

85 лет перелёту В.К. Коккинаки из Москвы на Дальний Восток

Александр Притчин

В статье рассказывается о беспосадочном перелете летчика В.К. Коккинаки и штурмана А.М. Бряндинского из Москвы на ДВ (Спасск-Дальний) 27–28 июня 1938 года. Этим перелетом, совершённым в чрезвычайно неблагоприятных метеорологических условиях, экипаж самолета «Москва» решил несколько задач государственного и международного масштаба. Во-первых – возможность сократить продолжительность полёта пассажирских самолётов по маршруту Москва – ДВ, которая в те годы составляла до 8 суток. Во-вторых – необходимость оборудования воздушных трасс в навигационном отношении, и в-третьих – самое главное – показать всем недоброжелателям, что боевые самолёты Страны Советов могут быть переброшены из одного края страны в другую за одни сутки. 20 — 22 июля 1936 года Чкалов, Байдуков и Беляков уже совершали перелёт без посадки из Москвы на ДВ на самолёте АНТ-25, но это был специальный самолёт, созданный для рекордных перелётов. В.К. Коккинаки же совершил перелёт на серийном бомбардировщике ДБ-3, а это имело огромное значение, т.к. открывало совсем другие возможности для противодействия вооружённым провокациям агрессоров.

КОККИНАКИ Владимир Константинович родился 12.6.1904, г.Новороссийск, в



Коккинаки Владимир Константинович

семье железнодорожника. Заслуженный лётчик-испытатель СССР (1959), ген.-майор авиации (1943), дважды Герой Сов. Союза (17.7.1938 и 17.9.1957), заслуженный мастер спорта (1959). Чл. КПСС с 1938.

В Красной Армии с 1925. Окончил Борисоглебскую лётную школу (1930). В 1931–65гг. лётчик-испытатель. С 1932г. стал заниматься высотными полётами. 21 нояб. 1935 на одноместном самолёте поднялся на выс. 14575 м, а 17 июля 1936 — на выс. 11458 м с грузом в 500 кг, превысив результаты мировых рекордов. Совершил беспосадочные полёты: 27–28 июня 1938 Москва — Спасск-Дальний за 24 ч 36 мин; 28 апр. 1939 — Москва — о. Мискоу (США) за 22 ч 56 мин. Всего Коккинаки было установлено 22 мировых рекорда. Во время Великой Отечественной войны 1941–1945 К. совмещал работу лётчика-испытателя, главного инспектора авиационной промышленности и руководителя лётно-испытат. службы авиац. пром-

сти. С 1965г. лётчик-испытатель-методист. Лауреат Ленинской премии (1960). Награждён 5 орденами Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени, 4 орденами Красной Звезды и медалями. Награждён также золотой медалью Междунар. авиац. федерации (ФАИ), ожерельем с бриллиантами «Роза ветров». С 1961 вице-президент, затем президент, а с декабря 1968 почётный президент ФАИ. // Большая Советская энциклопедия.

Велико значение самолетов, обладающих большой дальностью полёта, и в армии, и в народном хозяйстве. На них можно перевозить почту, пассажиров, грузы в самые отдаленные районы, связь с которыми другими способами либо требует чрезвычайно много времени, либо обходится очень дорого. Особенно возрастает значение дальности при полетах в открытом море, в Арктике. Здесь нельзя подготовить много промежуточных аэродромов, где самолеты могли бы пополнить запас горючего и масла.

Первым дебютом В. Коккинаки был перелет из Москвы в Харьков на высоте пяти тысяч метров. Это было в 1932 году. Сейчас смешно говорить о таком, но тогда работа только начиналась, опыта не было, навыков тоже. Ни один из летчиков, вылетевших из столицы, так и не долетел до Харькова. В августе 1937 года В. Коккинаки с А. Бряндинским удалось совершить дальний рекордный скоростной перелет по маршруту Москва — Севастополь — Свердловск — Москва. Общее протяжение пути — 5018 километров. В кабине самолета находилась тонна коммерческого груза. Были побиты сразу три международных рекорда: скорости полета на 5000 километров без нагрузки, с грузом в полтонны и с грузом в тонну.

Идея скоростного перелета из Москвы на Дальний Восток зародилась у Коккинаки с Бряндинским сравнительно давно. По сути дела полет по замкнутому треугольнику Москва — Севастополь — Свердловск — Москва являлись своего рода тренировочным испытательным рейсом. Экипаж убедился, что на самолете «Москва» можно пролететь из столицы Советского Союза в любую географическую точку нашей страны, будь то Хабаровск, Чукотка, Владивосток и т. д.

Задачи перелета были довольно обширными. Хотелось в кратчайший срок связать Москву с Дальним Востоком, доказать, что тихоокеанские рубежи советской земли вовсе не так отдалены от сердца страны, как это принято думать, и что их можно в любой момент быстро достигнуть.



Экипаж решил лететь не по существующей трассе Гражданского воздушного флота, оборудованной аэродромами, маяками и метеорологическими станциями, а напрямую, по кратчайшей линии от Москвы до Владивостока — по дуге большого круга. Многим неискушённым неясно, почему самолёт летел не по прямой. Что поделаешь, коль наша планета круглая и кратчайшее расстояние между двумя точками на её поверхности пролегает не по прямой, а по дуге.

Расстояние между Москвой и Владивостоком самолеты Гражданского воздушного флота обычно покрывали за шесть — восемь суток. Экипаж рассчитывал достигнуть без посадки района Владивостока за 24 часа. В случае успеха полета любому военно-грамотному человеку стало бы ясно, что при необходимости в такой же примерно срок из Москвы на Дальний Восток может быть переброшен не один самолет, а целый воздушный флот, который обрушится на врага смертоносной лавиной. Перелет доказал, что пополнение дальневосточных воздушных сил возможно осуществить в самый короткий срок.

С другой стороны, даже самый беспокойный сосед понимал, что если советские самолеты могут пролететь много тысяч километров без посадки по советской территории, то они в состоянии, в случае надобности, могут залететь далеко и на вражескую территорию.

Была и ещё одна проблема, которую должен был решить их перелёт. Самолёт ДБ-3 строились в Москве и в Воронеже. Чтобы доставить их на Дальний Восток по ж.д., надо было разобрать каждую машину, долго везти, заново собрать и облетать. Перелёт Коккинаки мог бы доказать возможность перегонять самолёты на дальние расстояния своим ходом за 25-30 летних часов. А обстановка на Дальнем Востоке накалялась с каждым днём.

От Москвы до Владивостока экипаж пролетел свыше 7600 километров. Конечно, в будущей войне далеко не всегда придется совершать такие большие перелеты. Как правило, цели будут находиться значительно ближе. Но полеты на дальние расстояния показали, что советские самолеты обладают огромной грузоподъемностью. Это значит, что, уменьшив запасы топлива, мы можем увеличить бомбовую нагрузку и доставить в намеченный пункт достаточно внушительное количество «ягодок» разного размера.

Полет убедил также и гражданскую авиацию, что проблема организации скоростных рейсов вовсе не так сложна и ее решение не требует многих лет, как это казалось раньше. Транспортные самолеты могут совершать рейсы из Москвы на Дальний Восток (учитывая промежуточные посадки) за двое-трое суток.

При таком дальнем перелете трудно было, конечно, рассчитывать на «сквозную» хорошую погоду. Экипаж знал заранее, что придется лететь не только при ясном солнышке, но и преодолевать сплошную облачность, мощные грозовые фронты, пересекать циклоны, идти в облаках.



Самолёт ДБ-3 «Москва»

Самолет конструкции инженера-орденоносца, депутата Верховного Совета СССР Сергея Владимировича Ильюшина, выбранный для перелета, был хорошо известен В.Коккинаки. Как летчик-испытатель он изучил эту машину еще до того, как ее выкатили на аэродром, следил за ее постройкой, сборкой, первыми испытаниями. Затем он проверял самолет в воздухе, летал на нем в стратосфере, установил рекорды скорости.

Самолет «Москва» - это моноплан, снабженный двумя мощными моторами советской конструкции. Внешне он ничем не отличался от других самолетов. Но он обладал значительно большими скрытыми возможностями, чем какая-либо другая конструкция. Машина прекрасно оборудована, имеет шасси, убирающееся во время полета, закрылки, уменьшающие скорость при посадке, тормоза на колесах.

Управление самолетом двойное, и при нужде штурман может вести самолет. В случае отказа одного мотора самолет в состоянии продолжать полет на другом, слив некоторую часть бензина в воздухе.

Перед полетом машина была окрашена в красный цвет. Этот цвет они избрали потому, что он очень заметен с воздуха. Если бы им пришлось сделать вынужденную посадку где-нибудь в тундре, то поисковые партии могли бы, пролетая над местом посадки, легче их обнаружить. На плоскостях снизу громадными буквами было выведено слово «Москва».

Взлет

Экипажу пришлось провести ряд испытательных полетов. В результате он четко представлял себе расход бензина в каждый час рейса в начале, в середине и в конце пути, на высоте от нуля до восьми тысяч метров, при различных скоростях полета.

Оборудование самого самолета практически осталось таким же, каким было и раньше. Навигационное оснащение пилота и штурмана в основном состояло из компасов различных систем и приборов, контролирующих положение и движение самолета, работу моторов и оборудования. Снаряжение экипажа состояло главным образом из предметов, необходимых для жизни в тайге или тундре в случае вынужденной посадки.

Больше всего беспокоила погода. Предстояло пересечь половину Европы и всю Азию. На таком гигантском протяжении трудно было подобрать одинаково благоприятную погоду. В начале июня ленинградское бюро долгосрочных прогнозов погоды прислало сообщение о том, что наиболее благоприятные условия для полета, по его мнению, ожидаются во второй половине июня. Метеообслуживание перелета было организовано блестяще, единственный его недостаток заключался в том, что погода оказалась даже хуже, чем они предсказывали.

Когда подготовка была закончена, самолет проверен, испытан и все оборудование опробовано, В. Коккинаки сообщил о своей готовности в Народный комиссариат оборонной промышленности. Прошла неделя. 15 июня 1938г. В. Коккинаки приехал домой после очередного испытания нового самолета. В час ночи неожиданно зазвонил телефон. — Говорит Сталин. Здравствуйте! — услышал он спокойный голос. В тот ночной час, когда Сталин позвонил ему домой по телефону, он сразу понял, что вопрос о перелете, видимо, решен.

Коккинаки доложил о готовности самолета, о проверке всех приборов, о возможностях машины, о всех деталях предстоящего перелета. Сталин начал расспрашивать все ли продумано до мельчайших деталей. Коккинаки заверил, что всё продумали и проверили и поблагодарил товарища Сталина за внимание, за непрестанную заботу, за все то, что он сделал для него. Иосиф Виссарионович пожелал ему успешно закончить подготовку к перелету и сказал, что так как он не сомневается в серьезности и тщательности подготовки, то решение о вылете должен принять экипаж. — Но все же, — сказал в заключение товарищ Сталин, — перед отлетом зайдите ко мне. Мы пожелаем вам счастливого пути.

Хотя все было готово к старту, но после разговора с товарищем Сталиным экипаж проделал всю подготовительную работу сначала. Долголетняя работа в авиации выработала у Коккинаки привычку никому не верить на слово, проверять перед полетом все самому. Он никогда не садился за штурвал до того, пока сам не испытает мотор, рычаги управления, всех, с первого взгляда, малозначащих, но в полете очень важных деталей. Это железный закон. В авиации всегда нужна тройная проверка.

Изучая карту погоды, экипаж убедился, что благоприятной метеосводки им не дожидаться. Затягивать перелет они не могли. Поэтому Владимир Константинович Коккинаки и Александр Матвеевич Бряндинский решили вылететь при малейшей возможности. Посоветовавшись, они решили назначить старт на 27 июня 1938 июня. В этом случае их ожидала плохая, но все же не худшая погода. Им предстояло пересечь грозовой фронт. Перед Уралом ждала хорошая погода. Дальше — размытый фронт, над тундрой — солидная облачность мощностью от семи до девяти баллов, за Енисеем — два циклона, в районе Хабаровска сплошная облачность. Между Хабаровском и Владивостоком торчал еще один циклон.

Перелет должен был продемонстрировать полную готовность военно-воздушных сил в любой момент сосредоточиться на Дальнем Востоке. Понятно, что дальневосточный враг, нападая на Советский Союз, не будет ждать хорошей погоды. И если потребует

обстановка, мы должны при любых метеорологических условиях быстро перебросить туда военно-воздушные силы.

Сделав необходимые указания о подготовке самолета к старту, Коккинаки позвонил в Кремль, попросил передать товарищу Сталину о том, что экипаж назначил вылет на завтра, и, памятуя слова Иосифа Виссарионовича, попросил разрешения приехать вечером к нему. Вечером Коккинаки был принят в Кремле товарищами Сталиным и Молотовым.

Прямо из Кремля Коккинаки поехал на аэродром. Известие о том, что разрешение на завтрашний вылет получено, было встречено с большой радостью. Инженеры и техники немедленно выехали на Щелковский аэродром готовить самолет к старту.

Экипаж разъехался по домам. Бряндинский умчался в поселок Щелково — его жена накануне родила дочь. В шесть часов утра Коккинаки прибыл в Щелково. До старта оставалось два часа. За это время успели позавтракать, просмотреть последние метеосводки, проверить работу самолета и приборов, поговорить с журналистами, попрощаться с друзьями.

Щелковский (Чкаловский) аэродром был хорошо известен в нашем Союзе. Именно с этого аэродрома стартовали самолеты Чкалова, Громова, Сигизмунда Леваневского... Вдоль ближнего края аэродрома тянется широкая взлетная бетонированная дорожка. Она начинается высокой горкой, облегчающей взлет перегруженных машин. Обычно все самолеты, отправлявшиеся в дальний рейсы, начинали разбег с горки. Так как самолет «Москва» обладал прекрасными взлетными данными, экипаж решил стартовать не с горки, а непосредственно с дорожки.

В самый последний момент примчался автомобиль: корреспонденты «Правды» привезли пятьдесят номеров только что вышедшей газеты. Коккинаки охотно принял дополнительный груз. Экипаж распишал газеты по всем свободным уголкам самолета.

Коккинаки приказал убрать колодки и дал полный газ. Самолет покатил по дорожке. Он был нагружен много выше нормы: полетный вес машины определялся в 12,5 тонны. Инженеры определили длину разбега в 1200 метров. Фактически разбег занял всего 820 метров. Через 40 секунд они были в воздухе. Полет Москва — район Владивостока начался.

Курс на Восток

Сделав широкий круг, экипаж снова прошёл над аэродромом. Внизу стояли провожавшие, которые махали руками и шапками. **Было 8 часов 36 минут утра 27 июня.**

Бряндинский немедленно связался по радио с землей. Связь работала исправно. Вес самолета чувствовался физически. Пилотирование перегруженной машины резко отличается от управления нормальным самолетом. «Москву» нужно было вести чрезвычайно бережно, осторожно. Чувствовалось, ощущалось, что сидишь исключительно на моторах. Стоит им сдать, ослабить тягу — и самолет, как гиричка, пойдет вниз.

Еще на земле Бряндинский дал точный курс. Курс взяли строго на восток, прямо на Хабаровск. Шли на небольшой высоте, прекрасно различая дороги, реки, населенные пункты. Сверху пригревало солнышко. Но через полчаса погода изменилась. Чем дальше, тем погода становилась хуже. Было ясно, что экипаж находится в зоне грозового фронта. Его можно было либо перескочить на высоте примерно шести-семи километров, либо пройти под облаками. В начале рейса перегруженный самолет большой высоты набрать не мог. Пришлось идти под облаками.

Вскоре высота полета упала до 30 метров. Продолжение полета на такой высоте было необдуманно рискованным. Волей-неволей пришлось влезть в облака и идти вслепую. Пролетев около 300 километров, вышли из облачной пелены. Скорость самолета, составляла около 300 километров в час. В 11 часов 08 минут миновали Киров.

Во время полета на Восток Москва непрерывно поддерживала с самолетом двустороннюю связь и даже приняла его радиogramму о посадке в Спаске.

За Кировом погода быстро улучшалась. Сплошная облачность постепенно перешла в рваную, а затем почти исчезла. Воспользовавшись этим, начали набирать высоту. Довольно быстро самолет поднялся на 4500 метров. Экипаж надел маски, включил кислородные приборы и продолжал свой путь на этой высоте.

Самолет приближался к Уралу. Судя по карте погоды, за Уралом должны были встретиться с остатками прошедшего грозового фронта.

Слева тянулись бесконечные облачные хребты. Прямо перед самолётом смыкались настолько грозные вершины, что, казалось, никакому самолёту из них не выбраться. Справа тоже громоздились облачные скалы, но несколько иного вида. Казалось, что где-то за углом почище, спокойнее. С большой неохотой экипаж огибал один угол за другим. Так постепенно они отклонились на 80 километров к югу от намеченной трассы.

Тундра в это время года сильно прогревается солнцем. Мощные восходящие потоки создавали значительную облачность. Вся территория тундры, лежащая на их пути, была закрыта тяжелыми облаками. Из-за грозных разрядов ухудшалась слышимость радиопередачи с земли, усложнилось пилотирование. Облачные нагромождения закрыли путь. Пришлось лавировать между белыми горами.

Полет на этом этапе потребовал огромного физического напряжения. Приходилось непрерывно вертеть штурвал, выправляя крен самолета. Внизу все было темно: значит, идет дождь. Впереди непрерывно сверкали молнии, широкими, перекрещивающимися между собой линиями. Иногда раздавались громовые раскаты: они слышны были, несмотря на рев могучих моторов.

Над сибирской тундрой

У экипажа в распоряжении были методы аэронавигации по счислению пройденного пути, астрономическая и радиоориентировка.

Внизу тянулись сплошные болота. Полет над тундрой был довольно однообразным. Машина неслась вперед со скоростью 285–300 километров в час.

Хотелось пить. Полет все время совершался на большой высоте, экипаж непрерывно пользовался кислородными приборами, и поэтому в горле пересохло. На большой высоте воздух очень разрежен, и человеку для нормального дыхания кислорода не хватает. На высоте пяти с половиной километров давление примерно вдвое меньше, чем у поверхности земли. Если подняться еще выше — дышать еще труднее. Недостаток кислорода немедленно сказывается на человеческом организме. Движения становятся вялыми, наступают апатия, сонливость. Продолжительное кислородное голодание ведет к смерти. На большой высоте нужно внимательно следить за собой, делать как можно меньше движений, притом самых экономных. В результате долголетней практики лётчик приучает себя к минимуму движений: избегает резких поворотов, работает главным образом глазами. История высотных полетов знает немало случаев внезапного отказа кислородной аппаратуры. Очень часто это ведет к обморочному состоянию лётчика. Неуправляемый самолет камнем падает вниз, и авария почти неизбежна.

Могучая сибирская река Енисей явилась своего рода географическим рубежом трассы. До Енисея тянулась однообразная болотистая унылая тундра. За этой рекой характер местности резко изменился, появились зелень, леса. Начиналась великая сибирская тайга. Бассейн Енисея был открыт. Отлично видно и небо, и землю. Прошло немного времени, и впереди снова показалась стена облаков. Сначала их было мало, затем больше, больше, и, наконец, земля опять скрылась под густым непроницаемым одеялом. Лишь изредка в окнах мелькали горные кряжи.

Весь дальнейший путь лежал над горной страной. Хребты сменялись отрогами и новыми хребтами, однообразными, похожими друг на друга. К этому времени самолет израсходовал значительную часть бензина, стал гораздо легче, и экипаж легко набрал

высоту в 6500 метров. Полет продолжался на этой высоте, но и здесь порой приходилось лететь в облаках или лавировать между облачными грядками.

Ночь над облаками

Время шло незаметно. Штурман сообщил, что приближается полночь. Солнце — оно еще достаточно высоко.

Выражаясь авиационным языком, можно сказать, что экипаж вошёл в установившийся режим полета. Экипаж составлял одно целое с самолетом, работали в полном согласии со всеми приборами.

За 12 часов экипаж пролетел около 4000 километров. Средняя путевая скорость от Москвы составляла 322 километра в час, на последнем этапе она доходила до 350 километров.

Жизнь на самолете шла размеренная и неторопливая. Летчику приходилось вести самолет, крутить штурвал, действовать педалями, непрерывно следить за бесчисленным количеством приборов. Конечно, лётчик не фиксирует сознательно внимание на стрелке каждого прибора. Все это делалось механически, привычно. Профану может показаться непонятным, как это летчик успевает следить сразу за двумя десятками приборов, да еще вести машину. В полете нужно уметь не только сосредоточивать, но и рассредоточивать внимание. Это удается не сразу и требует большой практики.

Но было бы пустым бахвальством сказать, что привычное наблюдение и привычное пилотирование не являются работой. Кроме пилотирования, пилот непрерывно контролировал деятельность штурмана, все время следил по карте за движением самолета, высчитывал скорость, вел элементарное счисление пути.

Не меньше работы было и у штурмана. Огромное внимание он уделял ориентировке. В течение всего пути ему почти ежеминутно нужно было вести расчет курса, определять местонахождение самолета. Много времени отнимала радиосвязь с землей, прием и передача различных радиogramм, получение метеорологических сводок.

Ни лётчику, ни штурману в полете есть не хотелось. Отсутствие аппетита в дальних полетах — явление, так сказать, широко распространенное. Но пили много. За 24 часа пребывания в воздухе выпили не меньше чем по литру кофе.

Самолет шел на высоте пяти с половиной километров. Самолёт летел вперед по извилистому коридору на Восток, прорезая ночь, навстречу дню.

На той широте, где они находились, ночи в полном смысле этого слова в летнее время года не бывает. Солнце ненадолго исчезает за горизонтом, а затем появляется вновь. Но ночь все-таки чувствовалась. С наступлением ночи стало гораздо холоднее.

Утро начиналось. Солнце восходит на востоке и оканчивает свой путь на западе. Но оно взшло на севере, строго перпендикулярно к линии полета, слева по крылу.

К берегам Тихого океана

Самолет приближается к бассейну великой сибирской реки Лены. Запросили Хабаровск о состоянии погоды. Хабаровск закрыт сплошной многослойной облачностью, нижний край которой находится всего в 300 метрах от поверхности земли. При этих условиях самолет мог выйти к Хабаровску только с помощью радиокompаса.

Самолёт продолжал лететь на восток. Обычно же при дальних полетах усталость наступала после 10–12 часов пребывания в воздухе. Каждый час Коккинаки выпивал глоток кофе и с такой же регулярностью принимал таблетки «кола», приготовленные из семян южно-африканского дерева Кола. Они применяются в качестве тонизирующего средства для предупреждения и борьбы с усталостью при длительных полетах. Доктор Субботник советовал принять первую таблетку через восемь часов полета и дальше продолжать прием ежечасно.

Бряндинский во время полета не принимал «кола» и примерно через 20 часов потерял работоспособность. Потом он попросил у Коккинаки одну таблетку, потом вторую, затем третью. Через полчаса штурман уже не чувствовал больше усталости\

В 23 часа по московскому времени самолет миновал Бодайбо. Москва внимательно следила за ходом перелета. Экипаж дважды получал предложение повторить некоторые радиogramмы, искаженные, очевидно, во время приема или передачи. Предложение о повторении текста было подписано Ворошиловым.

Попытка поймать на радиокompас Хабаровск опять не удалась. В 2 часа 07 минут 28 июня самолет прошел над Зеей. От столицы СССР экипаж отделяло по фактически пройденному маршруту — 5920 километров. Штурман снова начал искать хабаровский радиомаяк. Через некоторое время он вынужден был заявить, что маяк в Хабаровске не работает. Коккинаки был несказанно удивлен. План завершения перелета строился с твердым расчетом на помощь хабаровского маяка. Экипаж предполагал по радиокompасу достигнуть Хабаровска, пробить над ним облачность и дальше по долине реки Уссури идти к Владивостоку. Перед стартом из Москвы Коккинаки трижды спрашивал организаторов перелета о готовности хабаровского радиомаяка. Все давали клятвенные заверения, что маяк проверен, испытан и в любую минуту готов к обслуживанию. На деле оказалось иное. Радиокompас устроен таким образом, что улавливает волны определенной длины, скажем, от 50 до 100 метров, затем идет мертвый сектор, волны которого компас не воспринимает, дальше следует опять приемный диапазон. Хабаровские радиотехники умудрились передавать сигналы радиомаяка на мертвой волне.

Продолжать полет до Хабаровска в таких условиях было слишком рискованно. На протяжении 6000 километров, летя все время вне видимости земли, экипаж мог уклониться от курса на 100–150 километров в сторону. В иной обстановке этой ошибкой можно было бы пренебречь. Но возле границы она могла оказаться губельной.

Тогда Коккинаки принял решение: идти прежним курсом на восток, дойти до открытых от тумана берегов Татарского пролива, там определиться по береговым ориентирам и вернуться обратно под облаками. Экипаж находился в полете уже 20 часов, и принять такое решение было нелегко. Ему предстояло сделать большую петлю. Успех предприятия, безукоризненное выполнение задания экипажу были слишком дороги, чтобы рисковать. Самолет продолжал путь на восток, к Тихому океану.

Экипаж выработал почти три четверти запаса бензина, машина стала легче, и Коккинаки решил подняться до высоты 6000–6500 метров, выйти, наконец, из облаков и лететь под солнцем нормальным способом. Поднялись на 6000 метров. Вскоре облачность впереди начала повышаться. Облачность имела очень своеобразный характер. Казалось, что экипажу нужно забраться по отлогому склону на высокий холм. Что поделаешь — забирались. Крутизна склона увеличивалась. Самолет лез вверх, как на горный хребет. Стрелка альтиметра отметила, что самолет находится на высоте 6500 метров. Затем высотомер показал 7000 метров. 7200! А облачность все время поднимается и поднимается. Ух, наконец, на вершине! И вдруг облачный хребет, на который взбирались, внезапно оборвался. Как будто его обрезало ножом. Облака обрывались сплошной, совершенно отвесной стеной. Лишь внизу, где-то на высоте 2000 метров, виднелся новый слой. Экипаж немедленно снизился до уровня 5000 метров. Над ними ярко сияло солнце.

Начинался новый этап перелета. Как лететь дальше, хватит ли горючего до Владивостока, раз придется терять время на полет к океану. По расчетам, они находились где-то вблизи Амура. Решили немного снизиться, чтобы поймать какой-нибудь просвет, окошко в облаках.

Впереди темное пятно. Это не было окно; просто там толщина облачного слоя была меньше, чем в других местах. Прицелившись к пятну, начали снижаться по спирали. Наконец, самолёт снизился до знаменательного пятна. Слой облачности оказался тонким. Быстро проскочили его. Внизу новый слой облаков. Пошли над ним и вскоре увидели в разрыве землю.

Никаких поселков, никаких признаков жизни. Вероятно, экипаж находился где-то в долине Амура, но севернее или южнее Хабаровска, — сказать трудно. Если севернее — хорошо, если южнее — очень, очень плохо. Экипаж возобновил полет на восток. Шли над самыми сопками. Начинались отроги хребта Сихотэ-Алинь.

Начался дождь. Видимость резко ухудшилась. Облачность прижимает к сопкам. Вершины скрываются в облаках. Экипаж начинает лавировать, гулять между сопкам. Курс прежний — на восток. Путешествие было довольно рискованным. Скорость полета в это время достигала 400 километров в час, и самолет мог врезаться в какую-нибудь лесистую гору. Но как бы то ни было экипаж продолжил путь к Тихому океану. Наконец, дошли. Едва впереди показался берег, Бряндинский немедленно уточнил местонахождение самолета. Экипаж находился около мыса Терпения в Татарском проливе, примерно на 50-й параллели. Этот мыс имеет характерные очертания, и спутать его с другим очень трудно.

Как только выяснилось, где находятся, Коккинаки немедленно повернул машину обратно. Моря они так и не увидели — нельзя было терять ни минуты. Это было в **5 часов 40 минут** утра по московскому времени.

На обратном пути наблюдалось чрезвычайно интересное явление. Самолет шел под облаками на небольшой высоте по ущельям хребта Сихотэ-Алинь. На стеклах кабины вдруг появились красные пятна. Экипаж долго ломал голову над их происхождением. Решили даже, что идет красный дождь. Наконец, Бряндинский опустил одно окно, подхватил красную жидкость на тряпочку и стал внимательно ее рассматривать. Оказалось — мошकारа. Ее было так много, что она создавала полную иллюзию дождя.

В **7 часов 21 минуту 28 июня** экипаж прошёл над Хабаровском. Послали приветствие трудящимся города и повернули на юго-восток. Погода была довольно приличная. Немного болтало. Чувствовалась усталость. Взяли курс к конечному пункту перелета — району Владивостока. До Спасска было 440 км.

Погода вскоре опять ухудшилась. Началась очень сильная болтанка. Машину подбрасывало вверх, затем она проваливалась вниз. Шли вдоль советской границы. Справа тянулась широкая Уссури. Видны были рыбацкие лодки.

Вылетая из Москвы, Коккинаки обещал долететь до района Владивостока, пробив в воздухе сутки. В самом Владивостоке подходящего аэродрома для самолета не было. Экипаж предполагал приземлиться где-нибудь вблизи города, на одной из военных площадок. К концу полета Бряндинский вымотался. Он все чаще и чаще предлагает Коккинаки садиться. Но сутки еще не кончились. Оставалось 30–40 минут до полных 24 часов, и Коккинаки решил лететь дальше. Штурман прислал очередной намек о посадке. До суток всего 27 минут!

В 8 часов 32 минуты утра прошли над Иманом. Сделали круг над городом. 24 часа истекали. Но аэродром был никуда негодный: какой-то маленький дворик. Да и до суток оставалось еще четыре минуты.

Решили садиться в Спасске. Коккинаки попросил у Бряндинского план аэродрома. Через минуту тот протянул ему клочок бумаги, на котором от руки по памяти нарисовал расположение аэродрома и сделал пометку — что видел план в Москве. Вот так!

Чертеж был довольно точным. Ориентируясь по нему, Коккинаки быстро нашел аэродром. Сделав круг над полем, они увидели, что внизу был выложен крест — запрещение посадки. Сделали второй круг — крест не убирают, посадочного знака не выкладывают. Снизались, прошли на малой высоте над аэродромом, осмотрели все, чтобы определить, почему не разрешают посадки. Ничего подозрительного не заметили.

Потом экипаж узнал, почему посадка была запрещена. Оказалось, что их ждали на другом аэродроме. И когда экипаж прилетел в Спасск, им выложили крест, желая показать, что они должны садиться по соседству (Хороль? Воздвиженка? Вторая Речка?).

Выпустили шасси. Обычно это делается с помощью сжатого воздуха, но во время полета весь сжатый воздух стравил. Пришлось крутить механизм вручную. Работа после суточного полета показалась утомительной.

На Спасском аэродроме Хвалынка садились уже на пустой машине. Пробежав несколько сот метров, машина остановилась. Было **9 часов 12 минут утра 28 июня**.

Беспосадочный перелёт Москва — район Владивостока закончен. Экипаж пробыл в воздухе 24 часа 36 минут, покрыв за это время расстояние свыше 7600 километров (не считая полета к океану) со средней скоростью в 307 километров в час.

В своем сообщении правительственная комиссия по организации перелета писала:

«Вылетевший 27 июня в 8 часов 36 минут со Щелковского аэродрома (вблизи г.Москвы) в беспосадочный перелет по маршруту Москва — Хабаровск — район Владивостока экипаж в составе летчика Коккинаки В. К. и штурмана Бряндинского А. М. на двухмоторном самолете «Москва» конструктора Ильюшина С. В. блестяще выполнил поставленное задание и 28 июня в 9 часов 12 минут по московскому времени благополучно произвел посадку в Спасске в 155 километрах от Владивостока.

Трасса воздушного пути Москва — Хабаровск и далее до места посадки в Спасске равна по прямой 6850 километров. Фактически пройдено за 24 часа 36 минут свыше 7600 километров при средней скорости 307 километров в час.

Перелет происходил по прямой линии Москва — Киров — Чердынь — Ванавара — Бодайбо — Зея — Хабаровск и далее в район Владивостока. Трасса полета проходила по неисследованной местности, над тундрой и тайгой. Полет осуществлен в чрезвычайно тяжелых метеорологических условиях. За весь путь экипаж видел землю только на протяжении 1000 километров, остальной путь пройден за облаками и в облаках. Высота полета колебалась от 30 до 7000 метров. Материальная часть самолета после посадки находилась в полной исправности. В баках самолета осталось еще 500 килограммов горючего. Самочувствие отважных летчиков хорошее.

Героический экипаж самолета «Москва» вписал блестящую страницу в историю советской и мировой авиации.

Правительственная комиссия».

Возвращение

Со всех сторон к самолету бежали люди. Жара стояла превеликая. Пыль затмила солнце. Экипаж хотел отдышаться, а оказывается — нельзя. Коккинаки попросил товарищей - дайте глотнуть свежего воздуха! Все деликатно отошли в сторону. Коккинаки залез под крыло и лег на траву. Вскоре к нему присоединился и Бряндинский. Лежат, блаженствуют. А окружающие терпеливо стоят, молчат, ждут.

Спустя несколько минут Бряндинский обнаружил бешеную работоспособность. Он встал, переложил все вещи в закрывающуюся часть самолета, вынул из кабины свежие номера «Правды» и роздал присутствующим. Люди смотрели и не верили. Обычно газета получалась на этом аэродроме через 10–12 дней после выхода. Когда один из привезенных номеров «Правды» попал ответственному работнику Приморского обкома, тот усомнился в достоверности издания — это, говорит, — опечатка. Газета наверняка прошлогодняя! Нарочные и добровольцы в тот же день развезли номера «Правды» по всей Приморской области. И многие, пожалуй, не столько удивлялись перелету, сколько тому обстоятельству, что «Правда», накануне печатавшаяся в Москве, сегодня оказалась на Дальнем Востоке. Отдельные экземпляры газеты зачитывались до дыр, переходили из рук в руки как величайшая драгоценность.

Тут же на аэродроме командование части устроило экипажу импровизированный душ, остроумно приспособив для этой цели грузовую автомашину. Наслаждение испытали невыразимое. Усталость как рукой сняло. Коккинаки взглянул на свои руки и поразился: оказывается, в полете он натер себе штурвалом огромные мозоли. Вот так благородная профессия! Когда он работал грузчиком в Новороссийском порту, тогда мозолям полагалось быть, но сейчас...

Экипаж пригласили в столовую. Коккинаки попросил бумагу, карандаш и немедленно написал несколько телеграмм. Первую — товарищам Сталину и Молотову, руководителям партии и правительства. Сообщали о выполнении задания, о том, что оправдали оказанное им доверие.

Есть ничего не хотелось. Но, как и прежде, мучила страшная жажда. Коккинаки выпил не меньше 15 стаканов чая и фруктовой воды. Александр Матвеевич тоже ничего не ел, а только пил. Утолив жажду, экипаж запросили пощады — пустите спать!

Коккинаки зашел в комнату, увидел кровать, плюхнулся на нее, и его не стало. Уснул мгновенно. Иначе чувствовал себя Бряндинский. Он переживал какой-то непонятный нервный подъем и спать не мог. Александр Матвеевич тихонько вышел из комнаты, поговорил с приехавшими из Хабаровска и Владивостока журналистами, отдал распоряжение об осмотре самолета, рассказал командирам и бойцам части о ходе перелета и лишь потом лег. Коккинаки же спал, как мертвый. Его фотографировали, поворачивая с боку на бок. Он ничего не чувствовал.

Спустя семь часов, экипаж проснулся. Им принесли пачку телеграмм. Первым пришло приветствие от товарища Сталина и руководителей партии и правительства. В нем говорилось:

«Горячо поздравляем вас с блестящим выполнением правительственного задания. Героический перелет Москва — Хабаровск — район Владивостока, покрывший свыше 7600 километров труднейшего пути в течение 24 часов и 36 минут, вписывает новую замечательную страницу в историю советской и мировой авиации. Трудящиеся Советского Союза гордятся вашей победой. Обнимаем вас и жмем ваши руки».

<i>И.Сталин</i>	<i>А.Андреев</i>
<i>В.Молотов</i>	<i>А.Жданов</i>
<i>К.Ворошилов</i>	<i>Н.Ежов</i>
<i>М.Калинин</i>	<i>Н.Хрущёв</i>
<i>Л.Каганович</i>	<i>М.Каганович</i>
<i>А.Микоян</i>	<i>А.Локтионов</i>

В 30-е гг. нечасто под поздравительными телеграммами, адресованными людям, которые совершили нечто выдающееся во славу страны, подписывалось столько руководителей партии и правительства. Тем самым как бы подчёркивалось: экипаж «Москвы» совершил рейс, по своему значению приравненный к самым высшим достижениям.

Через несколько минут их позвали к телефону. Народный комиссар авиационной промышленности Михаил Моисеевич Каганович передал им поздравление от советского правительства, расспросил о ходе перелета, о самочувствии, состоянии материальной части. Он предложил экипажу не торопиться обратно, отдохнуть как следует, поглядеть Дальний Восток.

После хлынул поток телеграмм. Работники связи буквально творили чудеса. Экипаж пробыл в Спасске два дня, и за это время местный телеграф выполнил годовой план.

Начальник аэродрома доложил Коккинаки, что, судя по предварительному осмотру, самолет находится в полном порядке. Его поставили в ангар, остаток горючего слили и замерили. В баках оставалось около полтонны бензина. Этого запаса экипажу хватило бы еще на 700–800 километров пути.

Накануне отлета из Москвы Сталин во время беседы в Кремле спросил Коккинаки: — А обратно поездом?

Коккинаки ответил:

— Нет, зачем же, аэропланом скорее.

Коккинаки заявил, что разборка и перевозка самолета на большое расстояние неизбежно скажутся на его качестве, займут много времени, и попросил разрешения

вернуться обратно все-таки воздушным путем. Сталин дал свое согласие. Тем временем экипаж знакомился с Дальним Востоком, побывал в Ворошилове, во Владивостоке, где его разместили на государственной даче Блюхера в санатории «Океанский». Осмотрел корабли Тихоокеанского флота, береговые укрепления, выходил с командующим Тихоокеанского флота Н.Г. Кузнецовым в море на торпедных катерах. Убедились воочию, что советские границы находятся на крепчайшем замке.



В.К. Блюхер и В.К. Коккинаки. 1938 год.

Вернувшись в Спасск, экипаж тщательно осмотрел самолет. Он находился в отличном состоянии. Решили перелететь в Хабаровск. 4 июля «Москва» приземлилась на Хабаровском аэродроме. Экипаж побывал в Комсомольск-на-Амуре. Днем и ночью не затихает стройка. Работа кипит всюду: в тайге, на строительных площадках, на улицах. Побывали они на заводах молодого города, в домах, съездили в пионерский лагерь.

Вернувшись в Хабаровск, экипаж начал готовиться в обратный путь. Коккинаки назначил вылет на 13 июля. Обратный путь домой оказался ничуть не легче, чем на Дальний Восток. В 1 час 33 минуты утра 13 июля самолет «Москва», оторвавшись от зеленого поля Хабаровского аэродрома, взял курс на запад, в столицу Советского Союза.

Экипажу очень хотелось увидеть Байкал. Было обидно: летали на Дальний Восток, туда и обратно, а Байкала не видели. Оказалось, что весь Байкал закрыт сплошной облачностью, точно вписанной в берега озера, берега же были открыты. Потеряв еще 1000 метров, они, наконец, увидели воду. Озеро — пустынное, не заметно ни пароходов, ни лодок. В 10 часов 20 минут утра на высоте около 3000 метров прошли над Иркутском. В баках оставалось горючего в обрез. Взяли курс на Новосибирск, но в пути тщательно следили за остатком и, если бензина окажется мало, сесть в Красноярске.

Прошли траверз Красноярска. Подсчитали - бензина как будто должно хватить до Новосибирска. Решили лететь дальше. В 15 часов 35 минут самолет «Москва» появился над Новосибирском. Сделав круг, пошли на посадку. Штурман ошибся только на две минуты. Бензина в баках не осталось.

На следующий день, в 3 часа 06 минут утра, «Москва» снова взмыла в воздух. Когда экипаж находились примерно в районе Татарска, Коккинаки заметил, что из правого мотора вылезает шомпол, крепящий капот. Делать нечего — надо возвращаться в Новосибирск. Настроение отвратительное: потеряли впустую время, хорошую погоду, попутный ветер. Прилетели обратно на знакомый аэродром. Сели. Мягким словом помянули моториста, готовившего машину к вылету. Оказывается, он закрепил, законтрил шомпол, но контрольная проволока была слишком мягкой и в воздухе лопнула. Эта проволока была «последним винтиком» в самолете. Она играла самую незначительную роль и... подвела. Вот какое значение имеют «последние винтики» в авиации!

В 2 часа 31 минута утра 15 июля они снова поднялись в воздух, взяв курс на Тобольск. В районе станции Чаны встретили могучий грозовой фронт. Нужно было немедленно решить, что делать дальше. Продолжать полет вслепую при ненормальном состоянии приборов нельзя. Пробиваться вверх без кислорода — самоубийство.

Коккинаки решил снизиться, пройти под облаками до Свердловска и там попытаться перескочить хребет. Начали пробиваться вниз. Летели на высоте 15–20 метров. Внизу лес. Сильнейший ливень. Болтает так, что машина ложится почти на крыло. Промелькнула железная дорога, большие дворы, постройки. Затем все исчезло. Деревня, другая. Характер местности немного изменился. Начали попадаться холмики. Встретил экипаж их без особой радости. При скорости в 400 километров встреча с возвышенностью не прельщала. Видимость отвратительная, все скрыто дождем. Вдруг перед самым носом самолета появилась радиомачта. Коккинаки еле успел увернуть в сторону. Радиокompас вывел их точно к передатчику. Значит, в Свердловске. Но где же аэродром? Пытаясь определиться, летели над самыми крышами домов. Вышли к аэродрому. Маленькая площадка, большие лужи. Делают круг, второй, третий. Придется садиться: в такую погоду через хребет не перевалишь. Пошли на другой аэродром. Штурман дал курс. Через несколько мину они кружили над вторым аэродромом. Осмотрев его, пошли на посадку. Так как амортизация самолета была по-прежнему очень жесткой, то Коккинаки решил при посадке на незнакомом аэродроме тормозами не пользоваться. Самолет бежал очень долго, и стало ясно, что длины аэродрома не хватит. Впереди уже виднелись какие-то строения. Надо было уходить на второй круг. Дал газ. Самолет отделяется от земли, и вот в последний момент послышался треск. Значит, за что-то зацепили! Тревожный взгляд на приборы. Обороты не снижаются. Следовательно, моторы целы. Видимо повреждено шасси, но все цело. Лишь помят патрубок правого мотора.

Машина делает над аэродромом круг за кругом. Никаких повреждений не заметно, ничего тревожного штурман не обнаружил. Самолет нормально приземлился, пробежал несколько сот метров и остановился.

Подбегают люди в кожаных пальто, мокрые до нитки. Экипаж вышел, поздоровались и тоже мгновенно промокли. Тщательно осмотрели самолет. Никаких повреждений нет. Действительно, помят только патрубок правого мотора. Видимо, при взлете обо что-то ударились. Лететь нельзя. Урал закрыт сплошной облачностью до самой земли. А Коккинаки, разговаривая из Новосибирска по телефону, обещал Москве к вечеру опуститься на столичном аэродроме!

Экипажу предложили, поехать в город, отдохнуть. Они отказались. Их привели в какую-то комнату, расположенную в штабе аэродрома. Бряндинский улегся на кровати, Коккинаки на диванчике. Устали оба, вымотались. Но не спится и не ложится. Какой отдых, когда надо в Москву лететь. Становится светлее! Коккинаки немедленно соскочил с дивана. Дождь льет по-прежнему, как из ведра. Нигде ни малейшего просвета. Легли опять. Затем опять показалось, что за окном становится светлее. Так через каждые десять минут вскакивали и подходили к окну. Потом поглядели, друг на друга, рассмеялись и решили — отдохнуть не удастся, пойдем на аэродром.

Техники выправили патрубок, поставили его на место. Но лететь нельзя было. И вдруг заметили в одном месте легкое просветление. Коккинаки решил, что там, вверху,

либо чистое небо, либо прослойка. Вскочили в самолет и взмыли в воздух. Окружающие даже запротестовать не успели. Пробиваясь между слоями облачности, набрали высоту в несколько километров. Важно было выбраться вверх. Поднявшись на 4500 метров, взяли курс на запад. В облаках перевалили Урал. Над европейской равниной погода была более благоприятная. Дул сильный попутный ветер. В разрывы увидели землю. Мелькнул какой-то городок. Бряндинский моментально определился. Это были Вятские Поляны. В 16 часов 10 минут прошли Казань. Оттуда взяли курс на Москву. Из Арзамаса передали радиogramму — рассчитываем быть в Москве в 18 часов 22 минуты.

Около Владимира неожиданно отказал правый мотор. До Москвы оставалось 180 километров. Неприятное осложнение. Конечно, самолет и на одном моторе дотянет до конечной цели, но придет с опозданием. Начинает пошаливать и левый мотор. Вдруг, так же внезапно, правый мотор заработал, а левый почти совсем отказал. Потом правый мотор опять отказал. Его работа Коккинаки не нравилась еще в конце перелета на Восток. И вот сейчас он все-таки подвёл.

Пришлось сбавить обороты, уменьшить скорость. Так протянули до Щелкова. От Москвы их отделяло несколько минут полета. Все-таки Коккинаки не решился лететь напрямую. Они пошли через промежуточный аэродром. Там правый мотор отказал в третий раз. Зато в тот момент, когда самолет подлетал к Центральному аэродрому имени Фрунзе, двигатель снова заработал.

В 18 часов 30 минут 15 июля экипаж произвёл посадку. Путь был закончен. На столичном аэродроме им организовали торжественную встречу. 18 июля в их честь был устроен прием на даче у товарища Молотова. Там присутствовали товарищи Сталин, Каганович, Ворошилов, Калинин, народные комиссары, Герои Советского Союза, авиационные конструкторы.

Отдохнув несколько дней, члены экипажа принялись за свою обычную работу. Коккинаки занялся испытанием новых самолетов. Бряндинский уехал в командировку.



ЦКБ-30 (ДБ-3) «Москва». Музей авиации в Монино.

17 июля 1938 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР В.К. Коккинаки и А.М. Бряндинскому были присвоены звания Героев Советского Союза, выдана единовременная награда по 25 тысяч рублей. Народный комиссар обороны товарищ Ворошилов присвоил обоим майорам звание комбригов.

Через два месяца Коккинаки узнал, что Александр Матвеевич Бряндинский погиб при исполнении служебного долга. 4 октября 1938 года в ходе операции по спасению экипажа Гризадубовой, совершившего вынужденную посадку на самолёте «Родина», в воздухе столкнулись самолёты «Douglas DC-3» под управлением Героя Советского Союза А. М. Бряндинского и ТБ-3, на борту которого находился командующий ВВС 2-й отдельной Краснознамённой армии Яков Сорокин. Часть экипажей и пассажиров обоих самолётов успела выпрыгнуть на парашютах, но 16 человек погибли.

Советский Союз располагал лучшими в мире самолетами, замечательными кадрами авиационных конструкторов, летчиков, штурманов, механиков. Перелет самолета «Москва» из Москвы на Дальний Восток показал, что советские самолеты в состоянии покрывать без посадки большие расстояния, соединять в кратчайший срок любые пункты громадной территории Советского Союза. Успехи полетов «Москвы», так же как и трансарктические перелеты экипажей Чкалова и Громова, ярко продемонстрировали огромные достижения советской авиационной промышленности. Материальная часть, моторы, все авиационное оборудование, сделанное на советских заводах, работают четко, точно, надежно, безотказно.

Советская авиация являлась грозной силой. Японские захватчики, спровоцировавшие бои в районе озера Хасан, убедились в этом на собственной шкуре.

«Мы окружены капиталистическими странами, среди которых имеются крайне агрессивные фашистские элементы, провоцирующие войну с нами. Именно поэтому мы должны заботиться, чтобы наши самолеты летали бы далеко и высоко. Мы не претендуем на чужие земли, но если кто посмеет претендовать хотя бы на самый малый кусочек нашей земли, то мы сумеем настигнуть его нашими самолетами и отогнать любого агрессора от нашей священной советской земли. Вот почему мы стремимся, чтобы наши самолеты летали далеко и высоко. Мы хотим, чтобы наши самолеты летали быстрее, чтобы врага, который посмеет посягнуть на нашу землю, уничтожить на его же территории».

В этих словах Кагановича, народного комиссара авиационной промышленности, с исчерпывающей полнотой была дана оценка задач советской авиации и намечены пути развития советского самолетостроения. Его слова как никогда актуальны и в настоящее время.

По материалам книги В.К. Коккинаки «Курс на Восток».

2023 г.