

18+

ИНФОРМАЦИЯ
К РАЗМЫШЛЕНИЮ

П Р И Л О Ж Е Н И Е

ИЮНЬ
2022



№6/140

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО



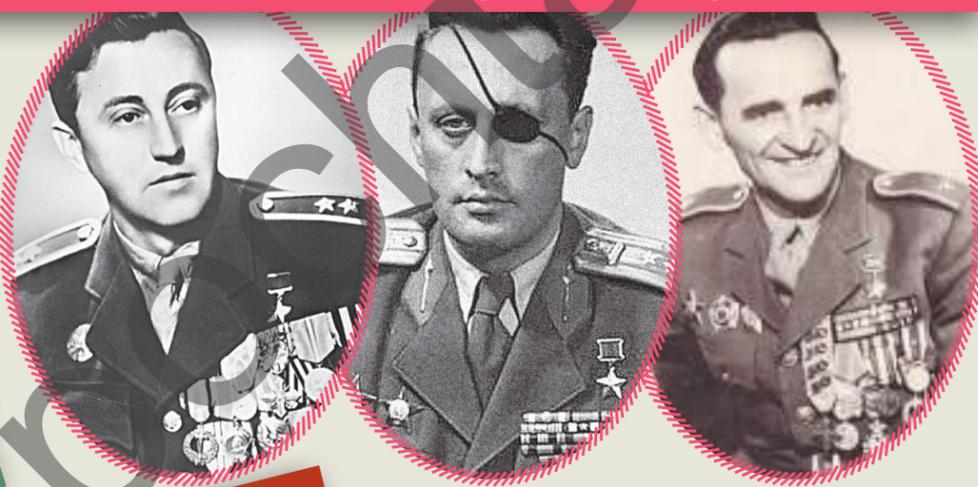
ПОКОРИТЕЛЬ ДВУХ ОКЕАНОВ

ТРОЙКА: ИЗМЕННИК, БАБНИК, СИОНИСТ



«НАУТИЛУС» ДЛЯ НАПОЛЕОНА

ИСТОРИЯ ОДНОГО ПРИЗНАНИЯ



ДОПРОС НИЛЬСА БОРА

Спецотдел Krimtataren

Как крымско-татарские националисты стали разменной монетой в борьбе между властными структурами Третьего рейха

СЫН ЗА ОТЦА

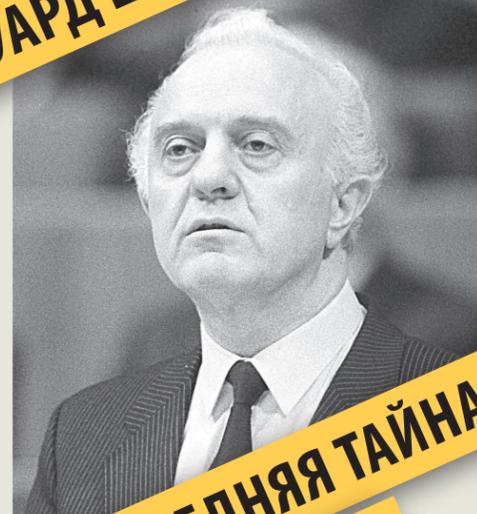
РУССКАЯ АТЛАНТИДА

в спецвыпуске

СЕКРЕТЫ ИСТОРИИ

ЭДУАРД ШЕВАРДНАДЗЕ.

ПОСЛЕДНЯЯ ТАЙНА
БЕЛОГО ЛИСА



«Наутилус» для

БОНАПАРТ МОГ СБЕЖАТЬ С ОСТРОВА СВЯТОЙ ЕЛЕНЫ НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ

■ Сергей НЕЧАЕВ

Публикация 2015 года

«Случай – это единственный законный повелитель во всей вселенной», – любил говорить Наполеон, свято веривший в свою счастливую звезду. Случай, удача, шанс... Именно он зачастую способен послужить человеку лучше, нежели тот сам того желает. Но при этом к нему следует относиться бережно, ведь, как известно, кто упустит свой шанс, тот вторично может его и не найти. Удача – единственная, пожалуй, видимая разница между гением и безумием – на протяжении многих лет благоволила Наполеону, а одни и те же шансы упрямо выпадали ему по нескольку раз. И только такой незаурядный человек, как Наполеон, мог позволить себе транжирить их, небрежно проходя мимо...

Но (рано или поздно так случается с каждым) удача все же отвернулась от Наполеона, и его могущественная империя пала. Однако не успел бывший повелитель Европы перебраться в сопровождении британских военных кораблей с насиженного за много лет трона на жесткую лавку убогого домика в поместье Лонгвуд на маленьком островке Святой Елены, затерянном в южной части Атлантического океана, как преданные бывшему императору люди начали готовить планы его освобождения.

Варианты побега Наполеона с острова Святой Елены

При отсутствии в те времена авиации бежать с острова Святой Елены можно было только по морю. При этом самый близкий берег (африканский) находился почти в 2000 км, до Бразилии было почти в два раза дальше, а до Франции, по меркам тогдашнего парусного флота, было вообще три месяца пути.

Остров надежно охранялся гарнизоном и был окружен плотным кольцом британских военных кораблей. Практически было предусмотрено все, чтобы опасный узник острова оставался на нем до конца дней своих.

Но могли ли подобные обстоятельства остудить пыл ярых бонапартистов? Конечно же нет.

Одну из попыток освобождения Наполеона предприняла, как ни странно, его бывшая «египетская» любовница Полина Фурес, которой после разрыва Наполеон нашел нового мужа – отставного офицера Анри де Раншу. Графиня де Раншу, как стала именовать себя Полина, в 1816 году приехала в Рио-де-Жанейро со своим любовником Жаном-Огюстом Белларом и купила там корабль, предназначенный для спасения Наполеона. Несмотря на заведомую неудачу этой попытки, Полина еще долгое время продолжала действовать вместе с другими бонапартистами в Бразилии и умерла 18 марта 1869 года, пережив Наполеона почти на полвека.

Или вот еще один вариант. В марте 1816 года лечащий врач Барри О'Мира принес Наполеону нефритовые шахматы, которые ему прислали в подарок из Китая. А в июле 1986 года, то есть почти через 170 лет, эти шахматы были проданы на аукционе Christie's, и новый владелец обнаружил в одной из фигур тайник с вложенным в него листком бумаги, на котором было подробно изложен план побега с острова.



Макет «Наутилуса»

План этот заключался в следующем. Американское торговое судно должно было подойти к острову, а Наполеон должен был притвориться больным и не выходить из своей комнаты. Чтобы ввести в заблуждение охрану, один из людей императора должен был вместо него лечь в постель, а сам Наполеон должен был переодеться в матросские штаны и куртку. В порту, в условленном месте, Наполеона должны были встретить и, уже под видом американского матроса, поднять на борт корабля. А в трюме Наполеона должны были спрятать в специальную бочку с двойным дном, внешне не отличавшуюся от остальных...

Кроме того, в «Мемуарах» генерала Гурго, находившегося на острове Святой Елены вместе с Наполеоном, содержится указание на то, что в январе 1818 года в Америке были задержаны шесть французских офицеров, готовивших план силового похищения Наполеона.

Известен также и проект нападения на остров Святой Елены и спасения Наполеона, разработанный в Новом Орлеане неким Николаем Жиро в сотрудничестве со знаменитым пиратом Жаном Лафитом. Короче говоря, Наполеон получил от своих сторонников как минимум десяток предложений о побеге. Но свергнутый император прекрасно понимал, что прорваться через заслоны англичан и бежать с острова на корабле нереально. Поэтому он неизменно отвергал подобные предложения. Не потому ли, что у него имелся в запасе другой, более надежный вариант?

В самом деле, если по воздуху и по воде бежать невозможно, то почему бы не попробовать ускользнуть от бдительных охранников под водой?

Вот тут-то и пришло самое время вспомнить об изобретении американца Роберта Фултона.

Изобретатель Роберт Фултон

Роберт Фултон родился 14 ноября 1765 года в Литл-Бритене (ныне Фултон), штат Пенсильвания, в семье бедного ирландского эмигранта.

Он рано потерял отца и был отправлен в сельскую школу-пансион, а затем мать, имевшая еще четверых детей, отвезла его в Филадельфию и отдала в ученье к золотых дел мастеру.

В 1787 году Роберт Фултон переехал в Лондон, где увлекся инженерным де-

лом. Будучи, по сути, механиком-самоучкой, в Англии он участвовал в строительстве каналов, шлюзов и водопроводов. Занявшись изобретательством, он разработал конструкции специальных машин для тесания и полировки мрамора, для сушки льна и плетения веревок. В 1790-е гг. Фултон вплотную подошел к проблеме применения пара для движения судов. Но для успеха в столь сложном деле были необходимы еще более серьезные инженерные познания, для приобретения которых он в 1796 году направился во Францию.

Приезд во Францию

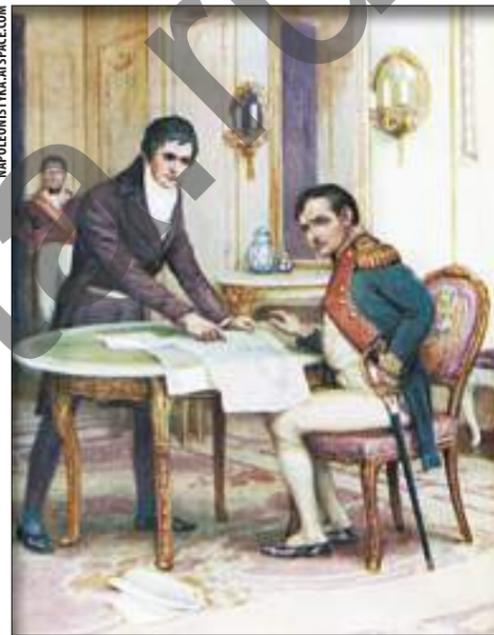
В Париже он встретился с американским послом Робертом Ливингстоном. Тот заинтересовался работами молодого соотечественника и дал ему денег для продолжения исследований. При этом предусмотрительный Ливингстон юридически закрепил за собой монопольное право на применение паровых двигателей в судостроении. Но до создания знаменитого парохода Фултона было еще очень и очень далеко. Сейчас же 30-летнего изобретателя больше интересовали разработки в области подводного оружия.

Со свойственным молодости максимализмом он писал: «Военные корабли, по моему мнению, являются остатками отживших военных традиций, политической болезнью, против которой до сих пор еще не найдено средств. Мое твердое убеждение состоит в том, что эти привычки надо искоренить, и самым действенным к тому средством должны стать подводные лодки, вооруженные минами».

В декабре 1797 года Фултон обратился к правительству Французской республики с предложением проекта подводного корабля, «посредством которого можно было бы заставить англичан не только снять блокаду французских берегов, но и перенести театр военных действий на их собственную территорию».

Испытания «Наутилуса»

Строго говоря, не Фултон первым придумал подводную лодку. Первым был американский изобретатель Дэвид Бушнелл, построивший в 1775 году одноместную



Наполеон и Фултон

субмарину под названием «Черепаша». То есть, по сути, Фултон лишь развил идею Бушнелла и предложил французскому правительству проект подлодки, очень похожей на «Черепашу».

Но проект был отвергнут. Однако настойчивый изобретатель чуть позже добился аудиенции у ставшего к тому времени первым консулом Наполеона Бонапарта и сумел заинтересовать его идеей постройки боевого подводного корабля. В результате в 1800 году Фултон получил средства для исполнения предлагаемой им подводной лодки, построил первый деревянный образец и с двумя помощниками произвел погружение на глубину около 7 метров.

При этом Наполеон создал комиссию, на которую было возложено обсуждение этого вопроса. В нее вошли такие известные ученые, как Монж и Лаплас. Подлодка была испытана осенью того же года: сперва в Руане, потом в Гавре. К сожалению, испытания показали, что она может оставаться под водой не больше 20 минут.

В июле 1801 года Фултон спустил на воду вторую, более крупную, построенную из листовой меди подлодку. Она была рассчитана на экипаж уже из 4 человек, и, благодаря применению сжатого воздуха, время пребывания под водой возросло до 4,5 часов.

Корпус новой подлодки был длиной 6,5 метров и диаметром 2,2 метра и имел форму притупленной в носовой части сигары. Для своего времени конструкция имела неплохую глубину погружения – около 30 метров.

В носовой части лодки располагалась небольшая рубка с иллюминаторами и входным люком.

Мачта для паруса была укреплена на шарнире. Перед погружением ее быстро снимали и укладывали в специальный желоб на корпусе. После подъема мачты разворачивался парус, и корабль становился похож на раковину моллюска наутилуса, способного жить и на дне, и на поверхности воды. Отсюда и появилось название, которое дал своему детищу Фултон.

«Наутилус» Фултона стал первой в истории подводной лодкой, имевшей отдельные движители для надводного и подводного хода. В качестве движителя подводного хода использовался четырехлопастный винт, приводимый в дви-

Наполеона

жение руками рабочих и позволявший развивать скорость около 1,5 узла. В надводном положении лодка двигалась под парусом со скоростью 3–4 узла.

Маневрирование «Наутилуса» Фултона по курсу производилось вертикальным рулем. Нововведением был горизонтальный руль, с помощью которого при движении под водой лодка должна была удерживаться на заданной глубине.

Погружение и всплытие осуществлялись заполнением и осушением балластной цистерны, находившейся в нижней части лодки. Заполнение и осушение производилось при помощи двух насосов.

Вооружение «Наутилуса» составляла буксируемая на тросе мина, представлявшая собой два медных бочонка с порохом, оборудованных контактным взрывателем. Теоретически подводникам требовалось подойти под днище вражеского корабля и вонзить в него специальный гарпун с отверстием для линя, одним концом прикрепленного к подлодке, а другим – к мине. После этого мину освобождали и подлодка уходила. По мере ее удаления мина подтягивалась под днище цели и после соприкосновения взрывалась.

После нескольких предварительных испытаний перед Домом Инвалидов «Наутилус» Фултона спустился по реке Сене до Гавра, где состоялся его первый выход в море. Испытания прошли вполне удовлетворительно: в течение 5 часов подлодка со всем экипажем находилась под водой на глубине 7 метров. Неплохими были и другие показатели – расстояние в 450 метров она преодолела под водой за 7 минут.

Испытания эти возбудили тогда живейший интерес во Франции, а ученый Луи-Бернар Гитон де Морво следил за этими опытами с особенным вниманием. Он показал Фултону химический способ испарения испортившегося от дыхания воздуха внутри подлодки, и записка на сей счет была прочтена в Парижской академии наук 13 сентября 1801 года.

Практическая боеспособность подлодки была проверена в присутствии адмирала Вилларе-Жуаёза в августе 1801 года на Брестском рейде, куда вывели и поставили на якорь старый 12-метровый шлюп. «Наутилус» пришел на рейд под парусом. Затем, убрав мачту, он ушел под воду в 200 метрах от шлюпа, а через несколько минут прогремел взрыв, взметнувший на месте шлюпа столб воды и деревянные обломки.

Правда, в ходе испытаний выявились и недостатки, наиболее существенным из которых оказалась малая эффективность горизонтального руля из-за очень небольшой скорости движения в подводном положении, в связи с чем подлодка плохо удерживалась на заданной глубине. Для устранения этого недостатка Фултон решил применять винт на вертикальной оси.

Осенью 1801 года изобретатель принял в своей подлодке экспедицию против английских судов, приближавшихся почти ежедневно к Брестскому рейду, но ему ни разу не удалось нанести неприятелю хоть какой-то вред.

Первый упущенный шанс Наполеона

Дальнейшая судьба «Наутилуса» не оправдала надежд, которые возлагались на него изобретателем. Во время перехода из Гавра в Шербур подлодка была настигнута штормом и затонула. А потом изобретателю вообще пришлось отказаться от боевого применения «Наутилуса» из-за того, что французский морской министр не удовлетворил его требова-

ние присвоить членам экипажа воинские звания, без которых англичане в случае захвата в плен имели право повесить их как обыкновенных пиратов.

Конец же французскому этапу в жизни Фултона в августе 1803 года положил лично Наполеон, который заявил:

– Во всех столицах мира действует масса авантюристов и прожектеров, предлагающих монархам некие чудеса, родившиеся в их воображении. Это шарлатаны и лжецы. Этот американец из их числа, не говорите мне больше о нем.

Кстати, в том же 1803 году Фултон попытался провести в Париже испытания своего первого парохода. Но Наполеон на это лишь раздраженно фыркнул:

– Вы хотите заставить корабль плыть против ветра и против течения, разведя огонь под его палубой? У меня нет времени на эти бредни!

Так Наполеон не использовал свой счастливый случай в борьбе против Англии за морское господство. Так им был в первый раз упущен шанс, связанный с изобретением Роберта Фултона. Правда же, подобным образом транжирить подарки судьбы мог только великий человек...

Провал в Англии

Разочарованный такой оценкой Фултон направился в Англию, где был радушно встречен премьер-министром Уильямом Питтом, разрешившим изобретателю продолжать работы.

Вскоре удачные опыты со взрывами кораблей не столько воодушевили, сколько привели в замешательство британское адмиралтейство. Ведь «владычица морей» в те времена располагала самым мощным в мире флотом, так как в своей морской политике руководствовалась принципом двойного превосходства своего флота над флотом следующей по мощи морской державы. После очередной демонстрации боевых возможностей «подводной игрушки» Фултона, когда был взорван датский бриг «Доротей», один из авторитетнейших моряков британского флота лорд Джервис сказал:

– Питт – величайший глупец в мире. Он поощряет способ ведения войны, который ничего не дает народу, имеющему и без того главенство на море, и который в случае успеха может лишит его этого главенства.

Понять лорда можно, ведь 21 октября 1805 года британский флот в очередной раз разгромил наполеоновский флот у мыса Трафальгар. Причем разгромил в пух и прах, и без всяких подводных лодок. Но и Питт отнюдь не был глупцом, и по его инициативе адмиралтейство предложило Фултону пожизненную пенсию с условием... что он навсегда забудет про свое изобретение.

Фултон с возмущением отверг подобное предложение, заявив:

– Я никогда не соглашусь лишит мое отечество моих изобретений, если оно будет иметь в них нужду. Его независимость и безопасность для меня так дороги, что я никогда не открою вам моего секрета, если бы даже вы давали мне за него 20000 фунтов стерлингов ежегодно.

И он вернулся к себе на родину в Америку.

Возвращение в Америку

Прибыв в Нью-Йорк в декабре 1806 года, Фултон полностью переключился на разработку судов с паровыми двигателями. Вскоре он построил первый пригодный для практической эксплуатации колес-



Испытания «Наутилуса»

ный пароход «Клермонт», на котором была установлена паровая машина мощностью 20 л.с.

В августе 1807 года 45-метровый «Клермонт» совершил первый рейс по реке Гудзон от Нью-Йорка до Олбани. Это, кстати, был очень удачный ход: в отличие от своего предшественника Джона Фитча, умершего в 1798 году, Фултон пустил свой пароход не по реке Делавэр, а по реке Гудзон, протекавшей в горной малодоступной местности, где у парохода не было никаких «сухопутных конкурентов».

Это был самый счастливый день в жизни Фултона. Он вступил на судно, слыша смех и свист невежественного и недоверчивого народа, но когда все увидели, как «Клермонт» удаляется от берега, величественно прорезая речные волны с помощью своих «плавательных лап», удивление и восхищение сменили недоверчивость, и отплытие было приветствовано громкими криками и рукоплесканиями.

В результате «Клермонт» прошел 150 миль (240 км) за 32 часа со средней скоростью 7,6 км/ч. Это стало первым в мире безостановочным рейсом парового судна длительностью более одних суток.

После некоторых улучшений в конструкции своего детища Фултон наладил постоянные рейсы на этом речном пути. От клиентов не было отбоя.

В 1808 году Роберт Фултон женился на дочери своего делового партнера Ливингстона. От этого брака у него родились сын и три дочери.

Фултон запатентовал свой пароход, а в последующие годы компания Фултона-Ливингстона построила еще несколько паровых кораблей: например, в 1816 году ей принадлежало уже 16 пароходов, один из них – «Коннектикут» – уже имел 60-сильную паровую машину.

Достоинство удивления, что, даже пожиная обильные плоды истинно заслуженной славы, Фултон не переставал заниматься изысканиями по созданию подводных судов и подводных мин. Американское правительство сперва давало ему все необходимые для этого средства, но потом финансирование было прекращено, несмотря на популярность Фултона и его авторитет знаменитого инженера.

Умер Роберт Фултон от сильной горячки 24 февраля 1815 года. Произошло это за восемь месяцев до того, как британский фрегат «Нортумберленд» высадил разбитого при Ватерлоо и плененного Наполеона на острове Святой Елены.

Второй упущенный шанс Наполеона

Но все же план побега Наполеона с острова Святой Елены при помощи подводной лодки Фултона – что это? Очередная красивая легенда, которых так много в истории Наполеона?

Граф де Монтолон, секретарь Наполеона на острове Святой Елены, указывает в своих «Мемуарах» на то, что уже в августе 1816 года экс-императору был предложен план его доставки в Америку в качестве члена экипажа подлодки. Риск этой операции оценивался очень дорого, и деньги должны были быть выплачены сразу по высадке на американском берегу.

Где было взять на это средства? Уже через много лет историки выяснили: в банке в Амстердаме у Наполеона имелся счет на сумму в 100 млн франков. А его брат Жозеф купил к северу от Нью-Йорка большой участок земли, и он вполне мог договориться о постройке подлодки с компанией Фултона-Ливингстона. Американским историкам еще в XIX веке удалось выяснить, что в период нахождения Наполеона на острове Святой Елены в США велось строительство очередного «Наутилуса», который по размерам превышал своих предшественников. Но подлодка, в любом случае, не могла сама доплыть до берегов Америки. Следовательно, нужен был корабль. Из сообщения русского наблюдателя на острове графа де Бальмена следует: «С 16 июня 1816 года по апрель 1820 года на острове побывали 73 корабля. Почти все они были английскими, за исключением четырех: два принадлежали России и два пришли из США».

Зашедшие из США суда назывались «Океан» и «Леди Кеннеди». И что удивительно, их капитаном был один и тот же человек по фамилии Джонсон. Из наблюдений графа де Бальмена следовало, что он сознательно задерживал пребывание кораблей в порту, изучая направление ветров и течений.

Все это навело графа де Бальмена на мысль о том, что проживавшие в Америке бонапартисты готовили Наполеону побег. По данным американских историков, к постройке «Наутилуса-3» был причастен все тот же Джонсон. Он же занимался подбором экипажа для подлодки, ее спуском на воду и тренировкой команды.

По плану Джонсона, «Наутилус-3» должен был доставить к острову быстросходный клипер. Тот, прибыв в заданный район, должен был лечь в дрейф на расстоянии, с которого его не могла заметить береговая охрана. Ночью подлодка вошла бы в бухту, и она вполне могла бы взять на борт Наполеона. В тропиках темнеет рано, и с наступлением ночи «Наутилус-3» должен был всплыть, а далее, уже под парусом, используя попутный ветер, к утру добраться до клипера...

Казалось бы, все было продумано до мелочей. Однако Наполеон после долгих раздумий отказался от этого варианта спасения. Так им был во второй раз упущен шанс, связанный с изобретением Роберта Фултона. При этом он якобы сказал:

– Мне осталось жить еще лет пятнадцать. Все это очень соблазнительно, но это – безумие. Я должен умереть здесь. Нужно, чтобы Франция сама пришла за мной. Если бы Иисус Христос не умер на кресте, он не стал бы Богом.

На самом деле Наполеон умер на острове Святой Елены не через пятнадцать лет, а 5 мая 1821 года. В результате имя подводной лодки Фултона «Наутилус» так и не связалось с именем великого императора и смогло прославиться лишь много лет спустя, благодаря писателю-фантасту Жюлью Верну, позаимствовавшему название «Наутилус» для фантастического корабля капитана Немо, героя его романов «Двадцать тысяч лье под водой» и «Таинственный остров».

Покоритель двух океанов



Чарльз Линдберг в 1932 году.
Слева: его самолет «Дух Сент-Луиса»
перед перелетом из Нью-Йорка в Париж



В 1930-Е ГОДЫ ЕГО НАЗЫВАЛИ «АМЕРИКАНЦЕМ НОМЕР ОДИН», А В СССР ЕГО ИМЯ НАДОЛГО ОКАЗАЛОСЬ ПОД ЗАПРЕТОМ. ЧАРЛЬЗА ЛИНДБЕРГА В АМЕРИКЕ ЧТЯТ ТАК ЖЕ, КАК У НАС ГАГАРИНА. В 1927 ГОДУ ОН УСТАНОВИЛ ФАНТАСТИЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ РЕКОРД, СОВЕРШИВ ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЙ ПЕРЕЛЕТ НЬЮ-ЙОРК — ПАРИЖ. А ЕЩЕ ЧЕРЕЗ ЧЕТЫРЕ ГОДА ЛИНДБЕРГ ПЕРВЫМ БЕЗ ПОСАДКИ ПЕРЕСЕК НА САМОЛЕТЕ ТИХИЙ ОКЕАН, СТАРТОВАВ В НЬЮ-ЙОРКЕ И ПРИЗЕМЛИВШИСЬ НА КАМЧАТКЕ

■ Сергей БУНИН

Публикация 2010 года

До этих перелетов Линдберга даже в его отечестве знали немногие. Он подрабатывал скромным воздушным извозчиком и почтальоном, и в начале карьеры ему приходилось летать бог весть на чем. Когда он надумал купить подержанный итальянский самолет, его предупредили, что коровы объели на нем обтяжку рулевого управления. «Очевидно, — писал Линдберг в мемуарах, — коровы и мулы питают к полотняной самолетной обтяжке особенную любовь». Однако биплан оказался в еще более жутком состоянии, чем его описывали. Машине требовался новый руль, кроме того, на несущих поверхностях были сорваны петли элеронов, в радиаторе зияли дыры, которые прежний владелец пытался замазать отрубями, мотор работал с перебоями. Но Линдберг взлетел на нем, надеясь дотянуть до городка Линкольн, где можно было произвести ремонт. Минут через пятнадцать после взлета разорвало радиатор. Пришлось планировать на скошенное поле. Там на счастье оказался владелец самолета, который на волах отбуксировал его к ферме. Аппарат разобрали и по частям перевезли в мастерскую.

В другой раз Линдберг вместе с компаньоном заплутал в небе и был вынужден приземлиться на овечьем кладбище. Подняться вдвоем не удалось, и Линдберг в одиночку перелетел в городок Кэмп-Вуд, где сел на рыночную площадь. Вылетать оттуда можно было только при восточном ветре, а присоединившийся к Линдбергу приятель ни за что не хотел пропустить городской танцевальный вечер. В итоге ветер упустили, и пришлось идти на взлет по улице, на которой расстояние между столбами всего на полметра превышало размах крыльев. Но и до



Толпа окружила самолет «Дух Сент-Луиса» после успешного завершения Линдбергом первого беспосадочного трансатлантического перелета и приземления в окрестностях Парижа

столбов докатить не удалось, так как машина тормознула на ухабе, развернулась и вломилась в магазин хозяйственных товаров. Владельцы, правда, не стали требовать плату за убытки, посчитав, что выгода от такой «рекламы» перевесит нанесенный ущерб.

Как-то после полета к Линдбергу подошла почтенная негритянка и спросила, за сколько долларов он поднимет ее в небо и там оставит? Она, видимо, не понимала, как недалеко от истины: в те времена каждый отрыв от земли мог обернуться переселением на небо, ибо несовершенство техники дополнялось

пренебрежением элементарными правилами безопасности. Ну кто в наши дни соберется к облакам с худым бензобаком? А Линдберга подобные «мелочи» не смущали. Он мог отправиться в полет вдоль Мексиканского залива, хотя «в задней стенке нашего бензинового бака была маленькая трещина, доходившая почти до середины, и когда просачивание сквозь нее бензина прекращалось, мы знали, что бак наполовину опустел».

Но проходя сквозь эти приключения, Чарльз постепенно превращался в аса и даже стал членом «клуба гусениц», как

называли летчиков, которым хоть раз пришлось покинуть аварийный самолет на парашюте. Странное название объяснялось тем, что парашюты делают из шелка, а шелк получают из коконов шелкопряда.

Из почтальонов — в герои нации

Набравшись опыта, Линдберг взялся за перевозку почты между штатом Миссури и Чикаго. Любая воздушная работа требовала мужества, но Линдберг не захотел довольствоваться рискованной, но все же будничной деятельностью авиапочтальона. Заветной мечтой авиаторов в те годы был полет над Атлантикой. Англичане Джон Алькок и Артур Браун в 1919 году перелетели с Ньюфаундленда в Ирландию — но все же не на материк. Газеты пестрели сообщениями о попытках пересечь океан по воздуху. Американский миллионер Раймон Ортег учредил солидный денежный приз для первого авиатора, который соединит воздушным мостом Нью-Йорк и Париж.

«Дженни», как именовал Линдберг свой самолет, для сверхдальних воздушных бросков не годилась. А конструкторы и предприниматели отказывались продавать «простому почтальону» машину, пригодную для трансатлантического перелета. Наконец, в Сан-Диего нашлась фирма, рискнувшая доверить свою репутацию неизвестному пилоту. Машина получила имя Spirit of St. Louis — «Дух Сент-Луиса». Хрупкое сооружение из дерева и полотна с мотором мощностью 220 лошадиных сил стоило 10 тысяч долларов. На ней утром 20 мая 1927 года Линдберг и начал полет, которому суждено было обессмертить его имя.

Похоже, его не встревожил пример двух французских летчиков, двумя не-

делями раньше пытавшихся перелететь океан с востока на запад и пропавших в Атлантике. В подшивках советского журнала «Самолет» я отыскал статистику воздушных бросков через Атлантический океан. До 1930 года (после которого этот маршрут перестал привлекать интерес первооткрывателей) было предпринято 44 попытки одолеть эту трассу. 20 стартов закончились благополучно, 24 полета прервались аварийными посадками. Из 29 человек, вверивших свои жизни гидропланам, погибли четверо (некоторые выжили только после затяжных дрейфов в океане). 27 несчастливцев пытались достичь цели на 13 сухопутных самолетах. Двадцати трем из них не суждено было больше ступить на землю.

И все же для самого Линдберга триумфальная встреча в Париже стала сюрпризом. Пилоту, записавшему в перечне первоочередных дел по прибытии в столицу Франции поиски недорогой гостиницы, пришлось спасаться от ликующей толпы, а его самолет чуть не разодрали на сувениры! Двадцатипятилетний воздушный почтальон тут же стал национальным героем Америки. Конгресс США присвоил пилоту звание полковника, перескочив сразу через несколько воинских ступеней. Пресса прозвала Линдберга Американцем №1, а Президент США Джон Калвин Кулидж специально послал за ним во Францию военный корабль.

В дни своего триумфа Линдберг оказался в мастерской скульптора Сергея Коненкова, жившего тогда в Нью-Йорке. «Я изваял Линдберга — человека с крыльями за спиной, — вспоминал скульптор на склоне лет. — Статую установили в витрине фешенебельного магазина Уолмана на 5-й авеню — чисто американский жест...»

И дальнейшая судьба Линдберга, как выражается Коненков, чисто американская. Он женился на дочери американского посла в Мексике, страстно мечтавшей подняться в воздух. Вскоре они вместе осуществили целый ряд сложнейших рискованных перелетов. Первый из них занес чету Линдбергов на Камчатку.

Первый беспосадочный

Рекордные воздушные маршруты все чаще в то время прокладывались над территорией СССР. «Железный занавес» еще не опустился, и заявки на перелеты, поступавшие в Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству, как правило, не отклонялись. «Воздушное пространство и гостеприимство Союза были открыты всем, пожелавшим воспользоваться ими», — писал советский журнал «Вестник воздушного флота», — в распоряжение гостей предоставлены все средства связи, метеорологического обслуживания, обеспечения горючим». Правда, иной раз залетали к нам и «предшественники» Пауэрса и Руста. Французы Кост и Беллонт, например, отправились в 1929 году в перелет из Парижа в Иркутск. Несмотря на запрет пролета над районами дислокации Особой Дальневосточной армии, они прошли над закрытой зоной и приземлились в Маньчжурии. Вернувшись на родину, Кост заявил, что и не собирался прерывать рейд в Иркутске, намереваясь лететь, пока хватит бензина и сил.

К дате старта Линдбергов из Нью-Йорка Тихий океан уже был покорен советскими летчиками. В 1929 году через него перелетел экипаж туполевского самолета «АНТ-4» «Страна Советов» во главе с известным в ту пору пилотом Семеном Шестаковым. «АНТ-4» оставил под крыльями около 20 тысяч километров. После Москвы была сделана посадка в Новосибирске, потом в Хабаровске, где колеса поменяли на поплавки. После этого курс снова был взят на Америку с остановками в Петропавловске-Камчатском, на Алеутских островах, в Ситэле, Детройте и, наконец, в Нью-Йорке.

Официальной целью перелета была демонстрация возможностей советской воздушной техники, но была и другая. «Нью-Йорк Дейли Уорлд» писала после завершения эпопеи «Страны Советов»: «Советский самолет установил первый официальный контакт между США и

СССР». Дипломатических отношений между нашими странами тогда не было, и рекордный бросок «АНТ-4» стал одним из этапов в их сближении.

Навстречу «Стране Советов» вылетело пять нью-йоркских самолетов, а из Детройта «АНТ-4» сопровождали два трехмоторных аэроплана, принадлежавших Генри Форду. На аэродроме Кертис-Фильд собрались более 10 тысяч человек. Когда экипаж Шестакова покинул самолет и поднялся на крышу ангара, чтобы приветствовать собравшихся, в аэропорту приземлился и самолет Линдберга. На той же крыше он поздравил



Слева: Чарльз Линдберг готовит свой самолет к трансатлантическому перелету. Вверху: Анни Линдберг улыбается встречающим ее и мужа в городе Наталь (Бразилия), 1933 год. Внизу: чета летчиков в аэропорту Лос-Анджелеса в марте 1930 года



советских покорителей воздушных просторов.

В отличие от советских летчиков, сам Линдберг собрался пересечь север Тихого океана без посадки. Кроме того, вторую часть намеченной трассы — между Камчаткой и Японией, а потом и Китаем, никто из его современников одолеть еще не успел.

После парижского триумфа уже мало кто сомневался в возможностях Линдберга. Теперь не он ищет фабрикантов аэропланов, а те сами осаждают его с предложениями осмотреть новые самолеты. Перед своим первым sensationным перелетом в Париж пилот, стремясь предельно облегчить «Дух Сент-Луиса», снял с машины все лишнее, отказался от теплой одежды и припасов. Шестисотсильный «Локхид-Сириус» был куда выносливей, так что теперь список экспедиционного снаряжения занимал несколько страниц: револьверы, рыболовные сети, фальшвейеры, палатки, парашюты.

27 июля 1931 года «Сириус» взмыл над Нью-Йорком и через две недели, после нескольких посадок на озерах, приводинился в районе аляскинского города Ном. Покинули Линдберги Аляску утром 15 августа, и через 11 часов гидросамолет качали волны пролива Литке у восточного побережья Камчатки. Аэронавты различали среди сбежавшихся к берегу людей европейские лица и смуглые лица коряков. Жена Линдберга Анни попыталась заговорить по-русски: несколько фраз были записаны у нее в блокноте латинскими буквами. На удачу, в поселке оказалась женщина-зоолог, немного

носилась над акваторией грандиозного паводка, высматривая крестьян, спасавшихся на крышах своих домов, приводившаяся, чтобы китайский врач, занимавший кресло второго пилота, осмотрел пострадавших и снабдил лекарствами.

До и после Пёрл-Харбора

Уже в наше время мне удалось повстречать очевидца той воздушной эпопеи. В восьмидесятых годах прошлого столетия на открытие памятника Ивану Кускову, основателю в 1812 году калифорнийскую крепость Форт-Росс, приехал в старинный город Тотьюм вашингтонский профессор истории Виктор Порфирьевич Петров. Сын священника из Харбина, он провел молодость в Шанхае, где сотрудничал с русской газетой. Виктор Порфирьевич рассказал мне, как в октябре 1931 года редактор послал его, юного репортера, взять интервью у Чарльза Линдберга. Газету интересовали и его спасательные рейсы, и дни, проведенные в СССР.

Но увя: накануне пришла телеграмма с известием о скоростной смерти отца Анни, и супруги, прервав перелет, срочно отплыли в Калифорнию. Петров все же подкараулил чету летчиков у трапа лайнера. «Мистер, — крикнул он пилоту, протолкавшись сквозь провожающих и охрану, — расскажите для русской газеты о Камчатке». Линдберг замедлил шаг, но Анни отрицательно покачала головой. Чарльз посмотрел на жену, коротко сказал «нет» — и супруги поднялись по трапу.

Оставшийся в Шанхае «Сириус» доставили морем в Америку, и в 1933 году Линдберг, приглашенный авиакомпанией «ПанАмерикэн» на должность консультанта, вместе с женой вновь пересек Атлантику. После посадок на Фарерских островах, в Копенгагене и Хельсинки он побывал в Ленинграде. 25 сентября летчик Юлиан Пионтковский на своей авиатке встретил американцев на подступах к столице и указал им трассу к посадке на Москве-реке у водного стадиона.

После этого Линдберги перебрались в Европу, так как назойливые американские репортеры не оставляли их в покое. Да что там репортеры: злоумышленник выкрал у них малолетнего сына, требуя за него выкуп. Ребенок погиб, несмотря на то, что родители были готовы отдать любые деньги за его спасение.

Спокойствие Чарльз и Анни нашли в Германии. Вернувшись в Америку, Линдберг не раз публично высказывался против вступления США в войну и защищал «новый порядок», установленный в полюбившейся ему Германии. Собственно, именно поэтому имя Линдберга долгие годы было фактически под запретом в СССР, с которым его связывал один из самых знаменитых его перелетов.

Однако, его симпатии к нацистской Германии закончились после Пёрл-Харбора. И впоследствии Линдберг принял участие в полусотне военных миссий. В 1954 году Президент США Дуайт Эйзенхауэр присвоил ему звание бригадного генерала в резерве военно-воздушных сил, что окончательно реабилитировало в глазах соотечественников и всего мира знаменитого пилота, подпортившего было свою репутацию одобрительными высказываниями о гитлеровской Германии. Умер Линдберг в 1974 году на Гавайях. Два самолета, на которых он совершил свои знаменитые полеты, теперь хранятся в музее.

Пожелтевший от времени фотоснимок, поступивший в Государственный архив Камчатской области от пограничника Д.Зуева, остается единственным на полуострове напоминанием о тихоокеанской одиссее Чарльза и Анни. Сергей Коненков, после 1945 года вернувшийся на родину, привез с собой один из скульптурных портретов летчика, изваянных в дни его славы. Бронзовый авиатор с летным шлемом в руке стоит на одной из полок в мемориальной мастерской Коненкова на Тверском бульваре..

знавшая иностранные языки. С ней Анни смогла объясниться на смеси английских и французских слов.

В Петропавловск-Камчатский Линдберги перелетели за 4 часа 13 минут. Приют для «Сириуса» нашли в ковше Авачинской губы. Линдбергов разместили в одном из домов неподалеку от бывшей резиденции губернатора (ныне здесь областной музей). С Камчатки они улетели в Токио, где на борт исхитрился пробраться «заяц». Японский мальчишка, проскользнув мимо охраны, спрятавшись в фюзеляже. Но вместо Америки, о которой он мечтал, бедолага угодил в полицию. В любом случае, Линдберги собирались взять курс на запад, так что мальчишка улетел бы не в Сан-Франциско, а в Шанхай.

В Китае азарт и отвага Чарльза пришли ко двору. Река Янцзы как раз вышла из берегов, и наводнение глотало тысячи жизней обитателей равнин. Двухместный «Сириус» был подарком для китайских спасателей. Линдберг