

Название книги: 'Релел' не отвечал

Автор(ы): Сальников Юрий

Жанр: Прочая научная литература

Адрес книги: <http://www.litru.ru/?book=37977&description=1>

Сальников Юрий
'Релел' не отвечал

ЮРИЙ САЛЬНИКОВ

"Релел" не отвечал...

Вся история трагического полета Сигизмунда Александровича Леваневского давно волновала меня. А тут сама судьба приготовила встречу с двумя непосредственными участниками знаменитых трансарктических событий 1937 года – с Георгием Филипповичем Байдуковым и Александром Васильевичем Беляковым.

...Июнь 1975 года. Шереметьевский международный аэропорт. Москвичи торжественно провожали Г. Ф. Байдукова, А. В. Белякова и И. В. Чкалова сына знаменитого летчика – в США, в город Ванкувер на открытие монумента, сооруженного в честь первого в истории перелета чкаловского экипажа из СССР в США через Северный полюс. И мне посчастливилось принять участие в этом рейсе.

1 См. очерк "Два полета через полюс" в № 11 за 1977 год.

После пролета над точкой Северного полюса (это событие было шумно отмечено на борту нашего Ил-62М) вдруг выяснилось, что самолет не может идти точно по маршруту, по которому летел чкаловский экипаж. Оказывается, в последний момент перед вылетом канадские власти прислали отказ на просьбу Аэрофлота лететь над их территорией, и самолет должен был проложить курс через Аляску. Это удлиняло маршрут почти на тысячу километров.

Командир и штурман проверяли новый курс, радист переговаривался с Фэрбенксом, самолет шел на максимальной скорости, а стюардесса успокаивала нас обещанием, что мы прибудем в назначенное время.

– А помнишь, Саша, – обратился Байдуков к Белякову, – как мы провожали экипаж Леваневского? И вот теперь летим по их маршруту...

Беляков грустно кивнул и, заметив наши любопытные взгляды, повернулся к нам, как бы приглашая к беседе.

– Мы только вернулись из Америки и несколько раз встречались с Леваневским и его экипажем: штурманом Виктором Левченко, вторым пилотом Николаем Кастанаевым, механиками Григорием Побежимовым и Николаем Годовиковым, радистом Николаем Галковским... Улетали они вечером. Я только помню, что у ребят было почему-то грустное настроение, – сказал Байдуков. Старт прошел отлично. Поначалу все было очень хорошо, вплоть до полюса...

Георгий Филиппович посмотрел в иллюминатор. Сквозь разрывы облачности мелькали серые ледяные поля с паутинами трещин, черные полыньи. Самолет немного качнуло, очевидно, командир решил подняться выше...

– Однажды Сигизмунд на моих занятиях по навигационной подготовке, продолжал начатый разговор Беляков, – говорил о своей мечте – перелететь в Америку через Северный полюс. Он был первым среди советских летчиков, выдвинувшим такую идею. Леваневский добился разрешения Советского правительства на перелет и впервые полетел в США в 1935 году со своим

постоянным штурманом Виктором Левченко, а вторым пилотом был вот он, Георгий Филиппович!

Байдуков улыбнулся.

– Началось хорошо, но неисправность в системе маслопровода заставила нас вернуться. Мы летели уже над Баренцевым морем... Бывает же такое невезение!.. Кстати, в последней радиограмме тоже упоминалось про неполадки в маслосистеме...

Беляков взглянул в иллюминатор. Сквозь ватную подушку облаков одиноко торчали черные, с белыми прожилками вершины гор. – Это Аляскинский хребет. Беляков, обернувшись к Байдукову, стал вспоминать эпизоды памятного чкаловского перелета, а мы снимали ветеранов для своего будущего фильма...

К разговору об истории перелета Леваневского удалось вернуться только в Москве. Я стал частым гостем в Нижнем Кисловском переулке – у Белякова, и на Сивцевом Вражке – у Байдукова.

Под впечатлением их рассказов я начал архивные поиски. Они привели меня в Центральный архив народного хозяйства, где бережно хранятся все материалы Главсевморпути, а затем и в архив внешней политики МИД СССР, где находится вся переписка нашего Полпредства в США с Москвой по экспедиции Леваневского.

Я рассказывал старым пилотам о своих находках и при каждой встрече узнавал что-нибудь важное, связывающее разрозненные события и документы.

Эта работа продолжается и сейчас: встречаюсь с участниками подготовки перелета, собираю воспоминания людей, имевших отношение к событиям, происшедшим 42 года назад, надеюсь получить воспоминания канадца Р. Рэндалла и американца К. Армистеда – участников поисков с американской стороны. Хочу найти людей, которые готовили третий трансарктический перелет, но о которых я пока ничего не знаю. Жив ли, например, радиоинженер С. А. Смирнов, участвовавший вместе с американцами в поисках со стороны Аляски?

В 1974 году мы снимали документальный телефильм "Челюскинская эпопея" и на ледовом разведчике Ил-14 пролетали над теми местами, где сорок лет назад был затерт льдами "Челюскин".

...На горизонте появилось черное пятно. Командир показал на него: подлетаем к острову Кол-чин. Здесь, у мыса Сердце-Камень, приземлился Леваневский, спеша на помощь челюскинцам.

Снимок сверху: С. А. Леваневский со своим штурманом В. И. Левченко. Снимок снизу: экипаж самолета Н-209 перед стартом. Слева направо: Н. Я. Галковский, Н. Г. Кастанаев, С. А. Леваневский, Г. Т. Побежимов, Н. Н. Годовиков, В. И. Левченко.

Фото из архива семьи Леваневского.

Он совершил посадку во время "черной пурги" и тем спас знаменитого полярника Георгия Ушакова, американского авиамеханика Клайда Армистеда, да и сам спасся от неминуемой гибели.

Остров стремительно приближался. Уже можно было рассмотреть присыпанную снегом вершину и черную обрывистую стену – это и был мыс Сердце-Камень, от встречи с которым Леваневский чудом увернулся, увидев в последний момент сквозь заледеневшее стекло, сквозь снежную пургу внезапно выросшую черную стену.

Мы облетели вокруг острова, снизились над местом вынужденной посадки Леваневского и прошли, едва не касаясь колесами льда. Октябрьское солнце тускло освещало ледовые нагромождения. Это были последние солнечные дни перед полярной ночью. Маленькое затишье перед резкой сменой погоды.

Пилот улыбнулся, глядя, как мы в открытую форточку кабины снимаем длинный план, который должен был вобрать в себя тревожное настроение, создаваемое неприступным видом каменного острова и ледовых торосов, обращенных острыми гранями к нам...

Позже, когда мы монтировали из старых кинокадров эпизод встречи челюскинцев в Москве, бросилось в глаза сосредоточенное, напряженное выражение лица Леваневского на фоне улыбающихся, ликующих людей. Его

никто не встречал – жена с детьми ждала в Полтаве. Неожиданно к нему подошел председатель Правительственной комиссии В. В. Куйбышев и крепко расцеловал. Тепло поздравляли его и других летчиков, принимавших участие в спасении челюскинцев, И. В. Сталин и другие члены Политбюро. Лицо Леваневского постепенно оттаивало...

Естественно, что Леваневский не мог теперь расстаться с Арктикой и будущий Большой перелет связывал только с Севером.

Из тихой Полтавы Леваневский с семьей переехал в Москву, к месту новой работы – в полярной авиации. Однажды, просматривая газеты, он наткнулся на сообщение: летчик-испытатель М. М. Громов со штурманом И. Т. Спириным и вторым пилотом А. И. Филиным летали непрерывно более трех суток на самолете АНТ-25 и установили мировой рекорд дальности полета по замкнутой кривой: за 75 часов самолет пролетел 12411 километров.

Это был тот самый самолет, который искал Леваневский. Дальность полета его вполне позволяла перемахнуть через Северный полюс и приземлиться где-нибудь в Канаде или США...

Вскоре Леваневский написал письмо в Политбюро с просьбой разрешить такой полет.

Через некоторое время его вызвали в Кремль. Вернулся он радостным, возбужденным. Рассказывал жене и своему неизменному штурману Виктору Левченко подробности разговора:

– Меня товарищ Орджоникидзе спрашивает: "Сколько же времени будете в полете?" – "Примерно шестьдесят два часа".

– Так это же почти трое суток без сна и за штурвалом!

Один из членов Политбюро заметил:

– В эти часы не только они, но и мы, и весь народ спать не будет!

Через несколько дней начались тренировочные полеты на дальность, в облаках, по приборам. Вторым пилотом был назначен первокурсник Военно-воздушной академии имени Жуковского Георгий Байдуков, известный тогда умением летать "вслепую".

За три месяца требовалось многое переделать и дополнить на самолете АНТ-25, приспособить машину к арктическим условиям.

Врачи, закрепленные за экипажем, предписали строгий режим, диету, ежедневное взвешивание.

Экипаж часто совершал тренировочные полеты до Черного моря и обратно без посадок.

Наконец был назначен день отлета – 3 августа 1935 года – и окончательно сформулировано полетное задание: при благополучном перелете совершить посадку в Сан-Франциско. При малейших признаках аварии поворачивать назад или совершать вынужденную посадку. Всем полярным станциям, а особенно радистам островов Диксон, Новая Земля, Земля Франца-Иосифа предписывалось непрерывно следить за работой радиостанции самолета Леваневского. В Мурманске наготове стоял гидросамолет полярного летчика В. Махоткина, который мог в случае вынужденной посадки самолета Леваневского между побережьем и Землей Франца-Иосифа сесть рядом и принять экипаж на борт.

Тогда находились скептики, которые говорили: а почему, собственно, самолет должен лететь через Арктику, а не через Западную Европу и Атлантический океан? Им популярно объясняли, что кратчайший путь по воздуху из СССР в Америку, например, в Сан-Франциско, проходит через Арктику всего 9605 километров. А если лететь через Атлантический океан – около 14 тысяч, через Тихий океан – приблизительно 18 тысяч километров...

Провожать экипаж Леваневского прибыли члены правительства, посол США в СССР, авиаспециалисты, друзья, представители прессы. Было солнечное утро, машина стояла на горке, чтобы увеличить скорость разбега.

Все разом перевели дух, когда перегруженный самолет оторвался от бетонной полосы Щелковского аэродрома.

Самолет смог подняться только на 50 метров и так летел почти час, пока не израсходовал какую-то часть горючего, после чего поднялся немного выше.

Георгий Филиппович Байдуков вспоминает: "Как иногда мгновенно рушатся человеческие надежды... Через несколько часов полета Леваневский подозвал меня и прокричал в ухо:

- Посмотрите, что это за веревочная струя масла вьется на левом крыле? Действительно, струился довольно мощный поток масла, похожий на непрерывно извивающегося гигантского червя. Внутри самолета тоже откуда-то попадало масло.

По нашим подсчетам, утечка во много раз превышала допустимый расход масла девятисотсильным мотором АМ-34. Запаса резервного масла должно было хватить, по крайней мере, до берегов Канадской тундры, где можно было приземлиться вблизи жилья, выполнив тем самым главную задачу перелета преодоление воздушного пространства над центральной частью Арктики и Северным полюсом.

Но штаб перелета слал по радио распоряжения немедленно садиться в Кречевицах, что между Москвой и Ленинградом".

Это был очень драматический момент. Кабина заполнена чадом, трудно дышать, могло наступить отравление угарным газом. Позже врачи сказали, что, если бы полет продолжался еще 10-15 часов, отравления никто бы не избежал.

Повернули обратно. Многие аэродромы, лежавшие на пути, под разными предлогами отказывались принимать перегруженный бензином самолет. Сели благополучно.

Вскоре экипаж вызвали в Кремль. Разговор был очень доброжелательный, и командир заметно успокоился. Он сказал, что вся беда в самолете, что у нас нет пока машины, на которой можно перелететь полюс.

Экипажу было предложено поехать в Америку и посмотреть, есть ли у них пригодный для такого перелета самолет. "Я попросил слова и сказал, что у американцев нет ничего похожего на АНТ-25, - вспоминает Георгий Филиппович, - что поездка в Америку будет безуспешна, и я прошу разрешения остаться дома..."

Байдуков хотел вернуться в академию, но судьба распорядилась иначе. Неудача с полетом через полюс поставила в неудобное положение ВВС и авиационную промышленность, и хорошо бы это пятно снять. В результате Байдуков попал летчиком-испытателем на авиационный завод и стал работать с АНТ-25 и другими машинами. Дефект с маслопроводом удалось исправить...

А Леваневский поехал в Америку.

Оказалось, что самолета для трансполярного перелета в Америке действительно нет. Но фирма "Валти" заинтересовала С. А. Леваневского переделанным в "полярный вариант" двухмоторным гидросамолетом. Леваневский решил на этой машине пролететь вдоль Тихоокеанского побережья, пересечь Арктический сектор Канады, перелететь на Аляску, а оттуда уже по известному пути - через Уэллен, мыс Шмидта, Тик-си, Хатангу - в Москву. Вскоре к нему выехал штурман Виктор Левченко. Перелет был большим испытанием, но кончился благополучно. Летчики были торжественно встречены в Москве руководителями партии и правительства, их наградили орденами - "за новые крупные успехи в освоении Северной воздушной трассы".

Но Леваневский понимал, что свершившийся перелет не тот Большой перелет, о котором он мечтал. И Сигизмунд Александрович стал интересоваться новыми самолетами, которые появились за время его отсутствия. Его внимание привлек четырехмоторный самолет конструктора В. Ф. Болховитинова, построенный в ЦАГИ.

Болховитиновский самолет создавался как грузо-пассажирский, имел привлекательные по тем временам данные: развивал скорость 280 километров в час, поднимал 12 тонн груза, потолок его полета равнялся 6 тысячам метров, а дальность - 7 тысячам километров. Дальность была небольшой, поэтому предполагалось лететь через полюс с посадкой на Аляске. На этом самолете летчиками-испытателями Байдуковым и Кастанаевым было установлено несколько мировых рекордов. Тем не менее самолет нуждался в доводке, он был, как говорят летчики, еще "сырой". Поэтому конструктор Болховитинов я

приглашенный вторым пилотом Кастанаев продолжали заниматься новой машиной... Штурманом экипажа был неизменный Виктор Левченко, бортмеханиками – опытный полярный "волк" Григорий Побежимов (до этого полета он постоянно работал с летчиком Молоковым) и Николай Годовиков. А радистом пригласили Николая Галковского.

Почти все основные тренировки происходили без командира.

Леваневский вместе с летчиком Н. Грацианским тем временем облетывал прибывшие из США "летающие лодки", закупленные для работы на грузопассажирских маршрутах. Полеты происходили в Севастопольской бухте. Шел июль, уже свершился чкаловский перелет, уже ушел в трансарктический полет экипаж Михаила Громова, а подготовка к старту болховитиновского самолета затягивалась. Леваневский улетел в Москву, оставив Грацианского заканчивать облеты (Грацианский облетал самолет, выбранный в США Леваневским, и на нем позже полетел на розыски исчезнувшего самолета Леваневского в Арктику, пересек Сибирь, Чукотку, перебрался на Аляску и совершил несколько поисковых полетов к предполагаемому месту катастрофы). Конструктор и экипаж самолета, весь коллектив, готовящий перелет Леваневского, прилагали максимальные усилия, чтобы быстрее завершить подготовку машины, так как во второй половине августа лететь было уже рискованно: синоптики предсказывали резкое ухудшение метеоусловий. Наконец был определен день вылета – 12 августа 1937 года. В Фэрбенкс прилетел метеоролог М. В. Беляков для организации метеосводок экипажу Леваневского.

Губернатор Аляски приказал заготовить горючее для советского самолета. Все население Фэрбенкса собиралось выйти на аэродром встречать русских летчиков.

Отлет из Москвы состоялся в 18 часов 15 минут. Отчеты о старте появились в газетах утром следующего дня. Передовая в "Правде" называлась "Счастливым путем!". В ней говорилось:

"И если фашистские летчики прославили себя такими каннибальскими "подвигами", как разрушение Герники – столицы басков... если летчики императорской Японии "доблестно" и "мужественно" бомбят мирные китайские города; если герои итальянской фашистской авиации "храбро" уничтожали беззащитное население Абиссинии, то наши славные орлы и соколы – Громы, Чкаловы, Водопьяновы, Молоковы, Леваневские, – показывая всему миру красоту духа советских людей, открывают новые земли, побеждают огромные, доселе неизведанные пространства, несут, на крыльях своих машин осуществление великих замыслов великого народа".

Газета напечатала две большие фотографии – экипаж стоит на фоне своего самолета – спокойные лица, внушительная мощная машина. Далее шли сообщения Правительственной комиссии и первые радиogramмы с маршрута. На второй странице "Правды" – репортаж о старте самолета, большая статья Леваневского с картой-схемой маршрута и репортаж Л. Хвата, специального корреспондента газеты из Фэрбенкса. На третьей – статьи штурмана экипажа В. Левченко "Курс на Аляску" и конструктора самолета В. Болховитинова "Как создавался Н-209".

Знал ли экипаж о предстоящих трудностях? Несомненно.

Из шести участников перелета четверо были ветеранами Арктики. Впервые летели на Север второй пилот Николай Кастанаев. но он был основным летчиком-испытателем самолета Н-209 и знал его как никто другой, и радист Николай Галковский, один из лучших радистов ВВС.

В своей статье В. Левченко объективно оценивал трудности самолетовождения в Арктике, объяснял вечерний старт из Москвы необходимостью прилета в Фэрбенкс в дневное время. Экипаж нигде не увидит ночи, так как будет как бы догонять полярный день и солнце. Левченко кратко касался возможной ситуации, если самолету придется лететь на трех моторах. Это "повлечет большие неприятности, ибо сесть в море на сухопутном самолете нельзя – он утонет. Чтобы лететь на трех моторах, необходимо будет слить горючее", – писал он.

Предполагал ли возможность аварии конструктор самолета? В своей статье В. Болховитинов писал, что "повреждение кокового фюзеляжа в одной части не вызывает аварии самолета". Коковый фюзеляж – это скорлупа, не имеющая никаких внутренних растяжек. Конструктор пишет определенно: "Фюзеляж гораздо жестче и потому меньше подвержен деформации".

Наконец, трезво ли оценивал опасность перелета сам Сигизмунд Александрович Леваневский?

Опыт двух предыдущих перелетов показал, что облачность часто достигала высоты более шести тысяч метров. Чтобы избежать обледенения, самолет должен лететь над облаками. Позволяли ли моторы самолета подняться на большую высоту?

В своей статье в "Правде" Леваневский писал:

"Поскольку мы не ставим своей задачей установление рекордов дальности беспосадочного полета, выбор пал на моторы с наддувом. Они хотя и расходуют больше горючего, но обеспечивают возможность полета в более высоких слоях атмосферы. Наивыгоднейшая высота полета с нашими моторами с точки зрения более экономного расходования горючего – от 3 до 4 тысяч метров. Машина Н-209 обладает большой грузоподъемностью: общий полетный вес ее во время старта составит около 35 тонн. При некотором сокращении количества горючего легко можно взять в самолет до 25 пассажиров.

Одно из положительных свойств самолета заключается в том, что при полетном весе в 25 тонн он может лететь на двух крайних моторах. Бортмеханики имеют доступ к моторам, поэтому в полете возможен небольшой ремонт последних. (Это интересная деталь. После драматического сообщения с самолета об отказе правого крайнего мотора через некоторое время пришла радиограмма со словами "все в порядке". Это позволяет предположить, что механики на ходу сумели исправить повреждение. – Ю. С.)

Против обледенения имеются приспособления лишь на винтах так же, как на АНТ-25. Кабина самолета не обогревается, да в этом нет и необходимости. Вылетим мы в обычных костюмах, а когда будем находиться над льдами Арктики, сможем переодеться в теплое полетное обмундирование. Фюзеляж самолета окрашен в темно-синий цвет. Это способствует поглощению тепловых лучей солнца".

Если чкаловский экипаж вылетал в свитерах, меховых брюках и куртках, на ногах были унты – никакой другой одежды они не брали, то экипаж Леваневского явился на аэродром празднично одетым, сам Леваневский и бортмеханик Годовиков были в галстуках. Меховая одежда была погружена про запас.

Далее Леваневский пишет:

"Наиболее трудными моментами полета я считаю старт и участок от Полюса недоступности до берегов Аляски.

На участке от Полюса недоступности до берегов Аляски трудности объясняются тем, что здесь ориентировка будет вестись исключительно по солнечному указателю курса и с помощью радиопеленгации. Причем в нашем полете мы не можем "бродить по миру" в поисках меридианов: наш самолет 4-моторный и больших резервных запасов горючего у нас нет".

Как мы знаем, старт и начало полета были успешными.

Но вот сообщение Правительственной комиссии по организации перелета, напечатанное 14 августа 1937 года во всех центральных газетах:

"Вчера в течение первой половины дня в штабе перелета систематически получались сведения о ходе перелета Героя Советского Союза тов. С. А. Леваневского. Перелет протекал успешно. В 13 часов 40 минут по московскому времени самолет "СССР Н-209" прошел над Северным полюсом и лег курсом на Аляску. Передачу с самолета принимали береговые радиостанции Народного комиссариата связи СССР и Главного управления Северного морского пути. В 14 часов 32 минуты с самолета была передана радиограмма, в которой сообщалось, что крайний правый мотор выбыл из строя из-за порчи маслопровода: высота полета 4600 при сплошной облачности. К этому времени самолет, выработав несколько тонн горючего,

был настолько облегчен, что мог продолжать полет без снижения на 3 моторах.

После этого регулярная связь с самолетом нарушилась. В 15 часов 58 минут по московскому времени якутская радиостанция приняла следующее сообщение с самолета: "Все в порядке. Слышимость Р-1 (что значит плохая)". Затем, в 17 часов 53 минуты радиостанция мыса Шмидта приняла с самолета следующую радиограмму: "Как вы меня слышите? РЛ (позывные самолета Леваневского "Релел", сокращенно – РЛ). Ждите..." По просьбе Наркомата связи СССР все военные, коммерческие и любительские радиостанции Северной Америки ведут наблюдение. А в СССР – все северные и дальневосточные радиостанции. Между Москвой и Вашингтоном, Москвой, Сан-Франциско и Фэрбенксом поддерживается регулярная связь по радиотелефону с советником полпредства в США товарищем Уманским. Однако до 2 часов 14 августа связи с самолетом "СССР Н-209" возобновить не удалось".

"Релел" не отвечал.

Эти фотографии сделаны перед отлетом. самолета "Н-209" ц во время поисков экипажа Леваневского.

Снимки сверху (слева направо):

Герои Советского Союза летчики В. Молоков и М. Водопьянов.

"...Однако до 2 часов 14 августа связи с самолетом "СССР Н-209" возобновить не удалось". Так кончалось сообщение Правительственной комиссии по организации перелета, напечатанное в центральных газетах 14 августа 1937 года. Прочитав этот документ, я снова мысленно вернулся к нашему разговору с Байдуковым и Беляковым во время полета в Америку в 1975 году...

- Помнишь, Саша, - говорил Георгии Филиппович Байдуков, - как мы добивались разрешения полететь на поиски?

Беляков кивнул:

- Да, конечно, как только стало известно, что связь с самолетом прекратилась, мы приехали в штаб перелета. Выяснили обстановку. Вскоре прилетел Чкалов (он был в Горьком на встрече с земляками). Мы хотели помочь в поисках, но как?

Наш самолет был в США, его готовили для нью-йоркской выставки, и вдруг Валерий Павлович говорит: "Надо скорей перебраться в Америку, купить подходящий самолет и начать поиски со стороны Аляски. Оттуда ближе..." Это было неожиданное, но вполне логичное предложение.

В это время подъехали товарищи Микоян и Туполев, и мы обратились к ним с нашим предложением.

Анастас Иванович ответил, что полпредство в США уже арендовало три самолета и что американские летчики полетели на поиски вдоль берегов Аляски. А у нас готовится к вылету отряд из четырех самолетов под руководством Шевелева и Водопьянова. Вам же, сказал Микоян, нужно заниматься летно-испытательной работой...

14 августа на одном из арендованных самолетов вылетели на поиски наш метеоролог Михаил Беляков и лучший летчик Аляски Джо Кроссон. На втором летчики Роббинс и Армистед, принимавший участие в спасении челюскинцев в качестве авиамеханика у Леваневского. На третьем – М. Стюарт и советский радиоинженер Савва Смирнов.

Все три самолета имели небольшую дальность полета и после безуспешных поисков вскоре вернулись в Фэрбенкс.

Самолет "Н-209" перед стартом.

Знакомясь с архивными документами, радиограммами, я заметил часто повторяющуюся фамилию – Уманский. К. А. Уманский был советником нашего полпредства, а в тот момент замещал полпреда А. А. Трояновского, уехавшего вместе с чкаловским экипажем домой, в отпуск.

В те дни полпредство напоминало штаб. Стены увешаны картами Арктического бассейна, Аляски, Канады. Без конца звонит телефон. Приносят десятки телеграмм. Люди работают круглые сутки... Уманский занимается поисками подходящего самолета для дальних полетов, экипажа, знакомого с арктическими условиями, созданием баз для переброски туда горючего.

Консультируется по телефону и телеграфу с академиком О. Ю. Шмидтом начальником Главсевморпути, связывается с Нью-Йорком, где президент "Клуба исследователей", известный специалист по Арктике В. Стефанссон, координирует все действия с американской стороны.

Очевидцы вспоминают, что посыльный из телефонной компании едва не падал с ног от усталости...

15 августа во всех газетах было опубликовано решение Правительственной комиссии о разворачивании поисков: "Как вчера сообщалось, перелет Героя Советского Союза С. А. Леваневского на самолете "СССР Н-209" протекал в очень трудных атмосферных условиях: из-за высокой сплошной облачности приходилось лететь на высоте до 6000 метров. С тех пор, как самолету пришлось снизиться до 4600 метров, полных радиogramм не принято... Самолет мог подвергнуться обледенению, что привело к вынужденной посадке на лед. Условия льда в районе полюса и за ним являются сравнительно благоприятными для такой посадки. Все полярные радиостанции продолжают непрерывно слушать на волне самолета. Несколько раз радиостанции слышали работу на волне самолета т. Леваневского, но из-за слабой слышимости ничего достоверного принять не удалось.

Экипаж самолета "Н-209" обеспечен продовольствием на полтора месяца, а также палатками, спальными мешками, теплой 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 3 самолета с экипажами и горючим, направиться в район мыса Барроу на Аляске и оттуда на север, насколько позволят льды...

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

3. Двухмоторный гидросамолет "СССР Н-2" летчика Задкова, находящийся в бухте Ногаево, получил приказание немедленно направиться в Уэллен и оттуда к месту нахождения "Красина".

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

1. Подготовить к вылету три самолета АНТ-6, вернувшиеся с полюса в Москву. Эти самолеты под командованием Героев Советского Союза тт. 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 в широте $87^{\circ}20'$, будет превращена в авиабазу - исходную точку для поисков - путем переброски горючего с острова Рудольфа на самолетах АНТ-6. На запрос комиссии тов. Папанин ответил, что на дрейфующей станции взлетно-посадочное поле сохранилось полностью и посадка самолетов возможна.

3. Двухмоторным самолетам "СССР Н-206" Героя Советского Союза т. Головина и "СССР Н-207" летчика Грацианского дано предписание вылететь на остров Диксон и быть там в резерве...

Вся сеть радио- и метеостанций продолжает работу. ТАСС".

Срочно были отозваны из отпусков после успешного полета на "СП-1" М. Водопьянов, В. Молоков, А. Алексеев со штурманами, радистами и бортмеханиками. В рекордно короткий срок - за десять дней - были подготовлены самолеты, укомплектованы необходимой аппаратурой, облетаны, и 25 августа три оранжевых гиганта стартовали на Север с московского Центрального аэродрома (теперь здесь размещен аэровокзал). Экспедицию возглавил начальник Управления полярной авиации Главсевморпути М. И. Шевелев.

Снимки внизу (слева направо):

экипаж Н. Грацианского; командир - второй справа.

Работник Амторга А. Вартанян, канадский летчик Д. Кроссон и корреспондент "Правды." Л. Хват.

Фото из личных архивов В. Молокова и А. Вартаняна.

В США был закуплен гидросамолет "Консолидейтед", способный совершать продолжительные полеты. Экипаж, руководимый известным полярным исследователем Гербертом Уилкинсом, уже 22 августа вылетел из Нью-Йорка на Аляску.

Но вспомним снова 14 августа. Именно в этот день канадец Роберт Рэндалл совершил полет на маленьком самолете, арендованном нашим полпредством. Он пролетел над рекой Маккензи (север Канады) и приземлился в тех местах, где видел эскимосов.

В своей книге "Нераскрытые тайны Арктики" В. Стефанссон описывает полет Рэндалла в специальной главе, посвященной поискам Леваневского:

"Рэндалл не мог задавать прямых вопросов, потому что, как говорил он, у эскимосов нормами поведения принято говорить спрашивающему только приятные вещи. Рэндалл вынужден был просто вести несложный разговор о событиях лета, о том, какие корабли здесь проходили, у кого из эскимосов в округе есть моторные лодки, знают ли они, что такое самолет, когда в последний раз они видели самолет и тому подобное.

Потому расспросы Рэндалла дали лишь отрицательные результаты повсюду, кроме острова Бартер. Там ему сказали, что 13 августа люди занимались в загоне домашними оленями и сперва не обратили внимания на то, что потом они приняли за шум моторной лодки. Бросив работу, они прислушались и решили, что это, должно быть, пролетающий за облаками самолет, потому что у многих из них были свои моторные лодки и они были в состоянии заметить разницу. Шум самолета стал доноситься со стороны моря и замер в глубине суши. Если это на самом деле было так, то это значило, что Леваневский вышел на Аляску несколько восточнее меридиана Фэрбенкса - небольшое отклонение, легко объяснимое густой облачностью. Никаких других сведений Рэндаллу не удалось добыть на пути к мысу Барроу. Спустя несколько дней он возвратился, пролетев Немного в глубь материка и ведя поиск вдоль подножия гор от территории, прилегающей к острову Бартер, и на запад. Он не увидел ничего".

Пользуясь сведениями Рэндалла, Джо Кроссон сразу же после этого совершил полет из Фэрбенкса над горами. В последующие недели он и другие летчики, в том числе Уилкинс, Задков, Грацианский, летали в этот район, и один полет был совершен до самого арктического побережья.

В архивах хранятся несколько радиogramм, раскрывающих подробности поисков в районе острова Бартер. Вот одна из них, в которой Уманский сообщает советскому представителю на Аляске Вартаняну: "Уилкинс на острове Бартер проверял рассказы эскимосов. Некий Фред Гордон, несколько других категорически утверждают: слышали шум мотора в воздухе вечером 13 августа. Если это так, отпадает наше предположение: эскимосы могли спутать с вашим розыскным самолетом, летавшим, кажется, 14-го. Уилкинс подходит к этим рассказам разумно, осторожно, считает, что ввиду пустынности мест к югу от Бартера следовало бы при ближайшей возможности их обследовать. Сообщите ваши соображения, в частности, точно опишите маршрут самолета, летавшего 14-го из Фэрбенкса в северо-восточном направлении, какую территорию покрыл, какая была видимость. Понимаю, шансы ничтожны, искать надо в высоких широтах, но все признаки должны быть расследованы до конца".

В то же самое время Отто Юльевич Шмидт радировал находящимся на Аляске советским экипажам Задкова и Грацианского: "Надо повторно лететь на Север, пока свет позволяет искать. Незачем также летать на Бартер. Действуйте самостоятельно, не бойтесь параллелизма с Уилкинсом. Из-за туманов, мешающих искать, каждый район надо перекрыть несколько раз. Жду обещанного вами сообщения фактической окончательной дальности".

Конечно, Шмидт был прав, настаивая на полетах в высокие широты. Заканчивалось светлое время, надвигалась полярная ночь. Замерзали лагуны,

озера и полыньи во льдах. Гидросамолеты были лишены возможности совершать посадки.

...Отряд Шевелева очень медленно продвигался к острову Рудольфа. Каждый отрезок пути преодолевался с большими трудностями. Только 16 сентября самолеты приземлились. Стояли туманы, снегопады. Ежедневное откапывание из-под снега самолетов и бочек с горючим, постоянное поддержание машин в готовности к вылету – основная работа экспедиции.

Первый пробный вылет был совершен экипажем Мазурука 20 сентября (самолет Мазурука был оставлен на острове Рудольфа после высадки папанинцев на случай, если потребуется экстренная помощь зимовщикам, а теперь он принял участие в поисках).

Самолет долетел до широты 84°36', где облачный фронт соединялся с туманом. Дальше не было никакой видимости. Пришлось возвращаться.

В Москве спешно готовился еще один отряд самолетов. Руководил экспедицией известный полярный летчик Б. Чухновский, остальные командиры М. Бабушкин, Я. Мошковский и Ф. Фарих. Четыре тяжелые машины были оборудованы для ночных полетов. 6 октября 1937 года с Центрального аэродрома они вылетели на смену группе Шевелева.

Еще во время триумфальных встреч экипажей Чкалова и Громова в американских газетах писали о том, что Джимми Маттерн собирается в трансполярный перелет из США в СССР на сухопутном самолете "Локхид-Электра".

14 августа 1937 года Маттерну позвонили в Лос-Анджелес и спросили, не думает ли он начать розыски самолета Леваневского. Маттерн ответил, что хотел бы участвовать в поисках, но у него нет средств на экспедицию.

Правительственная комиссия в Москве в течение нескольких часов решила этот вопрос. Деньги были переведены (в том числе и очень большая страховка, которую запросил американский летчик), и Маттерн вылетел в Фэрбенкс.

Его самолет был утехой для репортеров: хвост, расписанный яркими полосами, напоминал бока зебры. На фюзеляже – оранжево-голубая карта штата Техас и огненные стрелы, а на носу был изображен ковбой, укрощающий вздыбившегося мустанга.

В Фэрбенксе он заявил корреспондентам:

– Я буду счастлив помочь Леваневскому и его коллегам. Я не забыл, как четыре года назад он прилетел за мной на Чукотку...

В интервью для телеграфных агентств Маттерн сулил облететь всю область между полюсом и американским побережьем. Работник Амторга А. Вартамян, прибывший из Нью-Йорка в Фэрбенкс для организации спасательных работ, вспоминает, что несколько дней все ждали, когда же вылетит Маттерн. Наконец он совершил полет от мыса Барроу до 74° северной широты и вернулся; сразу проехал в гостиницу и уединился в номере. Под вечер он немного отошел и встретился с метеорологом М. Беляковым, журналистом Л. Хватом и А. Вартамяном.

– Знаете вы, что такое Арктика? О, ужасная страна! Там битый лед, горы льда!.. Летать в Арктике на обычной сухопутной машине безумие, это самоубийство!

– Чкалов и Громов, как вы знаете, совершили свои перелеты не на гидропланах, – напомнил Михаил Беляков, – советские машины, которые сажались в мае на лед Северного полюса, тоже были сухопутные. Четыре самолета этой же конструкции прибыли сейчас на остров Рудольфа...

– Пусть они и летают! А я умирать не собираюсь! – вспылil пилот. Ни с кем не простившись, он на рассвете улетел в южном направлении.

Очевидно, хозяину самолета, техасскому нефтепромышленнику, не понравилась вся эта история. Он заставил Маттерна вновь лететь на Север. Тогда Маттерн объявил репортерам, что он поставил в самолете специальную радиоаппаратуру, чтобы летать на большой высоте и слушать рацию Леваневского (в субстратосфере легче проходят радиоволны).

В архиве МИД СССР сохранилась радиограмма Вартамяна, где говорится: "Маттерн летал на поиски Леваневского между Джюно и Уайт Хоре, пытаюсь

установить радиосвязь с самолетом. Он набрал высоту 20 тысяч футов и затем приземлился в Уайт Хоре. На обратном пути в Джюно он опять вошел в стратосферу, летел на высоте 35 тысяч футов. Никакого радиоконтакта не было осуществлено с пропавшими русскими, – говорит газета.

Конечно, ерунда, никаких спецприборов у него нет, кислородных приборов у него не было, наводил справки. И вообще он нахал, дурачил публику..."

Напротив же, группа Уилкинса с 22 августа по 21 сентября налетала более 10 тысяч миль над Ледовитым океаном...

Отвечая на радиogramмы Уманского из Вашингтона, Отто Юльевич Шмидт писал: "С радостью узнали, что Уилкинс может лететь севернее 83° , даже до 87° широты. Конечно, чем севернее, тем лучше. Наиболее вероятными широтами посадки считаем 87° до 85° . Самолеты Шевелева имеют задание в первую очередь проверить район от полюса до 87° , затем до 85° , так что желательно Уилкинсу осмотреть минимум до 85° ".

С нашей стороны Арктики заметным был полет М. Водопьянова – через полюс к предполагаемому месту гибели самолета Леваневского. Это было в середине декабря, уже в полярную ночь. Вот фрагмент из радиogramмы об этом полете: "Вылетели в темноте. Погода оказалась хуже, чем мы ожидали. На широте 84° началась сплошная облачность, сначала высокая, затем снижавшаяся до 100 метров. Внизу она сливалась с туманом... На широте 88° встретили фронт. Прошли его низом бреющим полетом в тумане и в темноте. За фронтом облачность резко повышалась. В районе полюса была ясная погода. Подходя к полюсу, летели на высоте 500 метров. Начали поиски. По нашим расчетам (сопоставляя все известия, полученные в свое время от Леваневского, и учитывая дрейф), самолет должен в настоящее время находиться в полосе, ось которой – меридиан 122° западной долготы, между полюсом и широтой $88^{\circ}30'$. Для большей уверенности предполагали дойти до 87° северной широты (по ту сторону полюса). От полюса шли курсом параллельно меридиану. До 89° северной широты была ясная погода. Далее встретили редкие полосы просвечивающегося тумана. На широте $88^{\circ}30'$ начался густой туман (верхняя граница около 300 метров) в пределах видимости с высоты 800 метров до горизонта. Дальнейший полет к югу становился бесцельным. Повернули и пошли курсом, параллельным меридиану 122° западной долготы, теперь в 20 км восточнее его. Так дошли до полюса и далее до острова Рудольфа. В местах поворота сбросили три осветительные ракеты с расчетом, что, возможно, экипаж самолета т. Леваневского заметит их и разложит костры. Никаких признаков самолета т. Леваневского при тщательнейшем наблюдении в этом районе не обнаружено..."

Позже, через месяц, поиск продолжала группа Уилкинса. Видимость при лунном свете была вполне удовлетворительная. Но и тогда ничего обнаружить не удалось.

Просматривая папки с предложениями организаций и отдельных граждан в Правительственную комиссию по поискам самолета Леваневского, я обнаружил письмо радиолюбителя Нестерова из Ярославской области. Он сообщал: "Мною на приемник СВД-1 на волне 55 метров был принят позывной сигнал рации. Он передавался так: "РЛ с самолета Леваневского" – и повторялся два раза, слышимость была хорошая. Эти слова я разобрал хорошо, потом слышимость затухла и через 10 секунд повторилась, но была неразборчивой. Это было 16 августа 1937 года в 21 час 45 мин."

Возможно, радиолюбитель Нестеров действительно принимал сигналы рации Леваневского спустя три дня после прекращения связи, и это позволяет думать, что экипаж был жив и батареи еще могли давать энергию.

Последний раз волну самолета принимали 22 августа, можно было разобрать только отдельные знаки, и после этого рация самолета умолкла.

Правительственную комиссию и Главсевморпуть засыпали письмами предложениями услуг и вариантов проведения спасательных работ. К некоторым письмам прилагались схемы поисков, карты предполагаемых маршрутов. Спасение было делом всей страны, и можно было понять энтузиазм людей, верящих, что они могут пешком, на собаках или спрыгнув на парашюте найти "лагерь Леваневского" и спасти шестерых советских авиаторов.

Поисковые работы велись с невиданным размахом. Водопьянову, Уилкинсу и Мошковскому удалось пролететь в разное время над предполагаемым местом катастрофы, но видимость почти всегда была неудовлетворительная – низкий туман или снегопад. Полет Водопьянова над полюсом начинался одновременно с наступлением зимы, когда холод усиливался с каждым днем, а самое главное непроглядная тьма полярной ночи резко обострила ситуацию. Водопьянов писал впоследствии: "Не раз мы обманывались, принимая трещины и торосистые гряды за машину Леваневского. Вот подбежал механик Морозов с криком: "Вижу самолет!"

У меня сердце забилося от радости.

– Где?

– Вон там! – указывая в правое окно, ответил Морозов.

Я быстро передал управление второму пилоту Тягунову, посмотрел в окно и разочарованно сказал:

– Таких самолетов мы видели тысячи. Это разводье, похожее по форме на самолет..."

С началом полярного дня поисковые работы развернулись с новой силой как со стороны Американского континента, так и со стороны Евразии. Но ничего утешительного и они не дали.

После того, как прошел год со дня исчезновения самолета "Н-209", Советское правительство опросило многих наиболее опытных полярников: следует ли продолжать поиски? И, основываясь на результатах опроса, приняло решение поиски прекратить.

...Как-то Георгий Филиппович Байдуков сказал мне:

– Тебе очень может помочь Вартанян, он живет недалеко, на Арбате...

Естественно, мы вскоре договорились о встрече. И вот у меня в руках копии радиограмм, принятых с борта самолета "Н-209" в Тикси и Фэрбенксе. Внимательно просматриваю тексты, и вдруг на радиограмме, переданной 13 августа в 14 час. 32 мин., вижу цифры, которых нет в той же радиограмме, принятой в Тикси.

"14 ч. 32 мин. крайний правый мотор выбыл из строя из-за порчи маслопровода. Высота 4600 м. Идем в сплошной облачности. Ждите. – И далее "...48340092". Этот текст был принят в Фэрбенксе. Цифры означают:

48 – предполагаем совершить посадку в...

92 – Леваневский

3400 – непонятные цифры в этой радиограмме.

Артак Арменакович Вартанян отыскал в своем прекрасно сохранившемся архиве карту метеокодов.

Внимательно рассмотрев карту (точно такую же карту имел экипаж Леваневского), мы нашли квадрат 34, который включает в себя острова Принс-Патрик, Банкс и Мелвилл. Значит, самолет вполне мог оказаться в данном районе. Но что означают два нуля? Ошибки в приеме быть не могло, так как радиограмму с этими цифрами принял еще и Сизэтл.

Летчики совершали чудеса героизма, рисковали жизнью, но кто может поручиться, что самолет Леваневского искали именно там, где он приземлился или приледнился? Если бы удалось вновь начать поиски, то, мне думается, следовало бы рассмотреть три варианта.

Первый. Квадрат 34 по метеокоду – острова Принс-Патрик, Банкс и Мелвилл.

Второй. Остров Бартер, о котором рассказывал Рэндалл. Кстати, Роберт Рэндалл живет в канадском Ванкувере и мог бы своими воспоминаниями и советами помочь делу.

Третий – самый нежелательный вариант: самолет мог приледниться, но льдину после длительного дрейфа могло вынести, как и льдину, на которой располагалась станция "Северный полюс-1", в северную Атлантику, к Гренландии, где она и растаяла...

Известный историк Арктики доктор исторических наук Михаил Иванович Белов приводит один факт: в 1946 году исландские рыбаки, промышляя у берегов Гренландии, нашли вмерзшие в лед доски от ящиков, на которых по-русски было выжжено: "август 1937". Но были ли это обломки деревянной тары от груза с самолета Леваневского? Или это доски от папанинского лагеря? Или

с одного из судов, зазимовавших на Северном морском пути в конце 1937 года? Живы еще летчики и радисты в США и Канаде – участники поисков, могущие дать дополнительную информацию...

И наконец, есть возможность с помощью фотографий со спутников, аэрофотосъемок с самолетов тщательно изучить вероятные места приземления советского самолета, и, может быть, посчастливится найти какие-нибудь остатки...

Вооруженные более совершенными знаниями и техникой, мы можем сегодня вновь попытаться раскрыть тайну гибели самолета "Н-209" с экипажем из шести замечательных советских авиаторов:

Сигизмунда Леваневского, Николая Кастанаева, Виктора Левченко, Григория Побезимова, Николая Годовикова и Николая Галковского...