

ИГОРЬ ПЫХАЛОВ

КАК КЛЕВЕЩУТ на СТАЛИНА



Факты против лжи о Вожде

Опасная история

Игорь Пыхалов

**Как клеветают на Сталина.
Факты против лжи о Вожде**

«Яуза»

2015

УДК 94(47+57)(092)
ББК 63.3(2)62-8

Пыхалов И. В.

Как клеветают на Сталина. Факты против лжи о Вожде /
И. В. Пыхалов — «Яуза», 2015 — (Опасная история)

Сенсационная книга ведущего историка-сталиниста. Разоблачение грязных методов «либеральных» клеветников, собаку съевших на лжи, подлых трюках и осквернении советской истории. Опровержение самых черных мифов о Вожде. «Культ личности Сталина»? Но сам Иосиф Виссарионович не раз отказывался от наград и постоянно одергивал льстецов (да и не нынешним политикам, прописавшимся в «телеящике», сокрушаться о культе личности – «какая личность, такой и культ»)! «Трусливый тиран»? Но даже заклятые враги отдавали должное мужеству и несгибаемой воле Вождя! «Невинные жертвы репрессий»? Но разве невинны заговорщики и террористы, враги народа и предатели Родины? Разве не обязана власть карать воров и взяточников, нарушителей техники безопасности и виновников аварий и катастроф, которых при Сталине было на порядок меньше, чем в «демократической России»? Выводя на чистую воду иуд-антисталинистов, ловя их за руку на подтасовках, передергивании фактов и бесстыжем вранье, эта книга неопровержимо доказывает, что в основе всех кампаний по «разоблачению культа личности» лежат грубая ложь, фальсификации и провокации врагов России!

УДК 94(47+57)(092)
ББК 63.3(2)62-8

© Пыхалов И. В., 2015

© Яуза, 2015

Содержание

Предисловие	7
Глава 1. Сталин и техника безопасности	8
Глава 2. Сталинская гласность	11
Сеанс резунизма с последующим разоблачением	12
Полёт в неизвестность	17
Катастрофа «Осоавиахима»	22
Конец ознакомительного фрагмента.	24

Игорь Пыхалов
Как клеветают на Сталина.
Факты против лжи о Вожде

© Пыхалов И., 2015

© ООО «Яуза-пресс», 2015

* * *

Предисловие

*В тревоге осквернители,
Поборники гуманности,
Бредовые мыслители,
Их беспокоят странности.*

*Ведь так они стараются,
Льют зелья ядовитые,
Но Сталин возрождается,
Сквозь образы разбитые.*

Станислав Крутиков

Сталин возвращается... Эти слова мы слышим всё чаще и чаще. «Не допустить возрождения сталинизма», – бьются в истерике либеральные СМИ. «Возврата к сталинизму не будет», – заверяет нас президент Дмитрий Медведев. «Обеспокоенность возрождением сталинизма в России» высказывают западные державы.

Как же так? После хрущёвских разоблачений, после оголтелой горбачёвско-яковлевской травли, после миллионных тиражей «огоньков» и прочей перестроечной макулатуры, после ежегодных ритуальных завываний («Ты, потерявший родных и близких в сталинских лагерях...») и призывов к покаянию, имя Сталина в массовом сознании жителей нашей страны до сих пор не предано позору и забвению.

Почему популярность Сталина не уменьшается, а растёт? Почему буксует гигантская машина официозной пропаганды? Почему граждане нашей страны до сих пор яростно спорят, выясняя отношение к умершему более полувека назад государственному деятелю?

Потому, что здание антисталинской пропаганды изначально строилось на зыбком фундаменте лжи и клеветы. Дом, возведённый на песке, неизбежно рухнет.

Потому, что на фоне покойного вождя советского народа сегодняшние правители России смотрятся особенно жалко и нелепо.

Потому, что глядя на «успехи и достижения», демонстрируемые российской «сырьевой демократией», наши соотечественники всё сильнее осознают, что этот путь ведёт нас к гибели.

Сегодня отношение к Сталину стало своеобразной лакмусовой бумажкой, тестом на любовь к Родине. Недаром же было подмечено: «Сталин был коммунистом – говорят коммунисты. Сталин был националистом – спорят националисты. Сталин был мразью и ничтожеством – заявляют мрази и ничтожества».

Надеюсь, что и эта книга послужит делу восстановления доброго имени обогнанного вождя.

Глава 1. Сталин и техника безопасности

В ходе визита в Советский Союз в ноябре-декабре 1944 года лидер «Сражающейся Франции» генерал Шарль де Голль имел несколько бесед с И.В. Сталиным. 3 декабря во время завтрака *«возникла шутливая беседа между т. Молотовым и Гарро¹ о роли авиации в дипломатии и политике в духе того, что авиация облегчает политические связи стран.*

Тов. И.В. Сталин включился в эту беседу и в иронически-шутливом тоне заметил: “Если только полёты не заканчиваются катастрофой”.

*Затем т. Сталин добавил, обращаясь к де Голлю: “Вы можете быть спокойны в Ваших полётах в СССР. Никаких катастроф не будет. Это не наш метод. Такие катастрофы возможны где-нибудь на юге Испании или Африки, но не у нас в СССР. Мы бы расстреляли людей, виновных в такой катастрофе”*².

Вот он, кровавый оскал тоталитаризма! Зачем же расстреливать, когда есть другие методы, гуманные и демократические? Как заявил недавно президент РФ Дмитрий Медведев: *«Никакие интересы национальной промышленности, в данном случае авиапрома, не стоят человеческих жизней. Если самолётостроительная отрасль не в состоянии создавать качественные и надёжные машины, Россия будет закупать их за границей».*

К тому же, по мнению нынешних обличителей, во всех авариях на территории СССР (а также природных катастрофах и стихийных бедствиях) был виновен лично вождь советского народа:

«Вина за аварии была переложена с плеч политических руководителей (например, самого Сталина) на плечи работников промышленных предприятий.

*В начале и середине 30-х годов любая крупная авария в СССР, в результате которой имелись человеческие жертвы, обычно давала повод для возбуждения уголовного дела»*³.

Складывается впечатление, будто Сталин был всемогущим божеством, имел доскональную информацию обо всём происходящем в Советском Союзе и полную власть над любым происшествием. Всё, что было в стране плохого, происходило по злой воле Сталина, всё, что было хорошего – делалось вопреки Сталину.

Увы, вместо того, чтобы бороться с первопричиной всех бед, сталинские опричники искали виновных на предприятиях. Мало того, вместо «стрелочников» подручные кровавого тирана так и норовили осудить кого-нибудь из начальства:

«При укладке плиты карниза на возводимом здании школы рабочий-каменщик из-за большого выступа карниза был вынужден стать (для удобства работы) на стену возводимого здания.

Под давлением тяжести тела рабочего плита карниза обрушилась. Рабочий упал вместе с карнизом с высоты четвёртого этажа и погиб.

*Приступив к расследованию дела, следователь установил, что рабочий встал на ещё не закреплённую плиту карниза, что погибший являлся старым опытным каменщиком, хорошо знавшим правила техники безопасности. Получив такого рода данные, следователь пришёл к заключению, что виновником происшествия является сам погибший каменщик. Дело было прекращено»*⁴.

¹ Роже Гарро, представитель де Голля в Москве. – **И.П.**

² Сойма В.М. Запрещённый Сталин. М., 2005. С.453-454.

³ Соломон П. Советская юстиция при Сталине / Пер. с англ. М., 1998. С.132.

⁴ Расследование дел о вредительских и диверсионных актах, совершаемых при помощи и под видом нарушения правил техники безопасности, а также дел об иных преступлениях, связанных с нарушением правил техники безопасности. Пособие для следователей / Под ред. А.Я. Вышинского. М., 1937. С.13.

Казалось бы, чего ещё надо? Сам каменщик и виноват, закрыть на этом дело и успокоиться. Но нет, дотошные сталинские сатрапы начинают копать дальше:

«Прекращение этого дела являлось неправильным; ошибка следователя обуславливалась тем, что он совершенно неправильно определил те нарушения, которые фактически имели место в данном случае и в результате которых погиб каменщик.

Следователь не должен был ограничиваться выявлением только тех нарушений, которые допустил сам каменщик, следователь обязан был исследовать и все те обстоятельства, которые касались условий работы погибшего, и определить всю совокупность нарушений. Если бы он это сделал, то было бы установлено, что нарушение, допущенное каменщиком, было обусловлено целым рядом гораздо более серьёзных нарушений, допущенных руководителями строительства.

Следователь установил бы, что:

а) каменщику не было предоставлено нормально организованное рабочее место, в силу чего он был вынужден работать стоя на стене, этим самым был поставлен в опасные для него условия работы;

б) по характеру работ и в соответствии с требованиями правил техники безопасности технический руководитель строительства обязан был предусмотреть устройство выносных лесов с удобными площадками, ограждениями, перилами и бортовой доской;

в) укладка плит как с настила, так и выносных лесов должна была производиться двумя рабочими одновременно, а не одним, как это было в данном случае;

г) анкеровка (закрепление) карниза была проведена неправильно (анкеровка и закрепление карниза не соответствуют проекту);

д) размерность и профиль карниза не соответствовали проекту;

е) способ подачи материала для укладки карниза не соответствовал проекту организации работ.

Установив все эти моменты, следователь, естественно, не прекратил бы дела, так как для него было бы ясно, что погибший каменщик был поставлен администрацией строительства в чрезвычайно опасные условия работы. Задача следователя в данном случае заключалась бы в том, чтобы определить, чем именно вызваны нарушения правил безопасности со стороны руководителя стройки: преступной халатностью или умыслом, и, в таком случае, с какими целями – контрреволюционными или иными»⁵.

А вот ещё один пример.

«В одной из шахт Черемховского угольного бассейна произошёл обвал.

Получив заключение горной инспекции, осмотрев место происшествия, опросив ряд свидетелей, следователь установил, что причиной обвала явилось несоответствие крепления установленному проекту. Установив это, следователь пришёл к заключению, что за обвал должны нести ответственность десятники, допустившие отступление от установленных правил крепления»⁶.

Однако десятники с такой трактовкой не согласились:

«На суде обвиняемые заявили, что они, действительно, допустили отступления от установленных правил крепления, но что эти отступления были вынужденными. Они заявили, что им систематически недодавался крепёжный материал, а часть выдаваемого материала была негодной, что они неоднократно ставили об этом вопрос перед начальником участка и шахты. Дело было направлено к доследованию. На основании изучения бухгалтерских материалов и документов о движении крепёжного леса следователь установил,

⁵ Расследование дел о вредительских и диверсионных актах... С.13-14.

⁶ Там же. С.14.

что отпуск крепёжного материала по сравнению с потребностью в нём был занижен. Количество же фактически израсходованного крепёжного материала соответствует количеству отпущенного материала. Помимо этого, следователь установил, что значительная часть крепёжного материала действительно не была пригодной. Подтвердилось также и то, что десятки неоднократно ставили вопрос перед администрацией шахты о том, что им недодают крепёжный материал.

Следователь пришёл к заключению, что нарушение правил техники безопасности, вызвавшееся в неправильном креплении, явилось лишь производной причиной от другого нарушения, заключавшегося в том, что на участках, где произошёл обвал, недодавался крепёжный материал и что часть выдаваемого для крепления материала была для этой цели непригодной. В результате исследования к уголовной ответственности был привлечён начальник шахты»⁷.

Нетрудно заметить, что сталинский прокурор А.Я. Вышинский требует от следователей досконально разбираться с каждым случаем:

«В одном из цехов Актюбинского комбината обвалилось перекрытие потолка.

При осмотре места происшествия следователь обнаружил, что часть балок, которые использовались для перекрытия, прогнули. Получив заключение экспертизы о том, что строительный материал недоброкачественен, что он не мог выдержать тяжести засыпки перекрытия, следователь счёл характер нарушений правил техники безопасности “точно установленным” и привлёк к уголовной ответственности прораба строительства цеха за “использование недоброкачественного строительного материала”.

В дальнейшем, когда это дело было возвращено на исследование, было установлено, что предание прораба суду за обвал перекрытия было грубой ошибкой.

При более тщательном расследовании оказалось, что причиной обвала явилась засыпка перекрытия ненадлежащим материалом. Засыпка перекрытия была сделана из земли и мелких камней, а должна была быть сделана из опилок.

От конденсации паров засыпка намокла и утяжелила конструкцию, получился перегиб и обвал.

Строительный материал, употреблявшийся для перекрытия, был доброкачественным, но под влиянием сырости засыпки стал подвергаться порче.

Таким образом, оказалось, что нарушение правил техники безопасности заключается не в употреблении недоброкачественного строительного материала, а в засыпке перекрытия ненадлежащим материалом, и что в связи с этим к ответственности должен быть привлечён не прораб строительства, в отсутствие которого производилась засыпка перекрытия, а инженер, допустивший засыпку перекрытия ненадлежащим материалом»⁸.

Оно и неудивительно. Как говорил нарком путей сообщения Л.М. Каганович: «У каждой катастрофы есть фамилия, имя и отчество».

Сбросив коммунистическое иго, освобождённая Россия избавилась и от таких пережитков тоталитаризма, как правила техники безопасности. Сегодня «эффективным собственникам» безнаказанно сходит с рук практически любая авария.

⁷ Расследование дел о вредительских и диверсионных актах... С.14-15.

⁸ Расследование дел о вредительских и диверсионных актах... С.12-13.

Глава 2. Сталинская гласность

Одной из неотъемлемых черт «тоталитарного режима», по мнению обличителей, является отсутствие пресловутой «гласности». Тираническая власть просто обязана скрывать от народа ПРАВДУ, официозные СМИ должны старательно замалчивать информацию об авариях, катастрофах и прочих трагедиях.

Сеанс резунизма с последующим разоблачением

В романе «Контроль» известного писателя-перебежчика В.Б. Резуна, публикующегося под псевдонимом «Виктор Суворов», есть один занятный эпизод. В 1937 году на воздушном параде две парашютистки совершают затяжной прыжок, при этом одна из них разбивается.

Разумеется, «компетентные органы» всеми силами пытаются скрыть этот прискорбный факт от народа:

«Нажал Холованов кнопку микрофонную и тоном радостным: “А демонстрировался номер: “Катя-хохотушка и мешок картошки!” Га-га-га. Номер исполняли мастер парашютного спорта, рекордсмен Союза и Европы Екатерина Михайлова. И... мешок картошки! Га-га-га!”

Чёрен лицом Холованов. Диктору микрофон в зубы: продолжай! Засмеялся диктор радостно: и мешок картошки! Колокольчиком закатился.

А Холованов здоровенному чекисту: “Смейся, гад, застрелю!”

Засмеялся здоровенный уныло: Гы-гы-гы. И покатилося по чекистским цепочкам: гы-гы-гы. И по толпе: гы-гы-гы»⁹.

«Хоронили Катю Михайлову скромно. И скрыто. Хоронили, как подобает хоронить десантников в тылу врага. Без гроба. В шелку парашютном. В неизвестном месте. Нельзя на могиле памятник ставить. Нельзя имени писать. Престиж государства – выше любых индивидуальных жертв. Только крестик на карте. А карту – в надёжное место. Пройдёт пятьдесят лет, наступит полный коммунизм на всей земле. Не будет больше границ государственных, все страны сольются в одну великую семью равноправных народов. И тогда вспомним мы тебя, Катя Михайлова. Через пятьдесят лет. Страшно подумать: в 1987 году. И поставим на этом месте величественный тебе памятник. Из гранита. И напишем золотыми буквами: “При исполнении служебных обязанностей... при испытании новейшей техники, созданной творческим гением... Катя Михайлова... Хохотушка”»¹⁰.

Увы, слухи о трагическом происшествии всё-таки просочились:

«– Мы готовим миллион парашютистов, товарищ Холованов. А вы перед всем миром нашу страну опозорили. Понимаю, весь мир удивить хотели. Не вышло. Ошибку вы пытались загладить. Вы правильно действовали, когда увидели, что катастрофа неизбежна. Очень мне понравилось, как вы себя вели в момент гибели парашютистки. Вы единственный, кто реагировал решительно, быстро и правильно. Что разбилась парашютистка, видели все. Но благодаря вашим действиям половина Москвы верит, что разбился мешок с картошкой. – Помолчал товарищ Сталин. – Зато другая половина Москвы всё же верит, что разбилась парашютистка. Поэтому мы тут посоветовались с товарищами и решили вас, товарищ Холованов, расстрелять»¹¹.

Однако Холованов, не желая быть расстрелянным, придумывает хитроумный план, как пресечь распространение нежелательных слухов:

«– Отрицать то, что парашютистка разбилась, невозможно. Поэтому я дал Отделу распространения слухов приказ: все разговоры о гибели парашютистки не пресекать, а поощрять их и усиливать.

– Занятно.

– Обратите внимание, товарищ Сталин, в первые два дня говорили просто о парашютистке, не называя по имени. Последние пять дней не просто говорят, что безымянная пара-

⁹ Суворов В. Контроль: Роман. М.: АСТ, 1994. С.66.

¹⁰ Суворов В. Контроль: Роман. М.: АСТ, 1994. С.68-69.

¹¹ Там же. С.73.

шютистка разбилась, а называют её – Стрелецкая. Ошибочно называют. Это работа моих ребят. Не отрицая факта гибели парашютистки, мои ребята направили слухи в другое русло. Где их легко пресечь. И обернуть нам на пользу. Опровергать гибель какой-то безымянной парашютистки невозможно и глупо. Но опровергнуть гибель парашютистки Стрелецкой просто. Ведь она жива и здорова. Поэтому пусть Москва пока болтает о гибели парашютистки. Но не какой-то вообще, а именно о гибели Стрелецкой! Всё внимание на Стрелецкую персонально. Чем больше слухов о её гибели, чем больше подробностей, тем лучше.

– А Стрелецкую надо спрятать, чтобы её никто не видел.

– Товарищ Сталин, я её спрятал немедленно после случившегося. Никто, кроме вас, меня и самой Стрелецкой, не знает, какая из двух парашютисток погибла.

– Но кто-то же видел труп той, которая действительно разбилась. Как её? Михайловой.

– Труп Михайловой близко видели Стрелецкая и я. Всё.

– Хорошо, товарищ Холованов. Хорошо.

– Так вот, если все будут говорить, что погибла именно Стрелецкая, и вдруг выяснится, что она жива и здорова, то... слух будет убит. Психология толпы такова, что никому не придёт в голову вспомнить о другой парашютистке. Если кто-то вчера повторил ложный слух о гибели Стрелецкой, то завтра он будет посрамлён. Предлагаю и настаиваю, за следующую неделю слухи о гибели Стрелецкой довести до высшей точки, а потом Стрелецкую показать»¹².

Нетрудно догадаться, что план сбывается на все 100 %.

А теперь вернёмся из вымышленного мира мрачной тоталитарной «Империи зла» в реальный СССР 1930-х годов. Отложим в сторону творение Резуна и откроем подшивку газеты «Правда». Например, вот номер за 27 марта 1936 года:

«ЦК ВЛКСМ и Центральный совет Осоавиахима с глубоким прискорбием извещают о гибели членов ВЛКСМ и Осоавиахима тт. Берлин Любовь Михайловны и Ивановой Тамары Павловны при совершении ими 26 марта затяжного прыжка.

Тов. Берлин Л.М. и тов. Иванова Т.П. являлись активными членами Центрального аэроклуба имени А.В. Косарёва и его парашютной секции. Выступая неоднократно на массовых авиационных праздниках, организуемых Центральным аэроклубом, погибшие товарищи пользовались заслуженной любовью как отважные парашютистки и активные организаторы массового парашютного спорта.

Ленинский комсомол и Осоавиахим будут хранить память об отважных парашютистках Любе Берлин и Тамаре Ивановой.

Центральный комитет ВЛКСМ и Центральный совет Осоавиахима выражают своё соболезнование всем родным и товарищам погибших комсомолок, верных дочерей социалистической родины»¹³.

Ситуация почти та же, что и в романе Резуна, однако власть и не думает скрывать информацию о трагедии. Три дня спустя в «Правде» большая заметка о похоронах погибших парашютисток:

«Увитые крепом знамёна обрамляют сцену концертного зала Дома печати. На невысоком постаменте в зале покоятся тела отважных парашютисток Любы Берлин и Тамары Ивановой, погибших 26 марта при выполнении смелого и сложного затяжного прыжка. У гроба – родные, почётный караул. Непрерывно проходят трудящиеся Москвы, пришедшие отдать последний долг погибшим. Через зал проходят лётчики и парашютисты, студенты

¹² Суворов В. Контроль: Роман. М.: АСТ, 1994. С.74-75.

¹³ Правда. 1936, 27 марта. № 86(6692). С.6.

орденоносного института физической культуры им. Сталина и института иностранных языков, слушатели дирижабельного учебного комбината, учащиеся, осоавиахимовцы, журналисты, друзья и товарищи покойных...»¹⁴



Ладно, допустим, в этот раз случилась досадная промашка, «товарищ Холованов» не успел вовремя среагировать, и тоталитарная пропагандистская машина, волей-неволей, вынуждена признать прискорбный факт.

Читаем дальше. Июнь 1936 года:

«Несчастный случай с парашютисткой Бабушкиной»

Горький, 25 июня. (Корр. «Правды»). 24 июня на массовке, посвящённой 15-летию Марийской автономной области, состоялись прыжки с парашютами. Орденоски тт. Бабушкина, Пясецкая и инструктор парашютизма Носов совершили одновременный прыжок с трёх самолётов. Пясецкая и Носов благополучно приземлились, у Бабушкиной же парашют раскрылся на расстоянии 40 метров от земли. Бабушкина получила тяжёлые ушибы.

Вызванные из Казани профессора констатировали у Бабушкиной повреждение позвоночного столба и кровоизлияние в полости живота. Консилиум признал необходимым оперировать пострадавшую. Сегодня в 21 час операция состоялась. По мнению профессора Соколова, операция улучшила положение, но состояние Бабушкиной остаётся тяжёлым.

Специальная комиссия, выделенная для выяснения причин катастрофы, установила, что парашют Бабушкиной был в исправности. Несвоевременное раскрытие парашюта комиссия объясняет тем, что Бабушкина попала в штопор, её начало вертеть через голову. Пытаясь придать телу правильное положение, Бабушкина потеряла землю и дёрнула кольцо только в 40-50 метрах от земли. Раскрывшийся парашют амортизировал удар Бабушкиной о землю, благодаря чему она осталась в живых»¹⁵.

Увы, спасти отважную девушку не удалось. Два дня спустя «Правда» публикует сообщение о её смерти:

¹⁴ Похороны Л.Берлин и Т.Ивановой // Правда. 1936, 30 марта. № 89(6695). С.6.

¹⁵ Глазов Л. Несчастный случай с парашютисткой Бабушкиной // Правда. 1936, 26 июня. № 174(6780). С.6.

«Йошкар-Ола, 27 июня. (Молния ТАСС). Сегодня, в 9 час. 10 мин. утра, в областной Йошкар-Олинской больнице скончалась парашютистка-орденоноска тов. Н. Бабушкина, получившая тяжёлые ушибы во время совершения прыжка с самолёта 24 июня в Йошкар-Ола»¹⁶.

ПРАВДА

Ната Бабушкина

ЙОШКАР-ОЛА, 27 июня. (Молния ТАСС). Сегодня, в 9 час. 10 мин. утра, в областной Йошкар-Олинской больнице скончалась парашютистка-орденоноска тов. Н. Бабушкина, получившая тяжёлые ушибы во время совершения прыжка с самолёта 24 июня в Йошкар-Ола.

* * *

Отважная комсомолка

ЦК ВЛКСМ выражает свое глубокое соболезнование всем родным и товарищам члена ВЛКСМ орденоноска-парашютистка Бабушкиной Н. В., умершей от тяжёлых повреждений, полученных при совершении ею парашютного прыжка.

Ната Бабушкина являлась активным членом Центрального аэроклуба им. А. В. Косарева и его парашютной секции.

Ната Бабушкина в числе отважной группы парашютисток в 1935 году установила мировой рекорд высотного прыжка с парашютом. Выступая неоднократно на массовых авиационных праздниках, Ната пользовалась заслуженной любовью, как отважная парашютистка и организатор массового парашютного спорта.

Ленинский комсомол будет хранить память об отважной комсомолке-парашютистке Нате Бабушкиной — верной дочери социалистической родины.

ЦК ВЛКСМ.

* * *

Дочь великой родины

Трагический случай выразил из разрыв советского парашютизма одну из самых молодых и самых смелых его представительниц.

Нате едва исполнилось 20 лет (родилась в рабочей семье в г. Костроме в 1916 году). В первые ряды советского парашютизма она поставила себя упорным трудом, настойчивостью, огромной работой над собой и непрерывным повышением своей физической и авиационной культуры. «Работа над собой, — пишет она в своих воспоминаниях, — всегда казалась мне главным условием успешности работы парашютиста, ибо только это воспитывает в парашютисте расчет и самообладание».

Ната доказала это всей своей работой, всем своим поведением. Смелая, упорная и стремлении к поставленной цели, она являлась истинной дочерью своей великой родины, представителем того молодого, мужественного поколения гордых соколов революции, которых воспитали и воспитывают партия и ленинский комсомол.

Ната совершила более 25 парашютных прыжков, в том числе один с высоты 7.035 метров и один в воду.

Правительством СССР она была отмечена высокой наградой — орденом Красной звезды.

С глубокой скорбью склоняем свои головы перед светлой памятью Наты Бабушкиной.

**ПРЕЗИДИУМ ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА
ОСОАВИАХИМА СССР и РСФСР.
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АЭРОКЛУБ СССР
ИМЕНИ КОСАРЕВА.
МАСТЕРА ПАРАШЮТИЗМА.**



¹⁶ Правда. 1936, 28 июня. № 176(6782). С.6.

Здесь же портрет, некролог. В следующем номере – объявление о прощании и похоронах:
«Похороны тов. Бабушкиной Н.В. состоятся в Москве 1 июля на Ново-Девичьем кладбище.

Встреча тела – 30 июня, в 9 часов 50 минут утра, на Казанском вокзале.

Гроб с телом тов. Н.В. Бабушкиной устанавливается в Доме печати (Никитский бульвар, д. № 8-а).

Для прощания с телом Н.В. Бабушкиной в зале Дома печати будет открыт свободный доступ 30 июня с 16 часов до 22 часов и 1 июля – с 9 часов до 17 часов 30 минут.

Вынос праха из Дома печати в 18 часов 1 июля»¹⁷.

Заметим, что на этот раз инцидент случился не в столице, а в далёкой Йошкар-Оле. Казалось бы, сам бог велел его скрыть. Однако сталинские власти даже не думают замалчивать трагическое происшествие.

¹⁷ От комиссии по организации похорон трагически погибшей парашютистки тов. Бабушкиной Н.В. // Правда. 1936, 29 июня. № 177(6783). С.6.

Полёт в неизвестность

Но может, «кровавый тиран» и его подручные цинично полагали, что гибель одной-двух парашютисток – мелочь, не влияющая на престиж советского государства? Выясняется, что не скрывались и гораздо более крупные и неприятные катастрофы.

Как известно, летом 1937 года состоялись знаменитые перелёты Чкалова и Громова из СССР в США через Северный полюс. Вслед за ними настала очередь Леваневского.

«Правительство удовлетворило ходатайство Героя Советского Союза т. С.А. Леваневского, лётчика т. Н.Г. Кастанаева, штурмана т. В.И. Левченко о разрешении им беспосадочного перелёта по маршруту Москва – Северный полюс – Северная Америка.

Старт был дан 12 августа 1937 года в 18 час. 15 мин. со Щёлковского аэродрома, близ Москвы. Самолёт взял курс Архангельск – Северный полюс – Аляска.

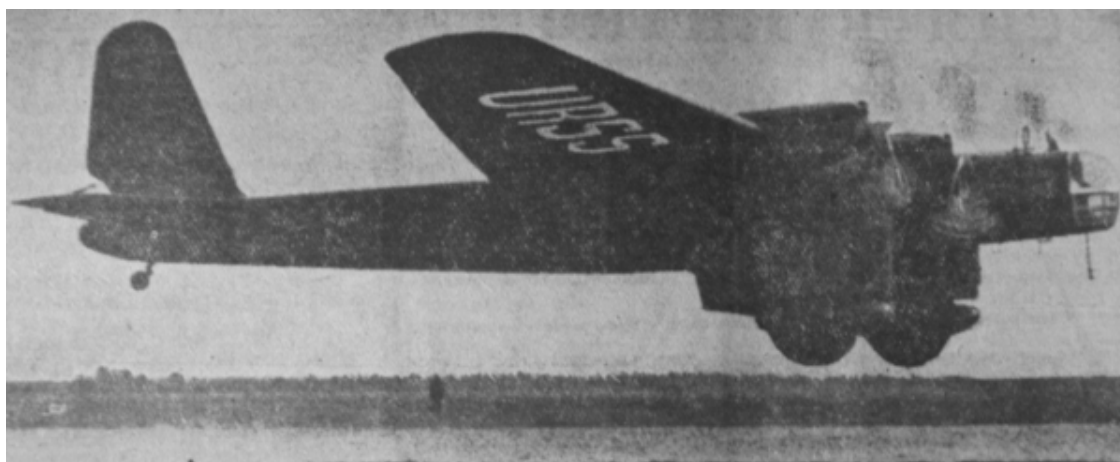
Перелёт совершается на самолёте “Н-209” конструкции инж. В.Ф. Болховитинова, с 4-мя моторами “АМ 34-РНБ”.

Экипаж самолёта: Герой Советского Союза С.А. Леваневский – командир, лётчик Н.Г. Кастанаев – второй пилот, капитан В.И. Левченко – штурман, бортмеханики: Г.Т. Побежиков, Н.Н. Годовиков, радист – воентехник 1-го ранга Н.Я. Галковский.

Правительственная комиссия по организации перелёта:

*М.Рухимович, М.Каганович, А.Туполев, Я.Алкисис, О.Шмидт
12/VIII-37 г. (ТАСС)»¹⁸*

Казалось бы, благоразумнее не спешить с оглашением подобной информации, «не говорить “гоп”, пока не перепрыгнешь». Трансполярный перелёт – не увеселительная прогулка. А вдруг неисправность и придётся возвращаться назад, как уже случилось с тем же Леваневским двумя годами ранее? Мало того, полёт вообще может закончиться катастрофой.



Щёлковский аэродром. «Н-209» с экипажем Леваневского отправляется в свой последний полёт.

Но нет, о начавшемся перелёте было объявлено громко и помпезно – в номере «Правды» за 13 августа 1937 года ему целиком посвящены три первых полосы.

«Тревожный звонок» прозвенел уже в следующем номере газеты:

¹⁸ Сообщение правительственной комиссии о перелёте Москва – Северный полюс – Северная Америка // Правда. 1937, 13 августа. № 222(7188). С.1.

«Вчера в течение первой половины дня в Штабе перелёта систематически получались сведения о ходе перелёта Героя Советского Союза тов. С.А. Леваневского. Перелёт протекал успешно.

В 13 час. 40 мин. по московскому времени самолёт “СССР-Н-209” прошёл над Северным полюсом и лёг курсом на Аляску. Передачу с самолёта принимали береговые радиостанции Народного комиссариата связи СССР и Главного управления Северного морского пути.

В 14 час. 32 мин. с самолёта была передана радиограмма, в которой сообщалось, что крайний правый мотор выбыл из строя из-за порчи маслопровода; высота полёта 4.600 метров при сплошной облачности. К этому времени самолёт, выработав несколько тонн горючего, был настолько облегчён, что мог продолжать полёт без снижения на трёх моторах.

После этого регулярная связь с самолётом нарушилась.

В 15 час. 58 мин. по московскому времени Якутская радиостанция приняла следующее сообщение с самолёта: “Всё в порядке. Слышимость Р-1” (что значит плохая).

Затем в 17 час. 53 мин. радиостанция мыса Шмидта приняла с самолёта следующую радиограмму: “Как меня слышите? РЛ (позывные самолёта Леваневского). Ждите”.

По просьбе Народного комиссариата связи СССР все военные, коммерческие и любительские радиостанции Северной Америки ведут непрерывное наблюдение за эфиром, слушая позывные и передачи с советского самолёта. Одновременно непрерывное наблюдение ведут северные и дальневосточные советские радиостанции. Между Москвой и Вашингтоном, а также между Москвой – Сан-Франциско и Фербенксом поддерживается регулярная связь по радиотелефону и телеграфу. Народный комиссар связи СССР тов. Н.А. Халепский каждые полчаса разговаривает по радиотелефону с советником полпредства СССР в США тов. Уманским.

Однако до двух часов 14 августа связи с самолётом “СССР-Н-209” возобновить не удалось»¹⁹.

На следующий день стало ясно, что перелёт завершился катастрофой:

«Как вчера сообщались, перелёт Героя Советского Союза т. С.А. Леваневского на самолёте “СССР Н-209” протекал в очень трудных атмосферных условиях. Самолёту из-за высокой сплошной облачности приходилось лететь на большой высоте до 6000 метров. В 14 часов 32 минуты выбыл из строя один из моторов, и самолёту пришлось снизиться до 4600 метров. С тех пор полных радиограмм с самолёта не принято. Из принятых отрывков телеграмм явствует, что самолёт ещё некоторое время продолжал путь. Можно думать, что вынужденный лететь в облаках, самолёт мог подвергнуться обледенению, что привело к вынужденной посадке на лёд. Условия льда в районе полюса и за ним являются сравнительно благоприятными для такой посадки. Все полярные радиостанции продолжают непрерывно слушать на волне самолёта. Несколько раз радиостанции слышали работу на волне самолёта т. Леваневского, но из-за слабой слышимости ничего достоверного принять не удалось.

Экипаж самолёта “Н-209” обеспечен продовольствием на полтора месяца, а также палатками, спальными мешками, тёплой одеждой и оружием.

Обсудив положение, Правительственная комиссия приняла ряд мер для немедленного оказания помощи. Помощь организуется в двух направлениях: в Восточном и в Западном секторе Арктики.

По Восточному сектору, со стороны Чукотского полуострова, приняты следующие меры:

1. Ледоколу “Красин”, находящемуся у берегов Чукотского моря, дано приказание немедленно направиться к мысу Шмидта, где находится авиабаза Главсевморпути, взять на борт

¹⁹ *Ход перелёта // Правда. 1937, 14 августа. № 223(7189). С.1.*

3 самолёта с экипажами и горючим, направиться в район мыса Барроу на Аляске и оттуда на север, насколько позволят льды, где и служить базой.

2. Пароходу “Микоян”, находящемуся в Беринговом море, приказано с полным грузом угля направиться к “Красину”.

3. Двухмоторный гидросамолёт “СССР Н-2” лётчика Задкова, находящийся в бухте Ногаево, получил приказание немедленно направиться в Уэллен и оттуда к месту “Красина”.

По Западному сектору, опираясь на авиабазу острова Рудольфа и станцию “Северный полюс” тов. Папанина, даны следующие указания:

1. Подготовить к вылету три самолёта “АНТ-6”, вернувшиеся с полюса в Москву. Эти самолёты под командованием Героев Советского Союза т.т. Водопьянова, Молокова и Алексеева направляются на остров Рудольфа, а оттуда в район Северного полюса.

2. Полярная станция Папанина, находящаяся в настоящее время на нулевом меридиане и широте 87°20', будет превращена в авиабазу – исходную точку для поисков – путём переброски горючего с острова Рудольфа на самолётах “АНТ-6”.

На запрос Комиссии, тов. Папанин ответил, что его поле сохранилось полностью и посадка самолётов возможна.

3. Двухмоторным самолётам “СССР Н-206” Героя Советского Союза т. Головина и “СССР Н-207” лётчика Грацианового дано предписание вылететь на остров Диксон и быть там в резерве для вылета на Север в Западный или Восточный сектор Арктики, смотря по необходимости.

Вся сеть радио- и метеостанций продолжает работу.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ.

(ТАСС)»²⁰

На протяжении следующих полутора месяцев «Правда» из номера в номер публикует сообщения о поисках самолёта Леваневского. Увы, безуспешных.

Скептически настроенный читатель скажет, что я выдаю нужду за добродетель. Дескать, сталинская «гласность» была вынужденной. Перелёт Леваневского заранее согласован с Соединёнными Штатами, а значит, замалчивать его неудачу бессмысленно.

Что ж, рассмотрим другой пример – состоявшийся год спустя перелёт самолёта «Родина» с женским экипажем. На этот раз маршрут полёта целиком проходил над советской территорией. Казалось бы, правила тоталитарной пропаганды требуют держать перелёт в тайне вплоть до его благополучного завершения, и лишь тогда громогласно объявить об успехе. А в случае катастрофы – спрятать концы в воду.

Вместо этого мы наблюдаем картину, совершенно аналогичную полёту Леваневского. Торжественное объявление о старте:

«Москва – Дальний Восток

Беспосадочный перелёт женского экипажа на самолёте “Родина”

24 сентября 1938 г. в 8 час. 12 мин. утра по московскому времени известные всей стране лётчицы-орденоносцы **Гризодубова Валентина Степановна**, капитан **Осипенко Полина Денисовна** и старший лейтенант **Раскова Марина Михайловна** (штурман) вылетели в беспосадочный перелёт из Москвы на Дальний Восток на двухмоторном самолёте.

Самолёт стартовал с Щёлковского аэродрома близ Москвы. При старте присутствовали – Народный Комиссар Оборонной Промышленности тов. **Каганович М.М.**, начальник Главного Управления НКОП тов. **Беляйкин С.И.**, Зам. начальника Главного Управления

²⁰ От правительственной комиссии по организации перелётов Москва – Северная Америка // Правда. 1937, 15 августа. № 224(7190). С.1.

Гражданского флота тов. **Картушев М.Ф.**, конструктор самолёта тов. **Сухой П.О.** и представители московской печати.

Как видно из сводок к 6 час. вечера 24-го сентября по московскому времени самолёт находился на расстоянии около 2800 клм. от Москвы»²¹.

Начавшемуся перелёту посвящена половина 1-й полосы газеты плюс 3-я полоса целиком.



Экипаж самолёта «Родина» (слева направо): П.Д. Осипенко, В.С. Гризодубова, М.М. Раскова перед стартом на Щёлковском аэродроме.

На следующий день «Правда» сообщает об аварии:

²¹ Москва – Дальний Восток. Беспосадочный перелёт женского экипажа на самолёте «Родина» // Правда. 1938, 25 сентября. № 265(7590). С.1.

«В течение всего дня 24 сентября штабом перелёта непрерывно поддерживалась радиосвязь с самолётом “Родина”.

В 17 час. 34 мин. самолёт, находясь на высоте 5.000 метров, сообщил по радио свои координаты (г. Каргат) и в дальнейшем регулярно передавал по радио сведения о полёте. Полёт протекал успешно.

Затем самолёт вошёл в зону фронта со снегопадом и дождём. Весь дальнейший маршрут до озера Байкал протекал в сложной метеорологической обстановке, и связь с самолётом была не регулярна. Восточнее Байкала при наступлении утра погода улучшилась. В 6 час. 05 мин. и в 6 час. 53 мин. по московскому времени 25 сентября были приняты от самолёта две радиограммы с просьбой дать пеленги с целью определения местонахождения самолёта. В дальнейшем связь с самолётом прекратилась. Место посадки самолёта не установлено. Ведётся непрерывное радионаблюдение за эфиром и организованы розыски самолёта. (ТАСС)»²².

Начиная со следующего номера, «Правда» ежедневно публикует краткие сообщения о ходе поисков. К счастью, на этот раз всё закончилось хорошо:

«3 октября 1938 года звено гидросамолётов Гражданского Воздушного флота вылетело из Комсомольска на поиски самолёта “Родина” в район озера Эворон – озеро Амуткит – населён. пункт Керби, находящиеся в 125-200 км северо-западнее г. Комсомольска.

В 13 часов 30 минут (по местному времени) лётчик Сахаров заметил самолёт на земле в 20 км. юго-западнее озера Амуткит. Снизившись до высоты 10 метров, он ясно увидел двухмоторный самолёт и двух человек около самолёта, подававших сигналы белым полотнищем. Через 5 минут прилетел второй самолёт, под управлением лётчика Бурлакова, и через час – третий, под управлением лётчика Романова, которые также видели самолёт двухмоторный и двух человек возле самолёта.

Есть все основания предполагать, что обнаруженный двухмоторный самолёт на меридиане восточнее Хабаровска есть самолёт “Родина”.

Приняты все меры к доставке экипажа и самолёта в Комсомольск. (ТАСС)»²³.

«Сегодня в 4 часа 33 минуты утра командующий воздушными силами 2-й армии комдив Сорокин сообщил по прямому проводу в Москву следующее:

– Самолёт “Родина” находится в 14 километрах северо-восточнее Дуки, в пяти километрах от реки Амгунь. Для экипажа самолёта сброшены горячий кофе в термосах, тёплые носки, сапоги и одежда. Сбросили также карту с указанием местонахождения самолёта. Экипаж всё собрал. Он восторженно встречал нас аплодисментами. Сейчас еду на аэродром для подготовки парашютного десанта.

Из Москвы член правительственной комиссии по перелёту тов. Карпушев предложил вместе с десантом сбросить экипажу резиновые лодки, водяные лыжи, обеспечить десант тёплыми вещами. Командиру десанта предложено проверить целостность пломб на баках и барографах. Кроме того, были даны конкретные указания о доставке экипажа в Комсомольск»²⁴.

Насчёт целостности пломб упомянуто неспроста – в этом полёте, несмотря на аварийную посадку, был зафиксирован международный рекорд дальности полёта для женских экипажей.

²² Ход перелёта самолёта «Родина» // Правда. 1938, 26 сентября. № 266(7591). С.1.

²³ Сообщение о самолёте «Родина» // Правда. 1938, 4 октября. № 274(7599). С.1.

²⁴ Самолёт «Родина» найден // Правда. 1938, 4 октября. № 274(7599). С.1.

Катастрофа «Осоавиахима»

О том, что сталинская «гласность» была не случайным недосмотром, а сознательной политикой, говорит ещё один красноречивый пример.

30 января 1934 года состоялся полёт стратостата «Осоавиахим-1». Стратостат поднялся на рекордную высоту 22 000 м, однако на обратном пути потерпел катастрофу, экипаж погиб.



Сталин, Молотов и Ворошилов несут урны с прахом погибших членов экипажа стратостата «Осоавиахим-1»

В данном случае имелись все технические возможности держать полёт в тайне, пока он благополучно не завершился, а в случае неудачи – скрыть его от населения. Вместо этого 31 января «Правда» публикует развёрнутое сообщение о ходе полёта²⁵. Более того, на проходившем в это время XVII съезде ВКП(б) 30 января была оглашена приветственная телеграмма экипажа стратостата:

«В 2 часа 15 мин. дня на съезде тов. Постышев был оглашен следующая радиотелеграмма:

“XVII съезду партии.

Передайте пламенный привет великому историческому XVII съезду ВКП(б), великому и любимому вождю пролетариата мира товарищу Сталину, товарищам Молотову, Кагановичу и Ворошилову с высоты 20.600 метров. Экипаж стратостата “СОАХ-1”»²⁶.

31 января на заседании съезда было объявлено о катастрофе, на следующий день информация об этом появилась в газетах:

²⁵ Полёт второго советского стратостата «СССР – СОАХ-1» («Осоавиахим») // Правда. 1934, 31 января. № 30(5916). С.5.

²⁶ Там же.

*«Председательствующий на заседании XVII съезда партии 31 января тов. **Постышев** предоставляет слово тов. **Енукидзе** для сообщения. Тов. Енукидзе доводит до сведения съезда следующее печальное сообщение.*

30 января между 15 ч. 30 м. и 17 час. дня, в Инсарском районе Мордовской области, около села Потижский Острог, в 8 км южнее станции Кадошкино Моск. – Казанской ж.д. упал стратостат “Осоавиахим № 1”. Оболочка от удара оторвалась и улетела.

*В гондоле обнаружены трупы участников полёта – тт. **Федосеенко, Васенко и Усыс-кина.***

Из опросов очевидцев установлена следующая картина аварии: при падении стратостата оболочка оборвалась, и при этом были слышны два взрыва. На месте обнаружены три трупа погибших товарищей, лежавшие в гондоле, один изуродованный до неузнаваемости. Все предметы и приборы, находившиеся в гондоле, разбиты.

На место катастрофы для расследования выехала специальная комиссия.

Съезд почтил память погибших товарищей вставанием и по предложению президиума вынес решение похоронить прах героев советского воздухоплавания на Красной площади в Кремлёвской стене»²⁷.

Как мы могли убедиться, сталинские СМИ не только не замалчивали аварий и катастроф, но стремились давать репортажи о значимых событиях «в реальном времени» (естественно, с поправкой на тогдашние технические возможности).

Не скрывались и «обыденные» происшествя:

²⁷ Сообщение тов. Енукидзе на заседании XVII съезда партии // Правда. 1934, 1 февраля. № 31(5917). С.5.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.