

Разбор полетов в прямом и переносном значении словосочетания проводил лично Сталин. Сигизмунд Леваневский на эпитеты, перечисляя в присутствии вождя недостатки самолета, не скупился. Нисколько не смущаясь, без обиняков назвал Андрея Туполева вредителем. И конструктора, и самолет спасла кардинально иная точка зрения на возможности АНТ-25 второго пилота из экипажа Леваневского Георгия Байдукова.

Он твердо заявил Сталину, что машина готова к сверхдальним перелетам.

Вождь с выводами не торопился. После того как Леваневского направили в США для поиска зарубежной машины для сверхдальнего перелета, казалось, что на проекте Туполева – Сухого поставлен окончательный и безапелляционный крест. Лишь спустя несколько недель Сталин вызвал Байдукова и спросил, кто из пилотов может осуществить рекордный перелет на АНТ-25. Георгий Филиппович думал недолго. Он назвал имя уже известного Сталину Валерия Павловича Чкалова.

Сам легендарный советский летчик-испытатель на предложение сесть за штурвал АНТ-25 согласился не сразу. Он привык пилотировать истребители, и машина Туполева – Сухого с максимальной скоростью в 250 километров в час его не привлекала. Но идея совершить перелет через Северный полюс в Америку Чкалова пленила, и он согласился.

Однако Сталин неожиданно изменил маршрут. Считается, что решение провести беспосадочный перелет из Москвы в Петропавловск-Камчатский глава государства принял, опасаясь повторения неудачной попытки Леваневского. Она не прошла мимо внимания зарубежной прессы, значительная часть которой позволила себе по этому поводу довольно злобные комментарии. Но есть слова Сталина, позволяющие по-другому оценивать корректировку маршрута. Глава государства прекрасно понимал необходимость того, что сегодня Владимир Путин образно называет «сшиванием страны», иными словами, обеспечение транспортной доступности любой самой отдаленной точки огромного государства.

Сталин в разговоре с Чкаловым лаконично и емко объяснил причины смены маршрута: «Полет через полюс, конечно, дело важное, но сегодня нам чрезвычайно нужен беспосадочный полет из Москвы в Петропавловск-Камчатский. Я уже говорил с товарищем Блюхером (*командующий Особой Краснознаменной Дальневосточной армией.* – ***Авт.***), чтобы он был готов встретить вас на территории своей армии. Одновременно сказал ему о важности перелета, приравняв его по значению к действию двух полевых армий…»

Самолет поднялся с подмосковного аэродрома Щёлково ранним утром 20 июля 1936 года.

Первые 12 часов АНТ-25 по маршруту, проложенному штурманом экипажа Александром Беляковым, пилотировал Валерий Чкалов, потом за штурвал, уже над Северным Ледовитым океаном, сел второй пилот Георгий Байдуков. Через очередные 12 часов его сменил Чкалов. Требовалось почти двое суток, чтобы долететь до берегов Камчатки…

Семью годами ранее другой советской машине, сконструированной Андреем Туполевым, чтобы достигнуть полуострова, потребовался почти месяц…

(Продолжение следует)

Владимир СЛАБУКА