

Название книги: Неизвестный 'квадрат Леваневского'

Автор (ы): Сальников Юрий

Жанр: Прочая научная литература

Адрес книги: <http://www.litru.ru/?book=37979&description=1>

Сальников Юрий
Неизвестный 'квадрат Леваневского'

ЮРИЙ САЛЬНИКОВ

Неизвестный "квадрат Леваневского"

После публикации очерка "Релел" не отвечал..." 1 почта принесла много писем, были и телефонные звонки. Несмотря на прошедшие десятилетия, людей по-прежнему волнует история трагического перелета экипажа Леваневского из СССР в США через Северный полюс в 1937 году...

1. "Вокруг света", 1979, № 6, 7.

Работая над документальным фильмом о знаменитом чкаловском перелете, я просмотрел и кинодокументы, связанные с самолетом Леваневского - СССР Н-209. Среди них нашел два эпизода, снятые на острове Рудольфа моим учителем в ВГИКе кинооператором Романом Карменом. Поскольку никто и никогда не требовал их для просмотра, в архиве хранился только негатив. Естественно, я бережно промотал пленку и просмотрел кадры:

Михаил Водопьянов с экипажем, взлет, луч прожектора обшаривает ледяное поле, и камера панорамирует по сумеречному льду вслед за лучом... Вскоре в Доме кино я встретил Романа Лазаревича и обрадовал его, что нашел кинокадры, снятые им во время поисков Леваневского. Он удивился:

- Как, они еще целы?
- Да, но только в негативе.
- А ты занимаешься поисками?... Обязательно покажи, если сделаешь фильм о Леваневском.

Роман Кармен тогда завершал "Великую Отечественную"...

Я долго не приступал к созданию фильма, так как не знал, как найти живых свидетелей. Может быть, семьи членов экипажа помогут? У Леваневского остались сын и дочь, которым сейчас, должно быть, за пятьдесят. Интересно, что они помнят о тех днях?

При встрече с Георгием Филипповичем Байдуковым осторожно выясняю: не знает ли он адреса Леваневских?

- Как же, - откликнулся Георгий Филиппович, - недавно Нора звонила, поздравила с праздником и оставила свой новый телефон. Сейчас я его найду...

С. А. ЛЕВАНЕВСКИЙ.

Через несколько минут я уже звонил в квартиру Леваневских. Элеонора Сигизмундовна сразу же пригласила меня к себе. Она оказалась очень похожа на мать, Наталью Александровну Леваневскую. Это подтверждало множество фотографий, которые хозяйка любезно предложила посмотреть. Мои "киношные" глаза разгорелись: вся семья - дети и жена - слушают радиопередачу об

отце; групповая фотография в севастопольской школе – в центре инструктор Леваневский, по краям – курсанты.

Среди них Анатолий Васильевич Ляпидевский – будущий первый Герой Советского Союза. Фотографии из Америки: Сигизмунд Александрович Леваневский возле самолета, на котором вскоре вылетел спасать челюскинцев; Леваневский, Слепнев и Ушаков на какой-то церемонии в Фэрбенксе вместе с американскими механиками – Биллом Лавери и Клайдом Армистедом, награжденными орденами Ленина за участие в спасении челюскинцев.

- Мы с братом были тогда в "Артеке", – рассказывала Элеонора Сигизмундовна, – все время следили за сообщениями, когда же начнется перелет? Наконец самолет вылетел, а через сутки пропал. Узнали о катастрофе, о поисках. Но долго не верили, что все они погибли в Арктике... Я помню, отец рассказывал, что привез из США чертежи антиобледенительного устройства и хотел их применить на этом самолете, но ему почему-то отказали. Видимо, было мало времени. А когда их вылет стал отодвигаться, он все больше мрачнел...
- Элеонора Сигизмундовна, а каким в вашей памяти остался отец?
- Строгим, – ответила она лаконично.
- Да, строгим был наш отец, – подтвердил и сын Леваневского, Владислав Сигизмундович. – Мама говорила, что у отца на первом месте были самолеты, на втором – мы, дети, а на третьем – она. Но мне кажется, что авиация забирала его целиком, без остатка. Особенно с 1933 года, когда он перешел в полярную авиацию. Конечно, если бы вам удалось узнать что-нибудь новое об этой катастрофе...

Леваневские дали мне для работы газетные вырезки тех дней. Вот одна из них – информация радиста Эрнста Кренкеля со станции "Северный полюс-1".

"В шесть часов утра Москва сообщила, что в Северной Америке по нашей просьбе мобилизованы все телеграфные, военные и любительские станции. Все слушают. Возможно, Леваневский появится. В семь часов утра лег поспать, больше терпеть не мог. Сорок часов без сна – тяжелая штука. Под конец слушал стоя, чтобы не заснуть. Уши болят от длительного сидения с телефоном... Настроение у нас подавленное. И все же, как ни больно, надо смотреть на вещи глазами истории. Разве поблек подвиг Амундсена от того, что смелый исследователь без вести погиб в арктической пустыне?... Завоевание Арктики – это фронт, а потери на фронте неизбежны. Они будут, конечно, уменьшаться с ростом наших знаний, нашего опыта. Но будут, как был "Челюскин"... "А что, если расспросить самого Ивана Дмитриевича Папанина о тех днях?" – подумал я, знакомясь с газетными сообщениями.

- Знаешь, как мы ждали Леваневского? – начал вспоминать Иван Дмитриевич.
- Мы слушали в наушники все четверо. Сначала пролетел Чкалов. Близко прошел от нашей станции. Думали, сбросит газеты. Была сильная облачность, и самолет мы не видели. Потом немного стороной прошел Громов. А вскоре Москва сообщила о вылете Леваневского. Звук его моторов слышали, но сам самолет не было видно. Кренкель от приемника не отходил, я ему все кофе приносил, чтобы он мог держаться. Помню радиogramму: отказал правый крайний мотор, обледенение, снижаемся. Тогда в авиации еще не могли как следует бороться с обледенением. Оно их и погубило... А какая история с нами приключилась! Мы сидим на Северном полюсе, полярная ночь, темно – и вдруг оранжевый свет идет от горизонта. Мы вскочили и бегом навстречу: словно идет кто-то, фонариком "летучая мышь" светит. А Федоров как закричит: "Так это же Венера!" Это было в октябре 1937 года. Тогда день и ночь готовили аэродром для спасательных самолетов. К сожалению, он так и не пригодился...

- Иван Дмитриевич, как вы думаете, а что все-таки произошло с самолетом?
- Я же говорю: Леваневскому надо было вверх подниматься. Но началось обледенение. За короткое время оно создает вес, превышающий вес самого самолета. Огромное наслоение. И самолет, видимо, рухнул, даже, может быть, пробил лед и ушел на дно.

Самолет СССР Н-209 на старте.

После нескольких встреч мне стала активно помогать в поисках Лидия Степановна Галковская, жена радиста экипажа.

- А вы встречались с Шелимовым? – как-то спросила она меня. – Он был помощником начальника связи ВВС и отвечал за радиосвязь в этом перелете.

Генерал-лейтенант в отставке Николай Павлович Шелимов выслушал нас с Лидией Степановной и стал вспоминать подробности перелета:

- Когда оставалось минут двадцать до старта, я сказал Николаю Галковскому – мы с ним некоторое время вместе работали, Николай был одним из лучших радистов ВВС, – чтобы он каждые полчаса между радиogramмами, которые должен передавать, просто нажимал ключ, а наши радиопеленгаторы по импульсам засекут самолет. Тогда мы будем постоянно знать, где они находятся. Галковский обещал. В аварийной ситуации он мог воспользоваться радиотелефонной связью с помощью микрофона...
- Я знаю, – продолжал Шелимов, – что в последней, девятнадцатой, радиogramме, переданной 13 августа в 14 часов 32 минуты, вы нашли цифровое окончание, принятое на Аляске и не принятое у нас, в Тикси. Но обратите внимание: там передано – высота 4600 метров. А я помню, как мне принесли текст радиogramмы, которую Галковский передал микрофоном. Она была принята в единственном экземпляре, ее принимала наша станция, американцы и канадцы могли не понять русскую речь. Текст такой, как сейчас помню: "Аварийная. Высота 6200 метров, отказал правый крайний мотор, снижаемся, входим в облачность, обледеневаем". После этого наши радиопеленгаторы перестали получать сигнал с самолета, он был уже за полюсом, примерно на 120-200 километров ближе к Аляске. Эта радиogramма меня потрясла: гибли люди, мои товарищи. Дежурства я не снимал, продолжали слушать эфир, но ничего достоверного принято не было... Недавно я разговаривал с Грозовым, он тоже помнит текст этой радиogramмы. Михаил Михайлович высказывает предположение, что при сильном обледенении машина могла развалиться в воздухе или разбилась об лед при неуправляемом падении.
- Николай Павлович, а вы исключаете возможность планирования или какой-либо управляемой посадки?
- Абсолютно исключаю. Ведь больше никаких сигналов не было.
- Но ведь девятнадцатая радиogramма с цифровым окончанием говорит о том, что самолет предполагал садиться в квадрате, в который входят острова Банкс, Мелвилл и полуостров Бродер...

То, что самолет продолжал лететь после того, как его потеряли радиопеленгаторы, подтверждает и сообщение правительственной комиссии по организации перелета, опубликованное в "Правде" 14 августа 1937 года. "В 15 часов 58 минут по московскому времени якутская радиостанция приняла с самолета следующее сообщение:

"Все в порядке. Слышимость Р-1" (что значит – плохая. – Ю. С.). Затем в 17 часов 53 минуты радиостанция мыса Шмидта приняла с самолета следующую радиogramму: "Как вы меня слышите? РЛ (позывной самолета Леваневского. – Ю. С.) Ждите..." Многие летчики, с которыми мне приходилось говорить по поводу этих двух радиogramм, пожимают плечами и считают их недостоверными.

Но ведь ни одной радиogramмы не публиковалось без тщательнейшей проверки! Все споры можно было бы разрешить просто, если бы сохранился архив штаба перелета. Он принадлежал управлению авиационной промышленности, которое тогда входило в Наркомат тяжелой промышленности. Когда в октябре 1941 года из Москвы эвакуировались государственные и правительственные учреждения, часть архивов была уничтожена, часть – вывезена на восток. С тех пор архив штаба перелета пропал, и все попытки его найти пока безуспешны... Об этом мне рассказал старейший работник авиапромышленности, член штаба перелета Пантелеймон Степанович Анищенков. Последние дни и часы до старта он постоянно был с экипажем.

- Перед полетом, – вспоминает Анищенков, – Сигизмунд Александрович не хотел обедать. Я его еле уговорил. Сидели с ним вдвоем в столовой, он почти ничего не ел. Ну, день был теплый, он сидел без пиджака, в шелковой рубашке... Готовили этот перелет тщательно. Помню такие детали – в самолет погрузили бочонок черной икры, много пушнины. Кроме того, была почта, около двухсот писем, с прекрасными марками – большая ценность для филателистов. Первая часть перелета – к полюсу – шла четко. Причем по прогнозу до полюса они должны были иметь встречный ветер, но за полюсом предполагалось, что ветер изменится на попутный... Прошло более 40 лет, а я помню дословно девятнадцатую радиogramму, и она как гром среди ясного неба поразила нас всех. Перелет должен был проходить на высоте 6000 метров над облачностью. И когда отказал правый крайний мотор, получили эту радиogramму: "Высота 4600, очень тяжело, Леваневский". Эта фраза – "очень тяжело", врезалась в память, и навсегда. Почему-то никто из людей, писавших о перелете, на эту фразу не обратил внимания...

После этого разговора я снова листаю старую подшивку "Комсомольской правды" и нахожу снимок экипажа Леваневского. Внизу подпись: фото И. Шагина. А я не раз работал с кинооператором Игорем Шагиным и знал, что его отец – известный фотокорреспондент и наверняка хранит свой архив. Звоню Игорю. Действительно, его отец снимал отлет экипажа, негативы он хранит, и я могу поговорить с ним самим. Мы договорились с Иваном Михайловичем о встрече, и вот они – фотографии тех дней: экипаж стоит на фоне самолета; Леваневский, докуривая папиросу, внимательно смотрит вверх, в небо, прекрасный снимок, вижу его впервые; Леваневского окружили советские и зарубежные корреспонденты – интервью перед взлетом самолета. Иван Михайлович подтверждает, что несколько фотографий не было опубликовано, и рассказывает:

- Многим летчикам не хватало времени для прессы. А Леваневский назначал время встречи и сам его точно соблюдал. Он был всегда вежлив, корректен, хорошо выглядел, и снимать его было интересно. Сказывался его опыт общения с газетчиками, который он приобрел во время поездок в Европу и Америку. Не капризничал, как некоторые, не мешал нам делать свое дело.
- А что вам больше всего запомнилось тогда?
- Я верил экипажу, но самолет показался мне каким-то тяжелым – это чисто внешнее впечатление. Казалось, что ему не хватит взлетной полосы. Но машина взлетела быстро и красиво. Я успел снять отрыв и взлет – уже в хвост, на фоне неба. Я и не предполагал, что снимал экипаж и самолет в последний раз...

Среди писем, которые пришли после публикации "Релел" не отвечал...", совершенно неожиданным было одно – из Якутии от командира вертолета Евгения Васильевича Попова. Он выдвигал версию, что самолет Н-209 упал в... Якутии. Вот фрагмент письма: "В течение лета 1965 года наш вертолет

обслуживал поисковую экспедицию Якутии, базировался на озере Себен-Кюэль. В один из дней, гуляя по берегу, мы с бортмехаником обнаружили деревянную плиту, врытую в небольшой холмик. Эта плита с выжженной каллиграфическим почерком надписью меня очень поразила, я задумался, что это был за самолет с таким большим экипажем? К своему стыду, я тогда не знал фамилий участников этого перелета, и за ужином мы с бортмехаником А. Кирсановым рассказали о плите и тексте на ней в кругу главного геолога, начальника экспедиции и других товарищей. Текст надписи: "Здесь 13 августа 1937 г. в результате катастрофы самолета Н-209 погиб экипаж..." Далее фамилия - Леваневский, остальные трудно разобрать, но одна оканчивалась на...ский, возможно, Галковский. Помню, я высказал тогда предположение, не тот ли это Леваневский, но все дружно и твердо растолковали мне, что эта эпопея закончилась совсем в другом конце земного шара и что, дескать, быть в этом месте такого не могло. После этого я услышал разговор нашего моториста с местным жителем якутом, что на озере давно утонул самолет и, когда сильные ветры раскачивают воды озера, на поверхность всплывают остатки горюче-смазочных материалов. Плита была обнаружена недалеко от места базирования нашего лагеря в заросшем кустарником укромном месте... В июле этого года (1979 года. - Ю. С.) вместе с Е. К. Федоровым, А. Ф. Трешниковым и товарищами из Якутского обкома мы побывали на этом озере, но обнаружить плиту не удалось, так как на озере через три или четыре года после нас базировалась еще одна геологическая экспедиция. Местность в результате их хозяйственной деятельности очень изменилась, ориентира - сруба зимовья не удалось найти. Их обслуживал экипаж жиганского авиаотряда. Предполагаю, что плита была взята этим экипажем. К сожалению, их последний полет с озера в Жиганск закончился катастрофой..."

Прочитав это письмо (невероятный вариант!), я тут же бросился звонить в Ленинград Трешникову, директору Арктического и Антарктического института. Алексей Федорович подтвердил: да, летали, даже брали с собой двух аквалангистов, но озеро было покрыто льдом. На берегу ничего не нашли, кроме старого креста, на котором была сделана надпись, что в 1938 году здесь садился самолет Н-240. Трешников высказал сомнение относительно того, что Н-209 мог оказаться в Якутии, но как истинный ученый считает необходимым проверить эту гипотезу и провести магнитную съемку дна озера...

И все-таки возможно, что самолет Леваневского совершил вынужденную посадку и не разбился. К этому выводу я пришел, ознакомившись еще с одним архивным документом. 14 августа 1937 года, на вторые сутки после исчезновения самолета, ТАСС передал из Нью-Йорка: "Из Сиэттля корпус сигнальной службы заявил, что радиостанция в Анкорейдже на Аляске перехватила в 14 часов 44 минуты по гринвичскому времени сообщение о самолете. В нем говорится: "Не имеем ориентировки-затруднения с радиопередатчиком..." И далее ТАСС передает:

"Радиостанция в Анкорейдже на Аляске заявляет, что она снова слышала самолет через несколько минут после первого сообщения, но не могла разобрать. В тексте первого сообщения, который принят только частично, было следующее: "19 Р-34 ее диапазоне".

По таблице кодов 19 означает "пеленгов нет", 34 - "отказал". Для выяснения истины очень важно установить - 13 или 14 августа была принята эта радиограмма? В телеграмме К. А. Уманского, советника нашего полпредства, переданной из Вашингтона в правительственную комиссию, есть строки:

"Полпредство издало вчера сообщение в спокойных тонах, подчеркивая, во-первых, факт приема Анкорейджем сигналов самолета четырнадцатого, во-

вторых, высокую полярную квалификацию экипажа Н-209..." Следовательно, радиogramма принята через 24 часа 12 минут после 19-й радиogramмы, которая почему-то считается последней. Значит, при наихудшем варианте посадки кто-то остался в живых.

В этот же день, 14 августа 1937 года, Якутск передал в Москву: "14.08. 12 ч 25 мин захвачен конец передачи неизвестной станции на волне 26,54 метра по тону похожей на РЛ точно на его настройке тчк. Принята цифра 83 повторяемая три раза и знак ждать АС (аварийное сообщение. - Ю. С.). Во время работы тон этой станции резко менялся. Соловей, радист из Якутска".

Может быть, "83" означает параллель?

Есть и другие радиogramмы, в частности с острова Рудольфа - основной нашей поисковой базы, которые свидетельствуют, что экипаж пытался наладить связь. Все это ставит под сомнение вывод о том, что связь с самолетом оборвалась 13 августа 1937 года.

Автором еще одной непроверенной гипотезы является американский священник, любитель дальних полярных путешествий доктор Келлемс. Архивные документы познакомили меня с этим интересным человеком. Вот фрагмент из записи беседы доктора Келлемса с сотрудником советского полпредства в Вашингтоне: "...В прошлом году, в июле - августе 1938 года, доктор Келлемс возглавил экспедицию, которая на небольшом пароходе отправилась из Сан-Франциско на Аляску, к мысу Барроу со специальной целью воздвигнуть памятник летчикам Посту и Роджерсу на месте их гибели. Эта задача была выполнена экспедицией в конце июля прошлого года. Находясь на мысе Барроу, доктор Келлемс решил уделить внимание поискам экипажа Леваневского.

Захватив с собой переводчика-эскимоса, доктор Келлемс со своей командой отправился к группе островов Джонса, чтобы лично побеседовать с эскимосами, якобы видевшими самолет. По прибытии на указанное место доктор Келлемс познакомился с этими эскимосами; одного из них зовут Фостер Панегио, а другого - Роджер Клауд Кашак. Они рассказали следующее: 15 августа 1937 года они, как и другие эскимосы, проживающие в этом районе, слышали сильный шум моторов. Находясь на мысе Оликтор (у устья реки Коливилл) и пользуясь имевшимся у них биноклем, они увидели, как над островом Тзитис стремительно пролетел самолет - он шел на восток к соседнему острову Спай, отстоящему от острова Тзитис на шесть миль. На пути между этими островами самолет упал в воду и затонул. Эскимос Панегио сделал об этом соответствующую запись в своем дневнике.

Пользуясь небольшим судном, доктор Келлемс отправился к острову Тзитис, тщательно его исследовал, но ничего не обнаружил. Затем он принялся исследовать водное пространство между островами Тзитис и Спай. Для этой цели он разбил свою команду на две группы (одна осталась на судне экспедиции, а другая поместилась в небольшой лодке). Он дал приказ о необходимости тщательно следить за малейшими отклонениями компаса и в случае такого отклонения тотчас же бросать якорь. После долгих исследований Келлемс получил извещение от члена команды, находившегося в лодке, что в одном месте стрелка компаса дала чрезвычайно резкое отклонение. Однако команда забыла указание Келлемса и якоря в этом месте не спустила. Келлемс тщательно проверил, имелось ли на лодке что-либо такое, что могло бы вызвать отклонение стрелки, но ничего не обнаружил. В течение последующих нескольких дней Келлемс со своей командой продолжал исследование, надеясь вновь найти то место, где произошло резкое отклонение стрелки. Но эти попытки успехом не увенчались.

Доктор Келлемс строит следующую гипотезу, с которой, по его словам, полностью соглашается и сержант Морган, начальник радиостанции на мысе Барроу: самолет Леваневского из-за порчи моторов, видимо, сел где-либо на

льду между полюсом и Канадой. Экипаж самолета спустя известное время исправил моторы или часть моторов, поднялся в воздух и почти долетел до Аляски. (Очевидно, доктор Келлемс не знал о рассказах эскимосов с острова Бартер, которые 13 августа 1937 года тоже слышали гул самолета, и поэтому не учитывает их информацию. – Ю. С.) Ввиду неисправности моторов или вследствие недостатка бензина самолет, находясь уже у берегов Аляски, пытался совершить посадку на одном из островов Джонса, летя с подветренной стороны. Однако посадка не удалась, и самолет погиб где-то между двумя указанными островами... При этом доктор Келлемс заявил, что, если будет сочтено полезным и его участие в поисках, он готов предложить свои услуги..."

Запись сделана в Вашингтоне 9 февраля 1939 года.

Это новый неожиданный поворот сюжета поисков самолета СССР Н-209.

Доктор Келлемс ссылается на сержанта Моргана как на надежного человека, дающего достоверную информацию. "Не может быть, – подумал я, чтобы начальник рации мыса Барроу не сообщил в советское посольство о падении самолета". И действительно, в архиве хранится радиограмма Моргана от 26 апреля 1938 года: "Вернувшись в Барроу из поездки для заготовок свежего мяса, 25-го числа Морган сообщил следующее: 19 или 20 августа три местных жителя Оликтока, поселка в 18 милях западнее Бич Поинт, по их словам, видели и слышали то, что им показалось самолетом или большой моторной лодкой у острова Тзитис в 10 милях северо-западнее от Оликтока. Сначала услышали шум моторов, затем увидели большой объект, направлявшийся на восток. По их словам, они видели всплеск, когда объект коснулся воды два или три раза, а затем большой всплеск – и объект скрылся под волнами. Они наблюдали в бинокль остаток дня, но больше ничего не увидели. Неделью спустя Джек Смит, белый торговец с мыса Бичи, проплывая мимо острова, увидел воду, покрытую масляными пятнами. После того как Смит услышал рассказ местных жителей, он провел два дня в тех местах, но из-за неблагоприятной погоды ему не удалось что-либо увидеть. Он заявляет, что в те дни на побережье не было ни одной моторной лодки. Смит обещал взять команду из местных жителей для тщательного обследования района этой весной во время вскрытия льда. Он говорит, в такое время – вода чистая, и это позволит увидеть самолет, если он там..."

Радиоинженер Савва Алексеевич Смирнов, которого мне удалось найти после журнальной публикации, рассказывал, что он останавливался на мысе Барроу в доме радиста Моргана и считает, что этому радисту вполне можно доверять... Ясно, катастрофа могла именно так и произойти.

Расстояние между островом Бартер и группой островов Джонса – вдоль арктического побережья Аляски – около двухсот пятидесяти километров. Может быть, это и есть тот "квадрат Леваневского", который сегодня считается неизвестным? Хочется верить, что когда-нибудь экспедиция, оснащенная современной аппаратурой, проведет в этом районе необходимое исследование. Вторая мировая война, потом "холодная война" отодвинули разгадку этой арктической тайны. Но мы не теряем надежды...