

НИКОЛАЙ ВЕЛИГЖАНИН

В ТЕНИ ПЕРВЫХ
ГЕРОЕВ

БЕЛЫЕ ПЯТНА
ЧЕЛЮСКИНСКОЙ ЭПОПЕИ



Paulsen
2023

УДК 82-94
ББК 84(2)6
В27

Велигжанин, Николай.

В27 В тени первых Героев. Белые пятна челюскинской эпопеи /
Николай Велигжанин. – Москва : Паулсен, 2023. – 272 с.
ISBN 978-5-98797-345-5

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.

УДК 82-94
ББК 84(2)6

На первой стр. обложки – коллаж (пароход «Челюскин» во льдах, 1933 г.; встреча челюскинцев – самолеты сопровождения, 1934 г.).

ISBN 978-5-98797-345-5

© 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, поллярники, 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 подвигах. 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 – внятное 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 седин,
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...»^[1]

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 уместно говорить «не повезло», когда звание Героя, «высшая степень отличия», согласно положению, дается за «совершение героического 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!* 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 предположить: 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.

* 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.*



*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 полярной 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 передраг, 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 радиограммой: «Ходатайствую перед Уншлихтом, свое согласие даю»^[2].

Иосиф Уншлихт в это время занимал должность начальника Главного управления гражданского воздушного флота, то есть руководил всей гражданской авиацией. Поначалу эти радиограммы действия не возымели, но в дальнейшем они преопределили 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 Маттерну, 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 скучал 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”»³¹.

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 подробнее 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 статус. Первая достоверная встреча вождя и пилота 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

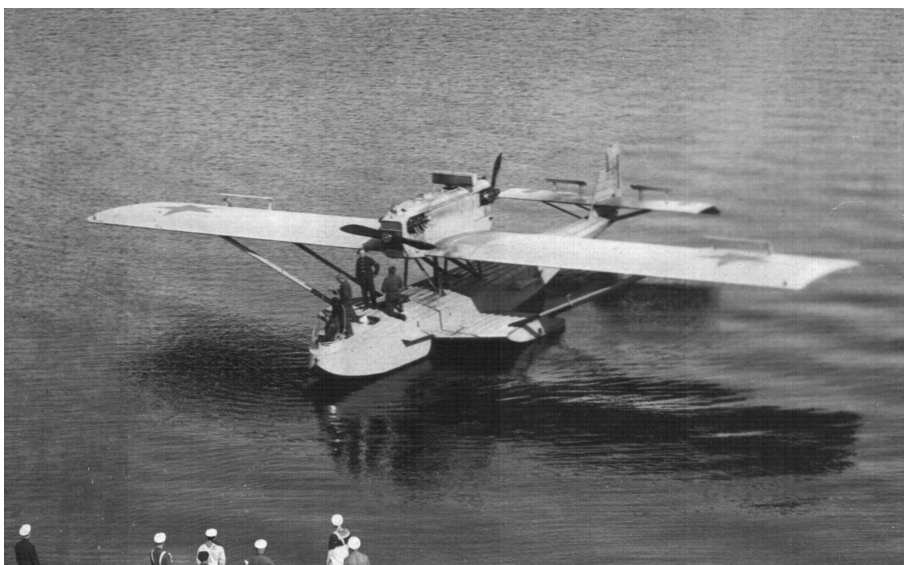
служил в Красной Армии, был инструктором в Высшей школе морских летчиков, но его демобилизовали. В партии не состоял, происхождение и биографию имел, с точки зрения большевистской идеологии, очень сомнительные. В книжке «Как мы спасали челюскинцев» он объяснит это так: *«Я давно хотел вступить в партию, 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»*⁴¹. 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»*. 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

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



Летающая лодка «дорнье-валь»

Страубе, штурман 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!»^[5]

Второй пилот «страшно ныл» каждый раз, «когда бывали 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»^[6].

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^[7]. 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^[8]. Расстояние примерно 4000 км. Летели вдоль рек, поэтому получилось дальше, чем по прямой.

Второй участок: Хабаровск – Анадырь^[9]. 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^[10] – 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 простая, 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»*^[11]. (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»*^[12].

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, Галышев и Водопьянов»^[13].

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, радушное 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»*^[14].

Пожалуй, со вторым перелетом Леваневского стоит закончить. Далее среди подвигов Сигизмунда Александровича в 1933 г. должен идти главный – спасение американца Маттерна. 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»*^[15].

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»* и поэтому является «героем американского народа». Вождь народов же не может ошибаться? Поэтому сложилась ситуация классического двоемыслия: Леваневский Маттерна не спас, 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 событии, 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.

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